universität wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Kaiser Karl VI. und die Marine“

Verfasser

Robert Haidinger

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2013

Studienkennzahl lt. Studienblatt:	A 312
Studienrichtung lt. Studienblatt:	Diplomstudium Geschichte
Betreuerin:	a.o. Univ. Prof. Dr. Andrea Komlosy

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung....4
2. Karl VI. und der Spanische Erbfolgekrieg....11
2.1 Der Weg in den Spanischen Erbfolgekrieg....11
2.2 Kampf um die spanische Krone....14
2.2.1 Die Marine des Königreichs Neapel....17
2.3 Das Ende des Spanischen Erbfolgekrieges....18
2.3.1 Friedensverhandlungen....18
2.4 Die Konsequenzen der Friedensschlüsse von Utrecht und Rastatt, 1713/14....20
3. Marine und Marineprojekte bis zum Ende des Spanischen Erbfolgekrieges....22
3.1 Das Flottenbauprojekt von Francois de St. Hilaire....23
3.2 Die Entwicklung der Flotte des Königreichs Neapel....27
3.2.1 Das neapolitanische Marinereglement von 1715....28
3.2.2 Die Handelsschifffahrt im Königreich Neapel....28
4. Kriege gegen das Osmanische Reich und Spanien....29
4.1 Krieg gegen das Osmanische Reich 1716-1718....29
4.2 Krieg gegen Spanien 1718-1720....30
5. Wirtschafts- und Handelspolitik Karls VI....34
5.1 Die Reformen Kaiser Josephs I., 1705....34
5.2 Die Finanzen unter der Herrschaft Karls VI....35
5.3 Maßnahmen zur Förderung von Handel und Wirtschaft....35
5.4 Der Ausbau des Straßennetzes....36
5.5 Die Freiheit der Schifffahrt auf der Adria, 1717....37
5.6 Triest und Fiume werden zu Freihäfen....39
5.6.1 Das Vorbild Livorno....39
5.6.2 Das Freihafenpatent von 1719....41
5.7 Die Orientalische Handelskompanie....42
5.7.1 Der Handelsvertrag mit dem Osmanischen Reich....42
5.7.2 Die Gründung der Orientalischen Kompanie....43
5.7.3 Der einleitende Text des Patents zur Orientalischen Kompanie....45
5.7.4 Die Orientalische Kompanie und Triest....45
5.7.5 Das Textil-Monopol und Ende der Orientalischen Kompanie....47
5.8 Die Österreichischen Niederlande und die Ostendische Ostindienkompanie....48
5.8.1 Der „private“ Ostindienhandel....49
5.8.2 Die Gründung der kaiserlichen Ostender Ostindienkompanie....52
5.8.3 Der Kongress von Cambrai....54
5.8.4 Die Suspendierung der Ostender Kompanie....55
5.8.5 Das Ende der Ostender Kompanie....57
6. Aufbau der Marine....58
6.1 Die Ausgangslage 1719....58
6.2 Vizeadmiral Forbes, ab 1719....58
6.2.1 Ursachen und Gründe für das Scheitern von Vizeadmiral Lord Forbes....59
6.3 Vizeadmiral Deichmann, ab 1725....60
6.3.1 Die Inspektionsreise des Vizeadmirals Deichmann....60
6.3.2 Der Bericht des Vizeadmirals Deichmann....61
6.3.3 Die 6 Punkte Vizeadmiral Deichmanns zum Aufbau einer Marine....64
6.3.4 Die Reaktion auf Vizeadmiral Deichmanns Bericht....65
6.3.5 Der Status der habsburgischen Marine 1727....65
6.4 General der Galeeren und übrigen Marina Pallavicini, ab 1733....66

6.4.1 Vergleich zwischen Pallavicini und seinen Vorgängern....66
6.4.2 Die Laufbahn Pallavicinis....66
6.4.3 Pallavicini in Neapel und der polnische Erbfolgekrieg....68
6.4.4 Flucht nach Triest....69
6.4.5 Die erste österreichische Marine....71
6.4.7 Die Marinekonferenzen von Laxenburg....72
6.4.8 Die Finanzen von Pallavicini und die Kosten der Marine....73
6.4.9 Das Ende der Marine....74
7. Conclusio....75
8. Gedruckte Quellen....79
9. Literaturverzeichnis....81
9.1 Bild- und Kartennachweis....88
10. Anhang....90
10.1 Zusammenfassung....90
10.2 Lebenslauf....92

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schiff der Marine Karls VI. - Teil des Kuppelfreskos im Prunksaal der österreichischen Nationalbibliothek....5
Abbildung 2: Europa im Jahr 1699....13
Abbildung 3: Carlos III. ca. 1707....14
Abbildung 4: Das österreichische Litorale....18
Abbildung 5: Europa nach dem Spanischen Erbfolgekrieg, 1714....20
Abbildung 6: Europa im Jahr 1721....32
Abbildung 7: Plan der Stadt und des Hafens von Triest 1718....40
Abbildung 8: Die Österreichischen Niederlande....49
Abbildung 9: Aktie der kaiserlichen Ostindienkompanie. Anteil über 250 Gulden. Antwerpen 14.10.1723....53
Abbildung 10: Optionsschein der kaiserlichen Handelskompanie auf 6 Aktien über 600 Pfund. 10.11.1729....56
Abbildung 11: Die Häfen von Buccari und Porto Ré....62
Abbildung 12: Der Hafen von Messina....62
Abbildung 13: Gian Luca Pallavicini....67
Abbildung 14: Route der neapolitanischen Flotte von Neapel nach Triest, 1734....70
Abbildung 15: Uniform des Marinebattailons Pallavicini....72
Abbildung 16: Europa nach dem Österreichischen Erbfolgekrieg im Jahre 1748....78

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Die Bezeichnungen der habsburgischen Marinen....7
Tabelle 2: Flottenplan von Francois de St. Hilaire....25
Tabelle 3: Handelsgüter des Habsburgerreiches und des Osmanischen Reiches....43
Tabelle 4: Die Flotte des Königreichs Neapel und der Orientalischen Kompanie, 1727....63
Tabelle 5: Vergleich der alten Triester Marine in der Literatur....71

1. Einleitung

„Die auffälligste Erscheinung in der wirtschaftlichen Entwicklung Österreichs vor 1740 war der plötzliche, nicht einer historischen Entwicklung, sondern den jüngsten politischen Erfolgen entspringende Drang auf das Meer und nach Übersee.“[1]

Es herrschte Aufbruchstimmung im Habsburgerreich Karls VI.[2] Im Spanischen Erbfolgekrieg hatten die Habsburger zwar die spanische Krone[3] an die französische Dynastie der Bourbonen verloren, aber diverse Nebenländer wie die Spanischen Niederlande[4] und die spanischen Besitztümer in Italien[5] als Entschädigung gewonnen. Im Osten musste sich das Osmanische Reich der Feldherrenkunst Prinz Eugens ein ums andere Mal geschlagen geben und willigte schließlich 1718 in einen für die Habsburgermonarchie äußerst günstigen Friedensvertrag und kurz darauf Handelsvertrag ein. Dazu herrschte mit Karl VI. ein Mann, der großes Interesse an der Förderung von Handel und Wirtschaft zeigte und sich über die Bedeutung einer Marine zum Schutz derselben im Klaren war.

Kurz gesagt, die Gelegenheit zur Etablierung einer dauerhaften Seemacht war für die österreichischen Habsburger günstig wie nie zuvor. Mehr als 300 Jahre hatten die Herrscher über die österreichischen Erblande[6] auf die Gründung einer Marine verzichtet und die Kontrolle über die Adria Freunden und Feinden überlassen. Dies sollte sich nach dem Willen Karls VI. nun dauerhaft ändern.

1 zitiert in: Wilhelm Treue, Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit. Im Zeitalter der industriellen Revolution 1700-1960 (Stuttgart 1962) 220

2 Als römisch-deutscher unter dem Namen Kaiser Karl VI., und, unter anderem, als Carlos III. designierter König von Spanien, als Carlo III. König von Neapel, als Carlo IV. König von Sizilien und Erzherzog von Österreich. Im Allgemeinen und ab 1711 als (Kaiser) Karl VI., während des Spanischen Erbfolgekrieges bis 1703 als Erzherzog Karl und von 1703-1711 als Carlos III. bezeichnet.

3 Die Länder auf der Iberischen Halbinsel und die Kolonien in Amerika, Afrika und Asien.

4 In etwa auf dem Gebiet des heutigen Belgien gelegen.

5 Die Königreiche Neapel, bestehend aus dem südlich von Rom gelegen Teil der italienischen Halbinsel, und Sardinien, sowie den das Herzogtum Mailand.

6 Die österreichische Linie der Habsburgerdynastie

Abbildung 1: Schiff der Marine Karls VI. - Teil des Kuppelfreskos im Prunksaal der österreichischen Nationalbibliothek

Die Literatur zur habsburgischen Marinegeschichte bietet zahlreiche "Startpunkte" mit entsprechend unterschiedlichen Argumentationen. Die Auswahl eines „richtigen“ Beginns kann daher nur nach der subjektiven Interpretation und Definition der Begriffe Marine, Habsburgerreich bzw. Österreich, geschehen. Der Begriff Marine bezeichnet die Gesamtheit der zu See[7] fahrenden Kriegsflotte eines Staates. Die zivilen und Handelsschiffe werden als Handelsmarine bzw. -flotte bezeichnet. Der Begriff Habsburgerreich bezeichnet alle unter Herrschaft der österreichischen Linie der Habsburger stehenden Ländereien. Die Donauschifffahrt und -flotte, die eine unvergleichbar größere Rolle und Wichtigkeit in den Kriegen gegen das Osmanische Reich gespielt hat, wird nicht behandelt. Der 30.9.1382 ist empirisch gesehen das meistgenannte Datum für den Beginn der habsburgischen oder österreichischen Marinegeschichte. An diesem Datum stellte sich die Stadt Triest/Trieste[8], nach einem kurzen Intermezzo 20 Jahre davor, dauerhaft unter den Schutz der Habsburger und leitete

7 Meer

8 Der Ortsbezeichnung wird bei erstmaliger Erwähnung in allen in der Literatur vorkommenden Variationen und der heutigen Bezeichnung genannt. Folgend wird nur die in der Literatur am häufigsten benützte Benennung verwendet.

dadurch die österreichische Präsenz an der Adria ein.[9] Triest war die erste Hafenstadt unter der Herrschaft der Habsburger. Wenige Jahre zuvor, 1379, wurde der Graf von Tibein/Duino Vasall der Habsburger, dessen Grafschaft an den Golf von Triest grenzte.[10] Bei beiden Ereignissen wird die territoriale Ausweitung der habsburgischen Ländereien an die Adria als Ausgangspunkt für den Beginn der habsburgischen Marinegeschichte verwendet.

Mit der Gründung eines Arsenals zum Bau von Kriegsschiffen 1440 in Wien wurden erstmals habsburgische Kriegsschiffe gebaut, allerdings an der Donau und nur für die Flussschifffahrt.[11] 1511 rüstete die Stadt Triest kurzzeitig zwei Brigantinen[12] und damit die ersten bewaffneten habsburgischen Hochseestreitkräfte aus.[13] 1555/56 wurden die habsburgischen Hafenstädte Triest, St. Veit am Pflaumb/Fiume/Rijeka und Zengg/Segna/Senj befestigt und mehrere kleine Küstenschiffe in Dienst gestellt.[14]

Eine real existierende Marine gab es für die österreichischen Habsburger erstmals 1707 mit der Übernahme des Königreichs Neapels und der Aufstellung einer kleinen in Neapel stationierten Kriegsflotte während des Spanischen Erbfolgekrieges. 1719 folgte mit den Schiffen der Orientalischen Kompanie und der Ostendischen Ostindienkompanie erstmalig eine numerisch relevante Handelsflotte.[15] Die Stationierung der neapolitanischen Flotte in Triest 1734 und die Übernahme der Flotte durch den Hofkriegsrat 1735 ermöglichte die Bezeichnung der Marine als österreichisch.[16]

1787[17] wurde die österreichische Kriegsmarine durch Josef II. offiziell gegründet, diese wird 1798[18] durch die Annexion Venedigs und der Übernahme der venezianischen Flotte zum ersten Mal auf ein regional bedeutsames Niveau erweitert. Diese Kriegsflotte wurde 1805[19] nach dem Verlust Venedigs nach Triest verlegt. 1809[20] wurde das Habsburgerreich zum Binnenstaat und damit endet auch diese Flotte. Eine dauerhaft existierende Flotte gab es erst 1814 mit der

9 Karl Gogg, Österreichs Kriegsmarine 1440 – 1848 (Salzburg/Stuttgart/Zürich 1972), 15
10 Gogg, Österreichs Kriegsmarine 1440 – 1848, 15
11 Gogg, Österreichs Kriegsmarine, 15
12 Eine im Mittelmeer beheimatete Variante der Brigg, einem Hochsee-Segler mit 2 Masten, bis zu 100 Mann Besatzung.
13 Gogg, Österreichs Kriegsmarine, 16
14 Gogg, Österreichs Kriegsmarine, 18
15 Gogg, Österreichs Kriegsmarine, 29
16 Gogg, Österreichs Kriegsmarine, 30
17 Gogg, Österreichs Kriegsmarine, 32
18 Friede von Campo Formio zwischen Frankreich und dem Habsburgerreich
19 Friede von Pressburg zwischen Frankreich und dem Habsburgerreich
20 Friede von Schönbrunn zwischen Frankreich und dem Habsburgerreich

erneuten Übernahme der Flotte Venedigs bzw. des napoleonischen Königreichs Italien und der Rückgabe der Besitzungen an der Adriaküste nach dem Wiener Kongress[21].

Bis zu diesem Zeitpunkt ist die habsburgische Marine (zu) wenig umfangreich oder einsatzbereit, sofern überhaupt existent. Im Kriegsfall ist das Habsburgerreich von den Marinen verbündeter Staaten abhängig. Im Laufe der Zeit und Kriege waren, unter anderen, Spanien, Venedig, England, die niederländischen Generalstaaten[22] oder Portugal mit dem Habsburgerreich verbündet.

Weniger kompliziert ist die Datumsfindung für das Ende der Marine. Mit dem Ende der Monarchie, 1918, endet auch die Marine und Marinegeschichte der Habsburger.

Die Bezeichnung der habsburgischen Marinen folgt ab 1787 der Einteilung von Admiral Alfred Freiherr von Koudelka[23]:

Zeitraum	Bezeichnung
1707 – 1733	Neapolitanische Flotte
1733 – 1738	Alte Triester Marine
1787 – 1797	Erste Triester Marine
1798 – 1805	Erste österreichisch-venezianische Marine
1806 – 1809	Zweite Triester Marine
1814 – 1848	Zweite österreichisch-venezianische Marine
1848 – 1866	k.k. österreichische Kriegsmarine
1867 – 1918	k. und k. Österreichisch-ungarische Kriegsmarine

Tabelle 1: Die Bezeichnungen der habsburgischen Marinen

In der vorliegenden Arbeit beschreibe ich die Entstehung, das Wirken, das Ende sowie die wichtigsten Protagonisten der Marine unter Karl VI.

Die Geschichte der habsburgischen Marine Kaiser Karls VI. beginnt mit dem Spanischen Erbfolgekrieg, 1701-1714, konkret sind Kriegsverlauf und die Erfahrungen des jungen

21 Ende der Napoleonischen Kriege und Neugestaltung der Landkarte Europas
22 In Folge tw. nur Generalstaaten genannt.
23 Alfred Koudelka, Unsere Kriegsflotte 1556 – 1906 (Wien 1908)

Habsburgers nicht zu unterschätzende Ursachen für die Marinepolitik in der Regierungszeit Karls VI. Im Königreich Neapel wird schon während des Spanischen Erbfolgekrieges eine erste kleine habsburgische Marine aufgestellt, 1707, die gegen Ende des Krieges weiter ausgebaut werden soll. Die Pläne scheitern an der fehlenden habsburgischen Handelsflotte, ohne welche die Marine als nutzlos erachtet wird. In der Folge, nach Kriegen gegen das Osmanische Reich bzw. einer erneuten Konfrontation mit Spanien, versucht Karl VI. Wirtschaft und Außenhandel durch Freihandel, Freihäfen und Handelskompanien zu beleben. Gleichzeitig soll auch die Kriegsmarine an die geplante Ausweitung des Hochseehandels angepasst und vergrößert werden. Beides lässt sich aus wirtschaftlichen und politischen Gründen nicht verwirklichen und die Marine überdauert den Verlust der süditalienischen Königreiche Neapel und Sizilien nur durch die Flucht nach Triest, 1734, wo die Marine kurz darauf nicht durch eine Seeschlacht, sondern durch einen Federstrich vom Meer gefegt wird.

Ich werte in dieser Arbeit die zur Verfügung stehende Historiographie sowie die bereits transkribierten Originalquellen aus, eingefügt in die geschichtlich relevanten Rahmenbedingungen. Indem ich verschiedenen Fragen anhand der vorhandenen Quellen nachgehe, z.B. welche Ziele hatte die Marinepolitik Karls VI, wie kommt es zur alten Triester Marine, der ersten österreichischen Marine und weshalb endet diese so abrupt, beleuchte ich die Marinepolitik Karls VI, wobei die Erzählung des geschichtlichen Ablaufs im Vordergrund steht.

Die historischen Abläufe werden, sofern diese die Marine Karls VI. beeinflussen, im entsprechenden Zusammenhang dargestellt. Das heißt, die Kapitel zu den Kriegen, der Wirtschafts- und Handelspolitik konzentrieren sich soweit als möglich auf direkte und indirekte Zusammenhänge mit der Marinepolitik Karls VI.

Die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der Marine Karls VI. im Gesamten hat bisher kaum stattgefunden. Es ist nur sehr wenig Literatur, die sich direkt mit diesem Thema befasst, vorhanden. Die Historiographie der habsburgischen Marine beschäftigt sich fast ausschließlich mit der k. k. österreichischen bzw. k. und k. österreichisch-ungarischen Kriegsmarine.

Die Informationen zur Marine Karls VI. wurden aus verschiedenen, mehr oder weniger naheliegenden, thematischen Bereichen zusammengetragen und zu einem möglichst vollständigen Ganzen zusammengesetzt. Die wichtigsten Quellen, außerhalb der Texte über den Anfang der habsburgischen Marine, waren die Literatur über die süditalienischen Königreiche,

die Handelskompanien Karls VI., die Beziehung zwischen Venedig und Triest sowie über die Geschichte der Stadt Triest. Die Erklärung liegt im Fehlen eines zentralen habsburgischen Marinearchivs. Die Berichte und Dokumente über die Marine sind in den entsprechenden Archiven (Neapel, Triest-Istrien, Venedig, Kriegsarchiv), beziehungsweise in Teilbereichen des HHStA zu finden und wurden bei entsprechenden Nachforschungen zu Tage gefördert.[24]

Für die Literatur über die Marinen Karls VI. bedeute dies eine sehr einseitige Betrachtungsweise, da nur wenige primäre Quelle, oder alle aus einem bestimmten Archiv, verwendet wurden, was leicht zu einer falschen Einschätzung von Umfang und Größe der Flotte oder des geschichtlichen Ablaufs führen konnte. Als Beispiele für solche Fehlannahmen seien A. E. Sokols, Seemacht Österreich und Karl Lechners, Zur Gründungsgeschichte der österreichischen Kriegsmarine genannt. Beides Werke über die habsburgische Marine und beide mit gravierenden Irrtümern über die Marinen Karls VI.

Sokol gibt die Mannschaftsstärke der alten Triester Marine mit ca. 8000 Mann an, inklusive Galeerensklaven und Marinemusik. Unglücklicherweise ohne Referenz auf eine entsprechende Quelle. In der *„Capitulation mit dem Conte Pallavicini wegen Augmentierung der Marina. Wien, 5. April 1735“*,[25] findet sich eine Vereinbarung zur Erhöhung der Mannschaftsstärke auf 1200 Mann, je 600 Matrosen und Marinesoldaten. Tatsächlich sind zu diesem Zeitpunkt nur ca. 300 Matrosen und 100 Marinesoldaten Teil der alten Triester Marine.[26] Zwei Jahre später, 1737, wird der Marinestand mit 450 Mann, Matrosen und Marinesoldaten zusammengefasst angegeben.[27]

Die Lösung, woher Sokol seine Angaben über die Mannschaftsstärke der alten Triester Marine hatte, fand sich schließlich in Jacob Löwenthals, Geschichte der Stadt Triest[28]. Löwenthal geht von den höchst möglichen Mannschaftszahlen für die jeweiligen Schiffstypen aus, wie Sokol ohne Verweis auf eine Quelle, wie ein Blick auf die Mannschaftsstärke der Galeeren zeigt. Löwenthal nimmt eine Besatzung von je 700 Mann an, diese Zahl entspricht fast genau den der 690 Mann starken Besatzung der Galeere Real, dem Flaggschiff Don Juan de Austrias in der Schlacht von Lepanto 1571. Allerdings waren typische Galeeren des Mittelmeeres nur halb so

24 Haus-, Hof und Staatsarchiv
25 Siehe Josef Rechberger von Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine. I. Theil Österreichs Seewesen in dem Zeitraume von 1500 – 1797 (Wien 1882), Anhang 5
26 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, Anhang 5
27 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 31
28 Jacob Löwenthal, Geschichte der Stadt Triest (Triest 1857) Band 1, 165

groß und mit weit weniger Besatzung ausgestattet. Sokol übernimmt jedoch die Gesamtmannschaftsstärke von 8000 Mann ungeprüft und vermittelt damit eine beinahe 20-mal höhere Mannschaftsstärke der alten Triester Marine. Lechner bezieht seine Informationen aus den Correspondenzbüchern des neapolitanischen Vizekönigs Kardinal Schrattenbach von 1719-1721 und den in der Bibliothek von Kardinal Schrattenbach gefundenen Bericht über Häfen und Marine von Vizeadmiral Deichmann[29], der 1725 in habsburgische Dienste trat. Lechner konnte die genaue Jahreszahl mangels Datierung nicht bestimmen, verortet jedoch den Bericht von Deichmann, aufgrund eines 1723 bei Deichmann angekommenen und in der Einleitung erwähnten Briefes, in eben diesem Jahr.

Peter Gassner schreibt in seinem Band über Karl VI, Triest und die Venezianer, dass Vizeadmiral Deichmann während der dem Bericht vorangegangenen Inspektionsreise im Mai 1727 Triest und im Oktober 1727 Fiume besuchte. Gassner beruft sich auf den entsprechenden Bericht Deichmanns im HHStA.[30]

Die Probleme Lechners, den Inhalt des Berichts mit den Informationen aus den Correspondenzbüchern in Übereinstimmung zu bringen, sowie mehrere klare Hinweise in der Literatur, dass Vizeadmiral Deichmann 1725 in habsburgische Dienste trat, geben den Ausschlag für die Version von Peter Gassner. Es könnte sein, dass Lechner die Handschrift Vizeadmiral Deichmanns falsch gelesen hat und die 8 für eine 3 gehalten hat, denn 1728 dürfte der Bericht Deichmanns tatsächlich in Umlauf gekommen sein.

Das Finden von Informationen in der Literatur, die Verifikation und das Zusammensetzen dieser Informationen zu einem „Bild“ nahm bei weitem die meiste Zeit in Anspruch. Nur dadurch war es aber möglich, die Marinepolitik Karls VI. über seine gesamte Regierungszeit nachzuvollziehen und schlüssig darzustellen.

29 siehe 6.3 - 1725 Vizeadmiral Deichmann
30 Peter Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer In: Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs Sonderband 3 (1997), 49

2. Karl VI. und der Spanische Erbfolgekrieg

Kaiser Karl VI. sollte sich im Laufe des Spanischen Erbfolgekrieges der Wichtigkeit von Handel und Flotte bewusst werden. Die Anstrengungen, die unter seiner Herrschaft unternommen wurden, um das Habsburgerreich wirtschaftlich zu stärken sowie einen Seehandel und damit einhergehend eine Seemacht aufzubauen, zeigen dies sehr deutlich.[31] Seine persönliche Entwicklung, seine Ziele und Entscheidungen sind unumwunden mit dem Kampf um die Spanische Krone verbunden, deren Gewinn er im über 14 Jahren dauernden Spanischen Erbfolgekrieg sehr nahe kam. Den Verlust Spaniens, 1714, konnte Karl VI. nie überwinden und erst Jahre später, nach einem weiteren Krieg gegen Spanien, 1720, gab Karl VI. den Anspruch auf Spanien endgültig auf.[32]

2.1 Der Weg in den Spanischen Erbfolgekrieg

Die spanische Linie der Habsburger endete mit dem Tod Carlos II. von Spanien am 1. November 1700. Die Erbfolge war schon vor seinem Tod umstritten und die Diplomaten der europäischen Großmächte beschäftigen sich intensiv mit den verschiedenen möglichen Erbfolgen. Es stehen vor Carlos II. Tod drei Kandidaten mit ungefähr gleich starken dynastischen Ansprüchen auf den Thron bereit:[33] [34]

- Philipp von Anjou, Enkel von König Ludwig XIV. von Frankreich und Maria Theresia von Spanien. Der Bourbone erbte den Anspruch auf das spanische Königreich von seiner Großmutter Maria Theresia.

- Joseph Ferdinand von Bayern hatte ebenfalls eine spanische Großmutter, Margarita Teresa von Spanien, eine jüngere Schwester von Maria Theresia von Spanien, und stellte damit entsprechende Ansprüche auf den spanischen Thron.

31 Franz Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer? Das Königreich Neapel-Sizilien unter Kaiser Karl VI. (1707/20-1734/35) (Wien/Köln/Weimer 1998) 163
32 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine. 15
33 Bernd Rill, Karl VI. Habsburg als barocke Großmacht (Graz/Wien/Köln 1992) 26-47
34 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 29

- Die Ansprüche der österreichischen Habsburger auf den spanischen Thron stützen sich ebenfalls auf Margarita Teresa von Spanien, ihres Zeichens erste Ehefrau von Kaiser Leopold I.

Die Politik der europäischen Großmächte stand bereits im Zeichen des "europäischen Gleichgewichts", und sowohl eine französische als auch eine habsburgische Nachfolge hätte dieses Gleichgewicht aus der Balance geworfen.[35] Insbesondere England und die niederländischen Generalstaaten präferierten Joseph Ferdinand von Bayern am spanischen Thron.[36] Die beiden Seemächte hatten ein besonders starkes Interesse, keine dominante kontinentale Großmacht zuzulassen. Es wurde ein umfassender Teilungsplan ausgearbeitet, um die Zustimmung Frankreichs und der Habsburger für eine Thronfolge Joseph Ferdinands zu gewinnen. Der Tod Joseph Ferdinands ließ diesen Plan jedoch obsolet werden.[37]

Kaum ein Jahr später, am 2. März 1700, wurde erneut ein Teilungsplan präsentiert, der spanische Thron für Erzherzog Karl, den zukünftigen Kaiser Karl VI, während die spanischen Ländereien in Italien, Neapel, Sizilien und Mailand sowie kleinere Besitzungen in Nordspanien für Philipp von Anjou gedacht waren. Karls Vater Kaiser Leopold I. wollte jedoch keine französische Hegemonie auf der italienischen Halbinsel zulassen und lehnte diesen zweiten und letzten Teilungsplan vor dem Tod des letzten spanischen Habsburgers ab.[38]

Ein halbes Jahr später musste Ludwig XIV. entscheiden, ob er die Erbschaft Spaniens für seinen Enkel annahm, welches Krieg mit den Habsburgern bedeutete, oder eine diplomatische Lösung auf Basis des zweiten Teilungsplans anstrebte.[39] Ludwig XIV. entschied sich für das Erbe seines Enkels, und Philipp von Anjou zog im Februar 1701 als König Philipp V. in Madrid ein.[40] Die Reaktion der Habsburger ließ nicht lange auf sich warten, und eine Armee unter der Führung von Prinz Eugen begann im Sommer 1701 mit den Kampfhandlungen gegen die französischen Truppen in Norditalien.[41]

35 Rill, Karl VI., 34
36 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 32
37 Rill, Karl VI, 36
38 Rill, Karl VI, 37
39 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 37
40 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 40
41 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 43

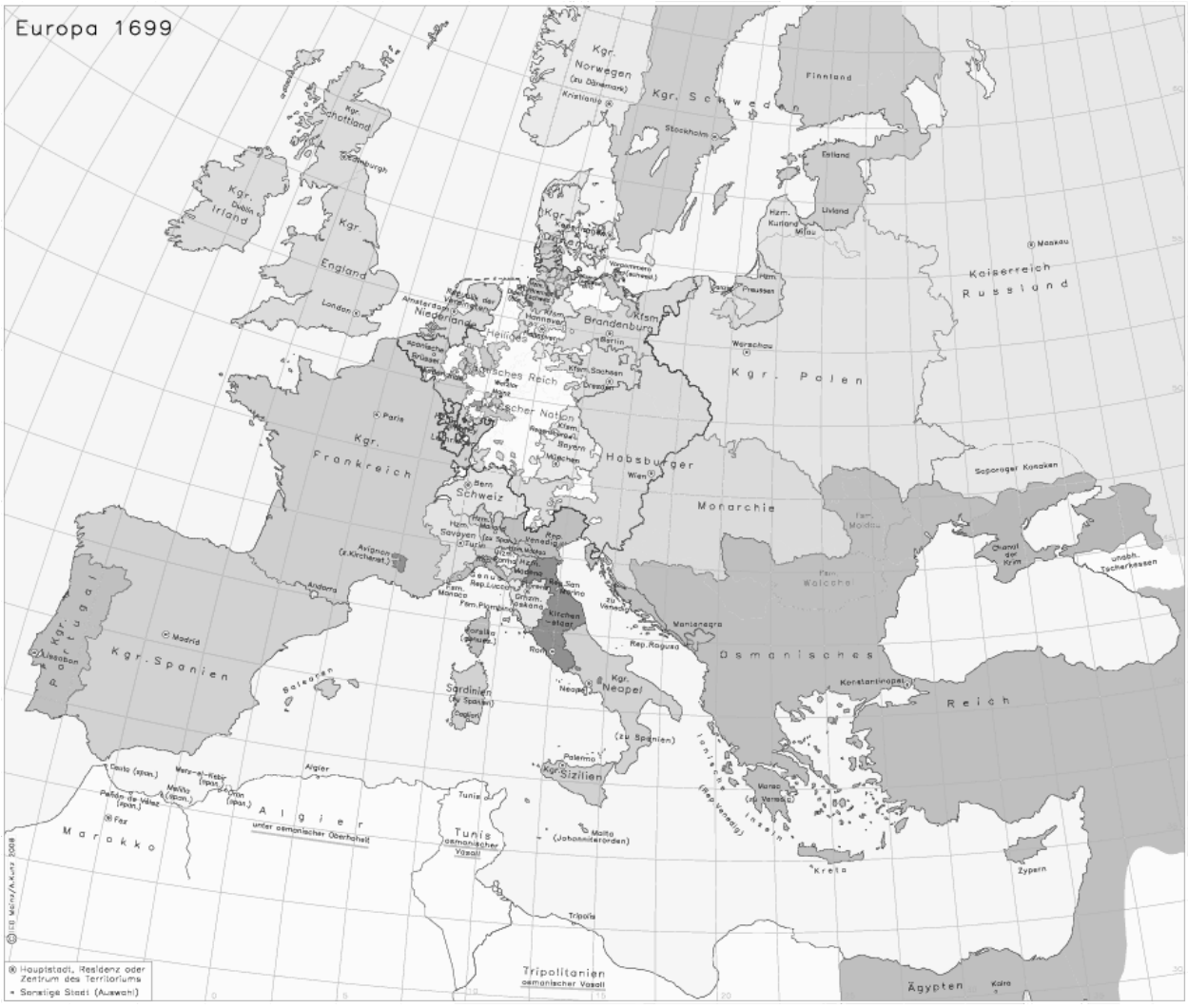


Abbildung 2: Europa im Jahr 1699

Die Einmischung Ludwigs in die englische Thronfolge sowie die Besetzung von Festungen in den Spanischen Niederlanden führten zu einer Verständigung Englands und der Generalstaaten mit Leopold I. im Vertrag von Den Haag, 1701.[42] England und die niederländischen Generalstaaten stimmten darin zu, dass die Spanischen Niederlanden sowie die italienischen Besitzungen der spanischen Krone an die österreichischen Habsburger fallen sollten. Wer in Madrid über das spanische Weltreich herrschen sollte, war jedoch offen geblieben, da keine Einigung darüber erzielt werden konnte.[43] Die Frage der Herrschaft über Spanien und seine Kolonien ließ sich nach dem Kriegseintritt Englands und der Generalstaaten nicht lange aufschieben. Die Verhandlungen über den Eintritt Portugals in die Allianz gegen Frankreich und das von Philipp regierte Spanien wurden dazu genützt, diesen offen Punkt zu klären, 1703.

42 Rill, Karl VI, 48
43 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 45

Erzherzog Karl sollte zum König der spanischen Gesamtmonarchie werden.[44]

Kaiser Leopold I. zögerte mit der Ratifizierung des Vertrages von Lissabon, er wollte das ganze spanische Erbe für sich und seinen erstgeborenen Sohn, Joseph. Dieser Wunsch konnte nicht in Erfüllung gehen. England und die Generalstaaten machten deutlich, dass eine Trennung der österreichischen und spanischen Besitzungen essentiell für ihre Interessen und damit der Allianz sei. Für Kaiser Leopold I. waren die Flotten und Subsidien der beiden Seemächte ebenso essentiell. Kaiser Leopold I. willigte schließlich ein und überließ seinem zweitgeborenen Sohn Erzherzog Karl die Ansprüche auf den spanischen Thron.[45]

2.2 Kampf um die spanische Krone

Erzherzog Karl wurde im September 1703 in Wien, als Carlos III., zum König von Spanien proklamiert. Kurze Zeit später machte sich Carlos III. auf nach Portugal, um von dort aus gegen Philipp V. zu kämpfen und das von ihm beanspruchte Königreich zu erobern.[46] Die Reise zeigte Carlos III. zum ersten Mal auf, welche Bedeutung eine Kriegsmarine für die Eroberung und Verteidigung von Mittelmeerländern besaß, denn ohne die Flotten Englands und der Niederlande ging nichts.

Abbildung 3: Carlos III. ca. 1707

44 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 47
45 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 48
46 Rill, Karl VI. 52f

Die direkte Reiseroute via Norditalien nach Katalonien war durch Frankreich und Philipp V., der über ganz Spanien herrschte, versperrt. Daher musste Carlos III. über Prag, Leipzig und Düsseldorf nach Den Haag reisen und wartete dort auf die Weiterreise, angewiesen auf die Marine der verbündeten Länder. Es dauerte zwei Monate bis zur Überfahrt nach London und weitere Wochen, bis Carlos III. von englischen Schiffen im Frühjahr 1704 nach Lissabon gebracht wurde. Der Versuch, von dort aus mit portugiesischen Truppen nach Madrid vorzudringen, scheiterte bereits an der portugiesisch-spanischen Grenze an den dort stationierten spanischen und französischen Streitkräften. Weitere Versuche, von Portugal aus Spanien zu erobern, waren im Jahr darauf ebenso wenig erfolgreich.[47]

Erfolge in Spanien gab es nur zur See, in einer gemeinsamen Aktion der englischen und niederländischen Flotte wurde im Oktober 1705 die katalanische Hauptstadt erobert und Carlos III. konnte endlich in sein Königreich einziehen, wenn auch nur in einen kleinen Teil.[48] Im Gegensatz zur Bevölkerung in Kastilien, die nach jahrelanger Misswirtschaft genug von den Habsburgern hatten, wurde Carlos III. von den Katalanen, denen die Kriege Spaniens gegen Frankreich auf ihrem Boden noch gut in Erinnerung waren, begrüßt und die Bevölkerung stand seiner Sache mit Sympathie gegenüber.[49]

Die Idylle nach dem Gewinn Kataloniens hielt nicht lange, im nächsten Jahr kam es zum Gegenangriff der überlegenen Streitkräfte Frankreichs und Spaniens. Die gewonnenen Gebiete wurden bis auf Barcelona verloren, das von der Bourbonenarmee belagert wurde.[50] Wiederum war es die Flotte der Verbündeten, in diesem Fall die englische Flotte, die den Erfolg brachte beziehungsweise die Niederlage verhinderte. Die, den Hafen von Barcelona blockierende, französische Flotte vermied einen Kampf mit der sich nähernden englischen Flotte und musste die Blockade aufgeben. Das Ende der Belagerung an Land folgte bald darauf.[51] Gleichzeitig mit der Belagerung von Barcelona, 1706, wurde ein weiterer Angriff aus Portugal unternommen. Die Abwesenheit des größten Teils der bourbonischen Streitkräfte nützend, konnten die portugiesischen Truppen kurzfristig Madrid einnehmen. Carlos III. konnte in der spanischen Hauptstadt reisen und auch dort als König Carlos III. ausgerufen werden.[52]

47 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 84f
48 Rill, Karl VI., 63f
49 Rill, Karl VI., 65
50 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 85
51 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 86
52 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 86

Die Erfolge der Streitkräfte Carlos III. in Spanien im Jahr 1707 waren nur von kurzer Dauer. Sein Herrschaftsgebiet blieb auf Katalonien beschränkt, ständig bedrängt von den Truppen der Bourbonen. Im Gegensatz zu Italien, wo es Prinz Eugen und Feldmarschall Daun gelungen war, die französischen Truppen zu vertreiben und die Halbinsel de facto unter habsburgische Herrschaft zu stellen.[53] Der Durchbruch nach Südfrankreich und damit die Vereinigung der Streitkräfte Prinz Eugens und Karls gelang jedoch nicht. Die Belagerung von Toulon, 1707, musste aufgegeben werden, auch weil Karls Bruder Kaiser Joseph I. und Prinz Eugen der Eroberung des Königreichs Neapel den Vorrang gegeben haben, übrigens sehr zum Missfallen der verbündeten Seemächte, die in der Eroberung des größten französischen Seestützpunktes Toulon den Schlüssel zur uneingeschränkten Vorherrschaft zur See sahen.[54]

Die Überlegenheit der britischen Marine[55] zeigte sich im Jahr darauf, 1708, erneut, Sardinien wurde von britischen Seestreitkräften eingenommen und der Herrschaft Carlos III. unterstellt. Inzwischen waren bis auf Kastilien alle europäischen Gebiete des spanischen Erbes unter der Herrschaft der Allianz gegen die Bourbonen.[56] Ein konstanter Faktor der Kriegsführung im westlichen Mittelmeer blieb die Abhängigkeit von den Seestreitkräften Großbritanniens und der Generalstaaten, wieder und wieder wurde diese Tatsache den Habsburgern und besonders Carlos III. vorgeführt. Im Jahr 1709 auf eine für Carlos III. persönlich beschämende Weise.

Sein Bruder Kaiser Joseph I. hatte eine passende Ehefrau für Karl gefunden. Obschon eine Angehörige des Hauses Hannover und damit Protestantin, hatte die zukünftige Königin keine Bedenken zum katholischen Glauben überzuwechseln. Die Verbindung zum Haus Hannover, dem zukünftigen Herrscherhaus von Großbritannien, sollte das Bündnis mit der größten Seemacht dieser Zeit auch für die Zukunft sichern. Die Hochzeit war in Barcelona geplant und für die Überfahrt war wieder einmal die britische Marine zuständig, diese hatte allerdings vor Einbruch des Winters das Mittelmeer verlassen und ohne britische Flotte musste die Braut über ein halbes Jahr auf den Transfer nach Barcelona warten.[57]

53 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 86
54 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 90
55 Mit dem Act of Union 1707 wird aus den Königreichen England und Schottland, das Königreich Großbritannien. Die Begriffe England, englisch beziehungsweise Großbritannien, britisch können als Synonyme gelesen werden.
56 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 94
57 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 118

2.2.1 Die Marine des Königreichs Neapel

Die Herrschaft über Süditalien, die totale Abhängigkeit von der britischen Flotte und die militärische Notwendigkeit machten den Aufbau einer habsburgischen Flotte zu einem offensichtlichen und verständlichen Ziel. Im Königreich Neapel war der Wunsch nach einer Flotte zur Bekämpfung des Piratenwesens und zum Schutz der Halbinsel bereits beim Einmarsch der habsburgischen Truppen durch die dortige Bevölkerung manifestiert worden. Die bisherige Flotte des Königreichs Neapel wurde von der spanischen Besatzung, vor den habsburgischen Truppen, in Sicherheit gebracht. Die adelige Herrschaftsschicht und die Händler sowie Kaufleute des Königreichs Neapels zeigten sich auch bereit, eine neue Flotte von 20 Kriegsschiffen mitzufinanzieren.[58]

Die österreichischen Entscheidungsträger in Wien und Neapel hatten jedoch weniger Verständnis für das Anliegen, eine starke Kriegsmarine für den Mittelmeerraum aufzubauen. Die Begründung der fehlenden finanziellen Mittel, eine auch in der Zukunft überaus beliebte und bei dem Dauerdefizit im habsburgischen Haushalt auch verständliche Argumentation, war mit Sicherheit nicht die einzige Überlegung, die gegen den Aufbau einer effektiv einsetzbaren Flotte sprach.[59] Im Jahr 1707 war noch nicht entschieden, wer das Königreich Neapel in Zukunft regieren sollte, Carlos III. oder Joseph I., Spanien oder Österreich, und auch Philipp V. war noch nicht ganz auszuschließen. Es konnte mit Recht angenommen werden, dass Carlos III. am spanischen Thron seinen Bruder Kaiser Joseph I. von der Last, eine Kriegsmarine für das Mittelmeer aufbauen zu müssen, befreien würde, zumindest für die nächste Zeit. Deswegen mussten die Kosten für die neue Flotte komplett vom Königreich Neapel übernommen werden. Mit den bereit gestellten, Mitteln konnten allerdings nur 8 Kriegsschiffe bis zum Ende des Spanischen Erbfolgekrieges in Dienst gestellt werden, die hauptsächlich die Truppentransporte vom österreichischen Litorale[60] nach Süditalien bewachten.[61]

58 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 118
59 Heinrich Benedikt, Das Königreich Neapel unter Kaiser Karl VI. (Wien/Leipzig 1927) 336
60 Das österreichische Litorale, Küstenland, Litorale austriaco. Der Großteil der Küsten Istriens und Dalmatiens wird noch von der Republik Venedig dominiert. Die Hafenstädte Triest, Fiume, Aquilea, Duino, Buccari/Bakar und Porto Ré/Kraljevica werden während der Herrschaft von Karls VI. als Handels- oder Kriegshäfen in Erwägung gezogen.
61 Benedikt, Das Königreich Neapel unter Kaiser Karl VI., 336

Abbildung 4: Das österreichische Litorale

Bereits der Bau dieser kleinen Flotte zeigte die Ahnungslosigkeit bezüglich des Seewesens und den mangelnden finanziellen Einsatz der Regierungen in Wien und Neapel. Es wurde unbrauchbares Holz zum Schiffbau verwendet, welches die Einsatzfähigkeit und Lebensdauer der Schiffe stark einschränkte. Die aus den Niederlanden georderten Kanonen waren inwendig löchrig und nicht einsetzbar. Die früher in spanischen Diensten stehenden Offiziere und Mannschaften besserten zudem ihren kargen Sold durch ein umfangreiches Schmuggelwesen auf. Es versteht sich von selbst, dass diese Flotte die Abhängigkeit von den verbündeten Seemächten nicht verringerte.[62]

2.3 Das Ende des Spanischen Erbfolgekrieges

Die militärische und wirtschaftliche Lage von Ludwig XIV. wurde am Ende des ersten Jahrzehnts nach beinahe neun Jahren Krieg an mehreren Fronten immer aussichtsloser und ein vorteilhafter Frieden für die Allianz aus Habsburgern, Großbritannien, der Generalstaaten, Savoyen und Portugal schien 1708 in greifbarer Nähe. Erste Verhandlungen über die Umstände eines zukünftigen Friedens begannen in den Niederlanden.[63]

2.3.1 Friedensverhandlungen

Für die Habsburger stellte sich dieser Verhandlungsmarathon, der mit Unterbrechungen bis zum Ende des Krieges geführt werden sollte, in den Niederlanden als äußerst problematisch heraus. Die habsburgischen Gesandten saßen bei den "Vorgesprächen" nie mit am Tisch. Die

62 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 119
63 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 125

Generalstaaten oder Großbritannien handelten für diese Staaten annehmbare "Friedenspräliminarien" mit Frankreich aus und präsentierten diese den restlichen Verbündeten.[64] Die erste Runde der Verhandlungen im Jahr 1709 brachte ein Angebot Ludwigs XIV., auf das spanische Erbe zugunsten Carlos III. zu verzichten, im Gegenzug sollte Philipp V. mit dem Königreich Neapel abgefunden werden. [65]

Die Habsburger lehnten das Angebot ab und bestanden auf das gesamte, ungeteilte spanische Erbe für Carlos III. Ein weiteres Entgegenkommen Frankreichs wurde durch die Forderung nach französischer Unterstützungsverpflichtung gegen Philipp V., sofern dieser nicht einwilligte, seinen Thron in Madrid freiwillig zu räumen, verhindert.[66] Diese Chance auf den spanischen Thron für Carlos III. und damit den "bestmöglichen" Frieden für das Haus Habsburg sollte nicht wiederkommen. Die politische Lage in Europa änderte sich zu Beginn des neuen Jahrzehnts schnell zu Ungunsten der Habsburger.

In Großbritannien kam 1710 eine neue Regierung an die Macht. Die bisher regierenden Whigs hatten den Krieg gegen Frankreich unterstützt und waren auch bereit, weiter Ressourcen zum Gewinn der spanischen Krone für Carlos III. zu investieren. Die Tories waren anderer Meinung, der kostspielige Krieg dauerte ihnen schon zu lange und die Ziele Großbritanniens ließen sich in direkten Verhandlungen mit Frankreich erreichen, allerdings auf Kosten der Verbündeten. Mit dem Wahlsieg der Tories begannen unverzüglich Geheimverhandlungen zwischen Großbritannien und Ludwig XIV.[67] Wenig später starb Kaiser Joseph I. am 17. April 1711, ohne einen männlichen Erben zu hinterlassen. Carlos III. erbte dadurch die österreichischen Ländereien der Habsburger und verlor jede realistische Chance auf den spanischen Thron. Die verbündeten Seemächte Großbritannien und die Generalstaaten hatten keinerlei Interesse an einer habsburgischen Universalmonarchie im Ausmaße Karls V., die ihren Plänen von einem Gleichgewicht der Mächte diametral entgegenstand. Diese Erkenntnis sollte den Habsburgern im Laufe der Friedensverhandlungen schmerzlich bewusst werden.[68]

Die Zukunft des spanischen Erbes war geklärt, es würde geteilt werden, noch nicht geklärt waren die genauen Friedensbedingungen. Die Friedensverhandlungen zwischen der Allianz und Frankreich sowie dem Habsburgerreich und Frankreich zogen sich bis 1714 hin und erst dann

64 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 126
65 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 125
66 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 126
67 Rill, Karl VI, 107
68 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 129

wurde der Spanische Erbfolgekrieg offiziell beendet. Der neu gekrönte Kaiser Karl VI. hatte den Kampf um die spanische Krone verloren. Karl VI. würde nicht als Carlos III. in die spanische Geschichte eingehen, hatte aber die Spanischen Nebenländer in den Niederlanden und Süditalien für die Habsburgerdynastie gesichert. Beide Besitzungen boten beste geographische Möglichkeiten für den Seehandel und den Aufbau einer Kriegsmarine.

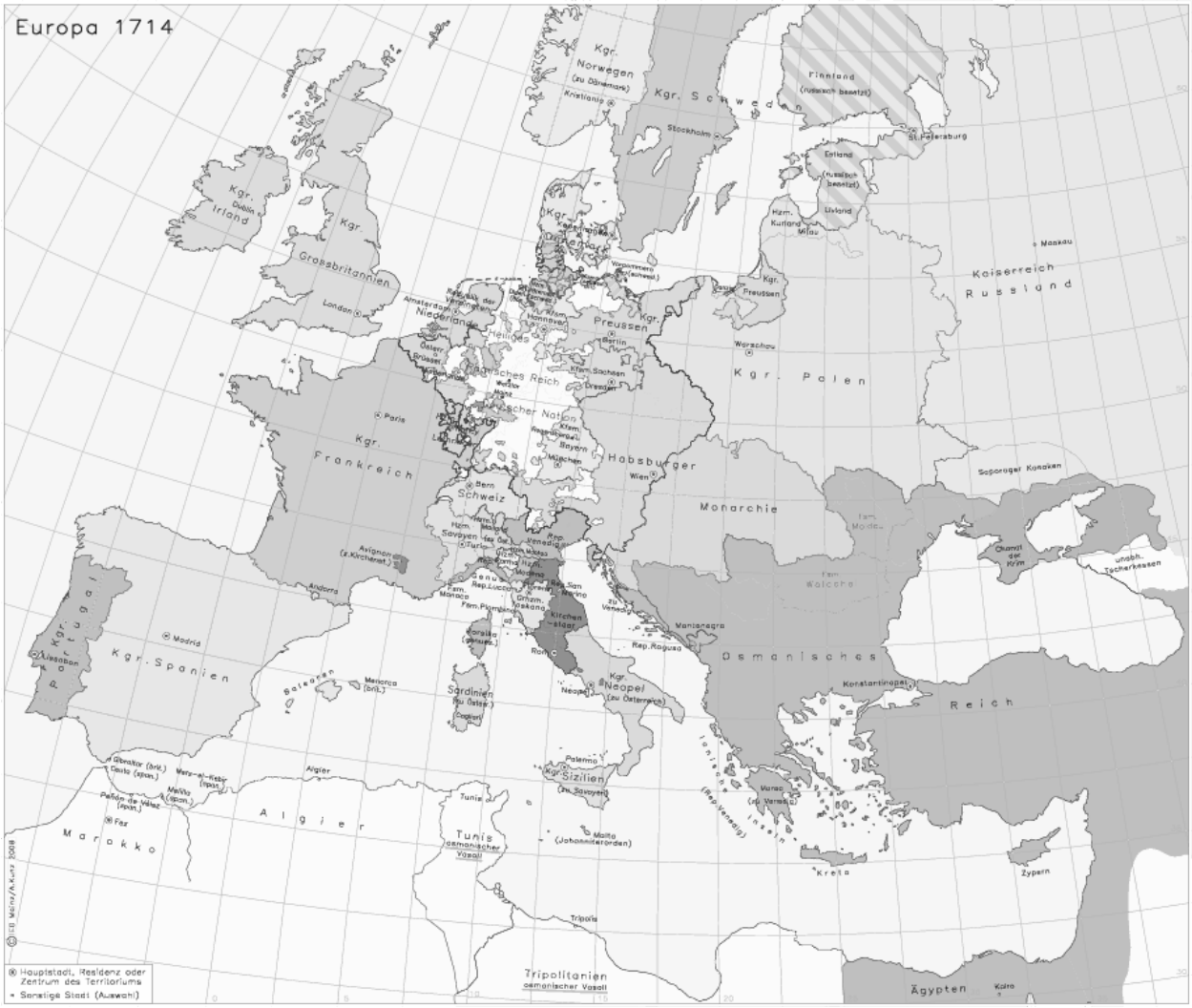


Abbildung 5: Europa nach dem Spanischen Erbfolgekrieg, 1714

2.4 Die Konsequenzen der Friedensschlüsse von Utrecht und Rastatt, 1713/14

Der Blick zurück in die Geschichte erlaubt es, verpasste Chancen aufzuzeigen oder falsche Entscheidungen hervorzuheben. Der Krieg um die spanische Erbfolge bietet beides im Übermaß. Die Kompromisslosigkeit in den Friedensverhandlungen führte zum Verlust des spanischen Erbes für die Habsburger. Ein Erbe, das nur durch die finanzielle und maritime Unterstützung

Großbritanniens und der niederländischen Generalstaaten, ohne die die Habsburger nicht einmal in die Nähe des spanischen Throns gekommen wären, überhaupt in Frage kam.

Kaiser Karl VI. war sich dieses Mankos seines neuen Reiches bewusst, die Abhängigkeit vom "Good will" seiner Verbündeten war ihm ein ums andere Mal vor Augen geführt worden und ohnmächtig musste Karl VI. deren Entscheidungen zum und über den Frieden akzeptieren. Die Notwendigkeit einer Flotte und eines florierenden Seehandels zur Finanzierung der neu entstandenen territorialen Großmacht war unübersehbar geworden, und noch vor dem Ende der Friedensverhandlungen sollte Kaiser Karl VI. ein weiteres Flottenbauprojekt vorgestellt werden.

3. Marine und Marineprojekte bis zum Ende des Spanischen Erbfolgekrieges

Die Erfahrungen des Spanischen Erbfolgekrieges zeigten überdeutlich, dass eine erfolgreiche Kriegsführung im Mittelmeerraum nur mit eigenen Seestreitkräften möglich ist. Ebenso war ein erfolgreicher Seehandel, selbst in der Adria, nur mit Unterstützung und Schutz einer solchen möglich. Ansonsten wären Händler und Häfen des österreichischen Litorale weiterhin vom guten oder eher schlechten Willen Venedigs, das von einer Konkurrenz in den benachbarten habsburgischen Ländereien verständlicherweise wenig hielt, abhängig.

3.1 Denkschriften, Pläne und Vorschläge von 1699 bis zum Tode Josephs I. 1711

Schon vor Beginn des Spanischen Erbfolgekrieges 1701 wurde Kaiser Leopold I. eine Denkschrift der innerösterreichischen Hofkammer in Graz überreicht. Darin wurde auf die Wichtigkeit des Salzhandels zwischen dem spanischen Königreich Neapel und Triest verwiesen. Die habsburgischen Länder an der Adria waren auf das billige und qualitativ hochwertige Meersalz aus Apulien angewiesen, da die Saline in Triest nicht genügend Salz produzieren konnte.[69] Die Triester Handelsschiffe wurden von Venezianischen Schiffen in mehreren Fällen aufgehalten, durchsucht und nach Venedig umgeleitet. Die darauf folgenden Proteste der habsburgischen Behörden gegen diese „Schikanen“ wurden mit venezianischen Gegenprotesten beantwortet, die sich auf das Vorrecht der Republik Venedig in der Adria beriefen.[70] Zum Schutz des florierenden Salzhandels vor den Schiffen der Republik Venedig wurde die Errichtung einer eigenen, habsburgischen, Flotte im Hafen von Porto Ré angedacht.[71]

Die Bombardierung von Fiume und Triest, 1702, zu Beginn des Spanischen Erbfolgekrieges durch die französische Flotte löste zahlreiche Pläne und Vorschläge zur Sicherung der Adria vor feindlichen Flotten aus. Der habsburgische Stadthalter von Triest schlug vor, die in Triest vor Anker liegenden Handelsschiffe englischer und holländischer Kauffahrer zu mieten und als

69 Die Salzlagerstätten im Salzkammergut und Tirol konnten das Bedürfnis nach Meersalz nicht abdecken.

70 Die Republik Venedig berief sich auf den Vertrag von Madrid, 1617, der den Uskokenkrieg, 1615-1618, beendete. Die Uskoken waren vor den Truppen des Osmanischen Reiches auf habsburgisches Gebiet nach Zengg geflüchtet und betrieben von dort aus Piraterie in der Adria. Das Habsburgerreich konnte und wollte die venezianischen Wünsche nach Einstellung der Piraterie nicht unterbinden. Der darauf ausbrechende Krieg endete mit der Umsiedlung der Uskoken von Zengg in das kroatische Hinterland und die Anerkennung der venezianischen Oberherrschaft über die Adria.

71 Arnold Luschin von Ebengreuth, Östereichs Anfänge in der Adria. Vortrag (Wien 1916), 23-25

Kriegsschiffe auszurüsten. Ein bosnischer Conte namens August Maria Brankovich bot, 1702, Kaiser Karl VI. 4 Galeeren und zu eine einem späteren Zeitpunkt 8 Kriegsschiffe von 40 bis 60 Kanonen an. Der kaiserliche[72] General-Feldwachtmeister Conte Polcenigo schlug 1704 den Ankauf von 10 Schiffen aus Livorno vor. Diese wären als Korsarenbeute sehr günstig, um je 6000 Gulden zu bekommen.[73]

Der Hofkriegsrat hatte realistischere Vorstellungen und bat Kaiser Leopold I., „daß entweder eine Squadra von denen allyrten Seepotenzen in das Adriaticum gebracht“[74] oder aber 10 gut ausgerüstete Kriegsschiffe in auswärtigen Seehäfen angemietet werden sollen. Kaiser Leopold I. leitete die Bitte an die verbündeten Seemächte weiter und ordnete die Armierung der in den Häfen befindlichen Schiffe und der Küstenverteidigung an.

Kaiser Leopold I. starb 1705 und sein Sohn Kaiser Joseph I. suchte, nach Möglichkeiten den Handel zu beleben. Der venezianische Gesandte in Wien, Daniele Dolfin, berichtete, 1708, den Senat von Venedig von Vorschlägen zum Ausbau der habsburgischen Häfen, den Bau von Schiffswerften und die Schaffung einer Kriegsflotte am Wiener Hof. Für die Umsetzung dieser Pläne würde allerdings das Geld der Verbündeten Engländer und Holländer benötigt, die daran kein Interesse hatten. Die Möglichkeiten der freien Schifffahrt auf der Adria sowie eines Triester Freihafens wurden ebenfalls angedacht, allerdings verhinderte der Tod Josephs I. 1711 die weitere Umsetzung dieser Pläne.[75]

3.1 Das Flottenbauprojekt von Francois de St. Hilaire

Francois de St. Hilaire war aus Frankreich nach Portugal und von dort nach London geflohen. Laut den venezianischen Berichten hatte de St. Hilaire sich des Hochverrats verdächtig gemacht. Welcherart der Hochverrat war ist nicht vermerkt, allerdings kann durch die Flucht nach London und der Verkehr de St. Hilaires in höchsten Kreisen Londons eine Spionagetätigkeit im Dienste der gegen Frankreich verbündeten Mächte angenommen werden. In London kam er mit dem kaiserlichen Gesandten Johann Wenzel Graf Gallas in Kontakt und begleitete diesen in die

72 Der Begriff "kaiserlich" wird an dieser Stelle, und auch folgend bei der kaiserlichen Orientalischen Kompanie oder der kaiserlichen Ostindienkompanie, nicht mit Bezug zum Heiligen Römischen Reich verwendet. Der General-Feldwachtmeister und auch die Handelskompanien sowie die Marine stehen in landesfürstlichen habsburgischen Diensten und nicht im Dienste des Heiligen Römischen Reiches.
73 Luschin von Ebengreuth, Österreichs Anfänge in der Adria, 25-26
74 zitiert in: Luschin von Ebengreuth, Österreichs Anfänge in der Adria, 26
75 Luschin von Ebengreuth, Österreichs Anfänge in der Adria, 27-29

niederländischen Generalstaaten. Mit dessen Empfehlung an den Hofkanzler Graf Philipp von Sinzendorf kam St. Hilaire nach Wien und wurde schließlich 1712 dreimal vom Kaiser in einer Audienz empfangen. [76] In diesen Audienzen präsentierte Fancois de St. Hilaire dem Kaiser einen Vorschlag für den Aufbau und Erhalt einer habsburgischen Marine im Mittelmeer.[77]

Die Republik Venedig über Jahrhunderte hinweg die dominierende Macht in der Adria sah das steigende Interesse der Habsburger am Seehandel und Kriegsmarine seit Ende des 17. Jahrhunderts mit Sorge. Der direkte Handel mit Öl und Meersalz und die Truppentransporte zwischen dem österreichischen Litorale und dem Königreich Neapel führten immer wieder zu Konflikten zwischen der Handelsrepublik und der Habsburgermonarchie. Diese Konflikte konnten diplomatisch gelöst werden, aber das Misstrauen der „Serenissima“ gegenüber den maritimen Vorhaben und Wünschen der Habsburger stieg.

Das Marineprojekt de St. Hilaires erregte somit zwangsläufig das Interesse des Botschafters der Republik Vettor Zane. Dieser bemühte sich, so schnell und exakt wie möglich den Grund für de St. Hilaires Aufenthalt in Wien herauszufinden beziehungsweise nach Venedig weiterzuleiten. Das ging so weit, dass de St. Hilaire ständig beschattet und überwacht wurde.[78] In den Berichten des venezianischen Botschafters finden sich genaue Aufzeichnungen über de St. Hilaire sowie Tatsachen und Gerüchte über seine Flottenbaupläne und die Reaktion des Wiener Hofes. Die Leicht- und Schnelligkeit, mit denen die Venezianer an die entsprechenden Informationen kamen, lässt darauf schließen, dass das Projekt St. Hilaire von vornherein nur sehr geringe Chancen auf Verwirklichung besaß, ansonsten wären die Ratgeber Karls VI. um mehr Geheimhaltung bemüht gewesen.

Das vorgeschlagene Flottenbauprojekt St. Hilaires umfasste ein Geschwader von 20, mit 40 bis 80 Kanonen ausgerüsteten, Linienschiffen[79]. Insgesamt wären die 20 Schiffe mit 1270 Kanonen

76 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 40

77 Peter Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer In: Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs Sonderband 3 (1997), 40

78 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 40

79 Das Linienschiff war das größte Kampfschiff vom 16. bis zum 19. Jahrhundert. Die Bezeichnung resultiert aus der Aufstellung der Flotten in einer Linie und dem Bombardement des Gegners mit Breitseiten. Zuvor war der Kampf auf See durch die Mêlée, der Auflösung der Formation und damit verbunden einem Kampf von Schiff zu Schiff auf kurzer Distanz bestimmt. Die gängige Einteilung der britischen Royal Navy geht von vier, nach der Anzahl der Kanonen eingeteilten Klassen von Linienschiffen aus:
1. Klasse: 100 und mehr Kanonen
2. Klasse: 90 – 98 Kanonen
3. Klasse: 64-80 Kanonen
4. Klasse: 40-60 Kanonen
Die 5. und 6. Klasse, mit weniger Kanonen, wurden bereits als Fregatten geführt.

und 9450 Mann bestückt worden.[80]

Schiffsanzahl	Kanonen	Mannschaft
5	80	600
5	70	500
5	60	450
2	50	400
3	40	300

Tabelle 2: Flottenplan von Francois de St. Hilaire[81]

Der Plan sah damit die gleiche Flottengröße vor, wie für das Königreich Neapel gefordert. Die gesamte Flotte sollte innerhalb eines Jahres einsatzbereit sein und die Schiffe sollten in den Niederlanden und in Danzig gebaut werden, da weder die Schiffswerften in Neapel noch diejenigen am Litorale austriaco in der Lage seien, ein Schiff von 40 Geschützen zu erbauen. Pro Schiff veranschlagte St. Hilaire Kosten von 140.000 bis 150.000 Gulden, wobei 848 Geschütze und Überstellung nach Neapel bzw. an die Adriahäfen inkludiert waren.[82] Der Plan St. Hilaires beinhaltete nicht nur den Flottenplan, sondern auch begleitende Ausbildungsstätten für die Seefahrt sowie Infrastruktur- und Handelsprojekte.[83] In den Häfen sollten nautische Schulen entstehen, zur Ausbildung von Offizieren und Schiffsbaumeistern.

St. Hilaire versuchte den Kaiser und seinen Hof mit zahlreichen Argumenten zu überzeugen, er versprach ein gewinnbringendes Geschäft bei der Überstellung der Schiffe mit dem Verweis auf den möglichen Transport von Waren zu den Mittelmeerhäfen für niederländische Kaufleute.[84]
De St. Hilaire verwies mehrmals auf die mangelnden Schiffsbaukapazitäten in Neapel, Triest und Fiume, mehr als 2 Jahre würde es noch benötigen, bis dort vergleichbare Schiffe gebaut werden könnten. Im Mittelmeer waren die Versuche, eine Flotte aufzubauen, noch dazu den Intrigen der Venezianer, Genuesen und Frankreichs ausgesetzt, die keinerlei Interesse an einer kaiserlichen Seemacht hatten.[85]

Freihandelszonen sollten für den, zur Erhaltung der Flotte notwendigen, Gewinn sorgen. St.

80 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 17
81 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 17
82 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 16f
83 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 41
84 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 41
85 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 41

Hilaire ging sogar soweit, einen so großen Gewinn durch Freihandelszonen zu versprechen, dass Bau und Instandhaltung von Kriegs- und Handelsschiffen in beliebiger Zahl ein Leichtes sein werden.[86] Zur Sicherheit machte St. Hilaire zum Ende seines Memorandums einen weiteren Vorschlag zur Finanzierung der Flotte. Der Spanische Erbfolgekrieg war zu diesem Zeitpunkt noch nicht zu Ende, da die im Jänner 1712 ausgehandelten Friedenspräliminarien zwischen Großbritannien, den Generalstaaten und Frankreich vom Habsburgerreich nicht anerkannt wurden. Daher sollte in den zukünftigen Friedensverhandlungen auf die Abtretung der karibischen Inseln Kuba, St. Domingo und Puerto Rico bestanden werden. Diese Inseln würden über Bodenschätze wie Gold, Silber und Kupfer im Überfluss verfügen, wie St. Hilaire aus eigener Erfahrung wüsste. Neben einem jährlich zu erwartenden Gewinn von 12 bis 15 Millionen Gulden böten die Inseln auch die Möglichkeit, treu ergebene Spanier und Italiener anzusiedeln sowie weniger treue Strafgefangene im Bergbau einzusetzen.[87]

Der Plan St. Hilaires wurde mit der mangelnden habsburgischen Handelsmarine im Mittelmeer als Begründung abgelehnt und St. Hilaire verließ Wien im Dezember 1712.[88] Kaiser Karl VI. gewährte St. Hilaire allerdings den Titel eines Hauptmanns im Arsenal von Wien, wohl um St. Hilaire für zukünftige Marineprojekte zur Verfügung zu haben.[89]

Die mangelnde Handelsmarine, das "fehlende zu schützende Objekt" war nicht das einzige Argument, das gegen den Plan St. Hilaires sprach. Der Spanische Erbfolgekrieg war zwar noch nicht zu Ende, aber die Flotte käme in jedem Fall zu spät, um den Kriegs- bzw. Friedensverlauf irgendwie zu beeinflussen. Zudem war noch nicht endgültig geklärt, wie die zukünftigen Grenzen Europas aussehen würden. Das ist zwar auch de St. Hilaire bewusst, sein Plan beinhaltet beide möglichen Stationierungsorte im Mittelmeer, Neapel bzw. das österreichische Litorale, aber gerade letzteres bot noch keinerlei Häfen bzw. Infrastruktur, um einer Flotte dieser Größe einen sicheren Stützpunkt und Schutz zu bieten.

Im Vergleich mit den Flotten der Seemächte war dieses Geschwader klein. Großbritannien, Frankreich und die Generalstaaten hatten bis zu oder über 100 Linienschiffe zur Verfügung. Die im Spanischen Erbfolgekrieg vernichtete Flotte Spaniens hatte bereits 1715 wieder eine Stärke von 50 Linienschiffen erreicht. Dazu bestanden die Flotten der Seemächte aus erfahrenen

86 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 41
87 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 41
88 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 18
89 Karl Gogg, Österreichs Kriegsmarine 1440 – 1848 (Salzburg/Stuttgart/Zürich 1972), 28

Mannschaften und Offizieren. Die Flotte de St. Hilaire hätte das Habsburgerreich allerdings in die Lage versetzt, eigene Marineoperationen zu unternehmen, ohne auf die Flotten der Verbündeten angewiesen zu sein und Mannschaften sowie die nötige Infrastruktur auszubilden. Die von de St. Hilaire gezeichneten Vorschläge zur Finanzierung der Flotte hielten selbst einer oberflächlichen Prüfung nicht stand. Weder waren durch Freihandelszonen noch durch den äußerst theoretischen Erwerb der Großen Antillen Einnahmen in der versprochenen Größenordnung zu erwarten. Fürs erste blieb die kleine Flotte Neapels die einzige habsburgische Marine.

3.2 Die Entwicklung der Flotte des Königreichs Neapel

Die Handelsexporte des Königreichs Neapel bestanden hauptsächlich aus Öl und Meersalz, die zu einem großen Teil an das österreichische Litorale verschifft wurden. Dieser Handel war profitabel, erreichte aber nicht den notwendigen Umfang, um die 1707 geplante Anzahl von 20 Kriegsschiffen zu finanzieren. Daher wurde die Umsetzung nie ernsthaft erwogen.[90] Die zu geringen Einkünfte aus dem Seehandeln waren nur ein Grund für das Scheitern der Flottenpläne im Königreich Neapel, ebenso schwer wog der Mangel an Steuereinkünften von den adeligen Grundbesitzern. Das süditalienische Königreich wurde schon unter spanischer Herrschaft als „Versorgungsland“ für spanische Adelige und hohe Geistliche aus dem nördlich gelegenen Kirchenstaat genutzt. Der Herrschaftswechsel zu den österreichischen Habsburgern verschlimmerte die Situation weiter, da Kaiser Karl VI. treu gebliebene spanische Adelige, die ihre Ländereien und damit Einkünfte in Spanien verloren, mit Latifundien im Königreich Neapel versorgte. Die Aufgaben der kleinen Flotte Neapels blieben daher das Eskortieren der Truppentransporte nach Neapel und der Schutz der Handelsschifffahrt vor nordafrikanischen Piraten.[91]

Zu Ende des Spanischen Erbfolgekrieges bestand die Flotte aus ungefähr 4 Linienschiffen und 4 Galeeren, welche auch im Marinereglement von 1715 als Stand ausgewiesen wurden.[92] Die genaue Zahl der tatsächlich existenten und einsatzbereiten Schiffe ist mit Vorsicht zu genießen, da die im Zeitraum 1707 bis 1715 in der Literatur erwähnten Schiffe nicht immer eindeutig zuzuweisen sind bzw. es nicht ersichtlich ist, ob diese Schiffe im Jahr 1715 noch im Dienst

90 Benedikt, Das Königreich Neapel unter Kaiser Karl VI., 336
91 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 119
92 Benedikt, Das Königreich Neapel unter Kaiser Karl VI., 341

waren. Im Marinereglement werden die Schiffe jedenfalls nicht einzeln aufgeführt. Gogg[93] und Aichelburg[94] führen in ihren Registern zu Österreichs Marine nur 2 Linienschiffe, die S. Leopoldo und S. Barbara. Bei Gogg finden sich auch 4 Galeeren.[95]

3.2.1 Das neapolitanische Marinereglement von 1715

Das Marinereglement regelte neben dem Stand der Flotte auch die Stärke des dazugehörenden Marineregiments, die Organisation des Dienstes und die finanzielle Unterstützung.
Das Marineregiment umfasste, nachdem sich die geplanten 600 Mann als zu wenig erwiesen, 1000 Mann, wobei auf See ungefähr 100 Mann pro Schiff Dienst taten. Die restliche Mannschaft tat Garnisonsdienst im Arsenal von Neapel beziehungsweise im Winterhafen von Baia und wurde zeitweise zur Bewachung der Galeerenhäftlinge in den Minen Kalabriens verwendet.[96] Für den Erhalt der Flotte wurden jährlich 240.000, nach anfänglich 220.000, Gulden budgetiert, die aus den Einkünften des Königreichs aufzubringen waren. Dazu wurden neue Abgaben auf Salz und Öl eingeführt. Die tatsächlich geflossenen Mittel waren bedeutend geringer, wodurch Flotte und Mannschaft zu leiden hatten.[97]

3.2.2 Die Handelsschifffahrt im Königreich Neapel

Die Handelsschiffe aus Neapel waren auf Grund ihrer Größe nur in der Lage, den Handel zwischen den Häfen des Habsburgerreiches am Mittelmeer zu bewerkstelligen. Der Handel im westlichen Mittelmeer wurde von britischen, genuesischen und französischen Schiffen getragen. Finanzielle Anreize für die Kaufleute aus Neapel zum Bau größerer Handelsschiffe sollten dies nicht ändern.

93 Gogg, Österreichs Kriegsmarine 1440 – 1848, 55
94 Wladimir Aichelburg, Register der k.u.k. Kriegsschiffe (Wien 2002) unter San Leopoldo und Santa Barbara
95 Gogg, Österreichs Kriegsmarine 1440 – 1848, 78
96 Benedikt, Das Königreich Neapel unter Kaiser Karl VI., 340
97 Benedikt, Das Königreich Neapel unter Kaiser Karl VI., 341

4. Kriege gegen das Osmanische Reich und Spanien

4.1 Krieg gegen das Osmanische Reich 1716-1718

Das Osmanische Reich hatte sich während des Spanischen Erbfolgekrieges an den Friedensvertrag von Karlowitz/Sremski Karlovci, 1699, gehalten und die Chance, eine weitere Front gegen die Habsburger zu eröffnen, nicht genutzt. Die nach dem Friedensschluss begonnene Modernisierung der Osmanischen Streitkräfte, deren Unterlegenheit zu Ende des Großen Türkenkrieges überdeutlich zum Ausdruck kam, hatte Vorrang.

Der Frieden von Karlowitz war ein Wendepunkt im Kampf des Osmanischen Reiches mit den christlichen europäischen Staaten. Zum ersten Mal musste der Sultan große Gebiete in Europa preisgeben und in einen Frieden einwilligen. Das Habsburgerreich konnte Ungarn, bis auf das Banat an der Grenze zu Serbien, gewinnen. Die Venezianer haben diverse Ländereien und Inseln im südlichen Griechenland erhalten, darunter den Peloponnes.

Die ersten Erfolge konnte das neue Osmanische Heer 1710-11 in einem Nebenkrieg des Großen Nordischen Krieges[98] gegen Russland feiern. Das russische Heer war in das Fürstentum Moldau einmarschiert, um die Auslieferung des schwedischen Königs Karl XII. zu erzwingen. König Karl XII. war nach der vernichtenden Niederlage seiner Streitkräfte bei Poltawa in das Osmanische Reich geflüchtet. Doch die osmanischen Streitkräfte konnten das russische Heer einkesseln und zu Friedensverhandlungen zwingen.[99] Der Erfolg gegenüber Russland spornte den Sultan und seine Ratgeber an, die im Frieden von Karlowitz verlorenen Gebiete zurückzugewinnen und der Angriff des Osmanischen Heeres auf die Gebiete der Republik Venedig 1714 sollte den Auftakt dazu liefern.[100] Die Venezianer waren schon während des Spanischen Erbfolgekrieges nicht mehr mit den Habsburgern verbündet, und ohne Hilfe der habsburgischen Armee boten die griechischen Besitzungen der Venezianer ein leichtes Ziel für

98 Der Große Nordische Krieg dauerte von 1700-1721. In der Folge des schwedischen Aufstiegs zur Großmacht bildete sich eine Allianz aus Russland, Dänemark-Norwegen und Sachsen-Polen die 1700 Schweden angriff. Die bis zur Schlacht von Poltawa, 1708, militärisch erfolgreichen Schweden gerieten danach in die Defensive und willigten nach den Tod König Karls XII., 1718, in einen Frieden ein. Damit endete die Vormachtstellung Schwedens in der Ostsee.

99 Rill, Karl VI., 152

100 Rill, Karl VI., 153

das Osmanische Reich.[101]

Die „Serenissima“ benötigte und bedrängte das Habsburgerreich um Hilfe. Die Länder Karls VI. hatten sich allerdings noch nicht vom Spanischen Erbfolgekrieg erholt, weder finanziell noch diplomatisch. Der fortgeführte Anspruch Karls VI. auf die spanische Krone barg die Gefahr eines Eingreifens Spaniens und Frankreichs auf osmanischer Seite und damit den Verlust der neugewonnenen italienischen Besitzungen.[102] Erst die finanzielle Unterstützung von Papst Clemens XI. sowie eine Garantieerklärung Frankreichs ebneten den Weg für eine erneute Allianz mit der Republik Venedig und den Eintritt des Habsburgerreiches 1716 in den Krieg gegen das Osmanische Reich.[103]

Der Krieg verlief für das Habsburgerreich unter der Führung Prinz Eugens äußerst günstig. Der osmanische Vormarsch nach Ungarn konnte 1716 bei Peterwardein/Petrovaradin[104] gestoppt und der osmanischen Armee eine empfindliche Niederlage beigebracht werden. In der Folge wurden 1717 Temesvar/Timisoara und Belgrad/Beograd von den habsburgischen Truppen eingenommen. Der Kriegsverlauf zwang den Sultan, Friedensgespräche aufzunehmen, und auch Karl VI. hatte allen Grund dazu, Frieden zu schließen.[105]

4.2 Krieg gegen Spanien 1718-1720

Der Krieg gegen Spanien war eine direkte Folge der gegeneinander gerichteten Ansprüche von Spanien und dem Habsburgerreich. Karl VI. wollte nicht auf die spanische Krone verzichten und Philipp V. wollte die ehemaligen spanischen Besitzungen zurückgewinnen. Der Krieg Karls VI. gegen das Osmanische Reich schien eine günstige Gelegenheit für die Rückgewinnung der Königreiche Sardinien und Neapel zu bilden, und spanische Truppen landeten Ende 1717 auf Sardinien.

Die spanische Regierung schätzte die diplomatische Lage in Europa fälschlicherweise als günstig ein und rechnete nicht mit einer Intervention der anderen europäischen Großmächte.[106] In

101 Rill, Karl VI., 153
102 Rill, Karl VI., 154
103 Rill, Karl VI., 155f
104 Ein Ortsteil von Novi Sad/Ujvidek/Neusatz
105 Rill, Karl VI., 160
106 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 145

Frankreich war Ludwig XIV. 1715 verstorben und es regierte der Herzog von Orléans als Vormund für den gerade fünfjährigen Ludwig XV., dessen Tod eine weitere Krise in der Erbfolge einer europäischen Großmacht auslösen konnte. In diesem Fall wäre Philipp V., gerade erst durch das Ende der spanischen Habsburger König von Spanien geworden, legitimer Erbe des Königreichs Frankreich. Philipp V. hatte zwar ausdrücklich auf die französische Krone verzichtet, aber der Herzog von Orleans, der "nächste" in der französischen Thronfolge nach Philipp V., Großbritannien und die Generalstaaten wollten keinerlei Risiko eingehen und verbündeten sich gegen eventuelle Ansprüche Philipps V.[107]

Die Invasion spanischer Truppen in Sardinien, 1718, sorgte bei der um der Erhaltung des Status Quo bemühten Allianz für Unruhe und führte zu hektischen diplomatischen Bemühungen. Der Krieg zwischen dem Habsburgerreich und dem Osmanischen Reich sollte so schnell wie möglich beendet werden, damit die Streitkräfte Karls VI. in Italien gegen die Spanier konzentriert werden können.[108] Die Spanier setzten in der Zwischenzeit nach Sizilien über und verhandelten mit dem Herzog von Savoyen, der nach dem Spanischen Erbfolgekrieg auch König von Sizilien geworden war, über ein Bündnis gegen die "Fremden" auf italienischem Boden, um die habsburgischen Länder der italienischen Halbinsel untereinander aufzuteilen.[109] Nach Ende des Erbfolgekrieges baute Spanien innerhalb von drei Jahren eine Flotte von ca. 50 Linienschiffen auf. Diese neu gebaute Flotte war der habsburgischen Marine in Neapel überlegen und dominierte das westliche Mittelmeer. Die habsburgische Flotte unternahm nicht einmal den Versuch, die Spanier bei ihren Flottenbewegungen zu stören.

Wie im Spanischen Erbfolgekrieg bedurfte es der britischen Flotte, die, trotzdem Großbritannien 1718 noch nicht offiziell in den Krieg gegen Spanien eingetreten ist, einen Großteil der spanischen Schiffe in einer Seeschlacht vernichtet.[110] Obwohl dadurch die Nachschubwege für die spanischen Truppen auf Sardinien und Sizilien unterbrochen waren und die feindliche Absicht Großbritanniens, Frankreichs und der Generalstaaten gegenüber Spanien offensichtlich geworden war, führten die Spanier den Krieg gegen das Habsburgerreich weiter.[111] Die Konsequenz waren die offiziellen Kriegseintritte Großbritanniens, Frankreichs und der Generalstaaten im Jahr 1719. Es sollte nicht lange dauern, bis sich Spanien der Überlegenheit der Quadrupelallianz geschlagen gab und in Friedensverhandlungen einwilligte. In der Folge kam

107 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 145
108 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 144
109 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 145
110 Seeschlacht von Capo Passaro an der Südspitze Siziliens
111 Rill, Karl VI., 170

Sizilien zum Habsburgerreich, im Tausch bekam der Herzog von Savoyen das Königreich Sardinien und Karl VI. verzichtete offiziell auf das Königreich Spanien.[112]

Damit endeten die ersten beiden Dekaden des 18. Jahrhunderts, die für Europa ganz im Zeichen des Krieges standen. Beinahe ohne Unterlass wurden in ganz Europa Kriege geführt, welche zu zahlreichen politischen Umwälzungen führten.

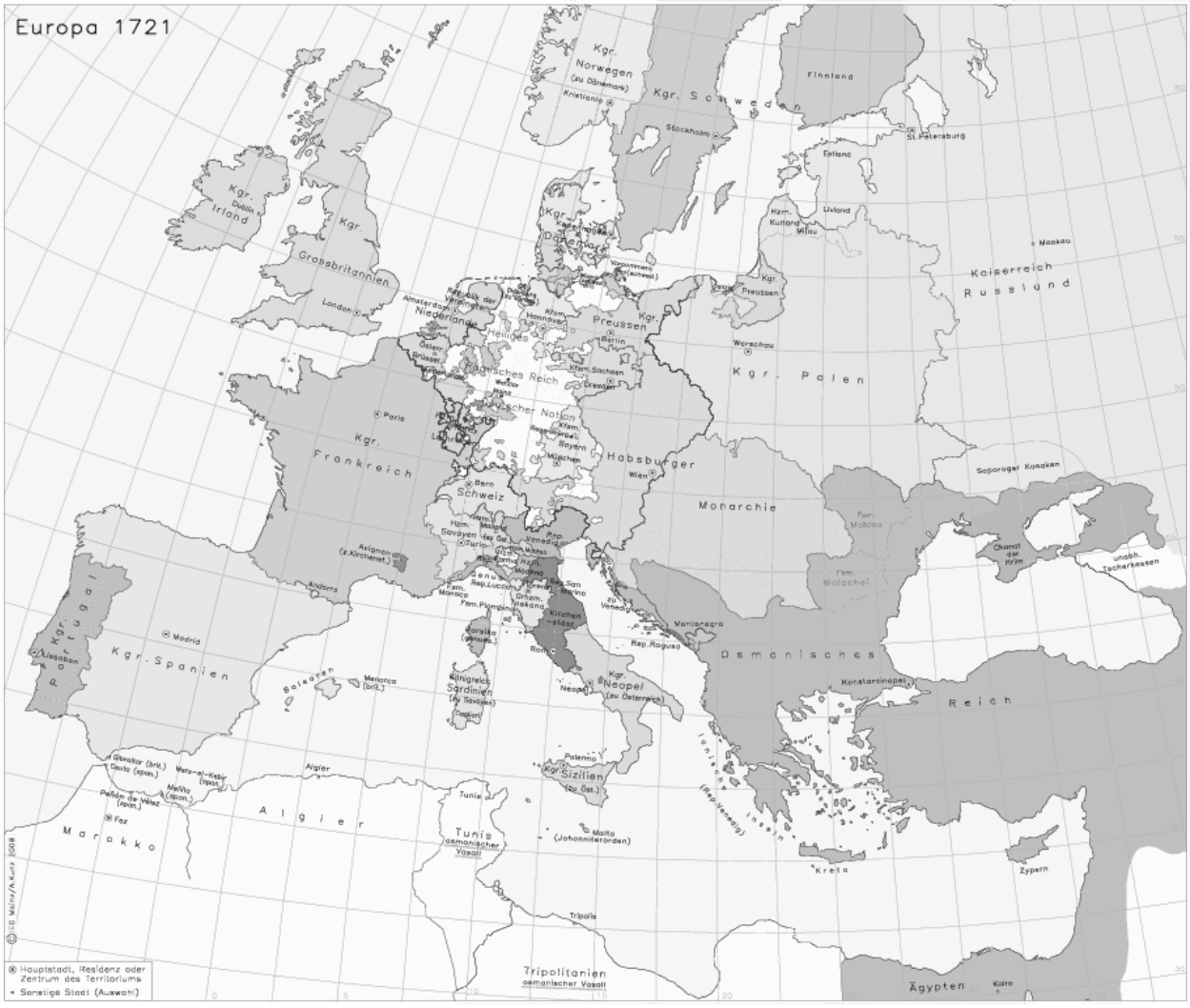


Abbildung 6: Europa im Jahr 1721

Für das neu entstandene Königreich Großbritannien - der „Act of Union“ vereinigte die Königreiche England und Schottland - markierte der Spanische Erbfolgekrieg den Beginn der Vorherrschaft zur See und der Gleichgewichtspolitik am europäischen Kontinent.

112 Pesendorfer, Österreich – Großmacht am Mittelmeer?, 148f

Frankreich konnte seine Stellung am Kontinent zwar aufrechterhalten und mit Philipp V. einen "Franzosen" auf den spanischen Thron setzen, aber eine Vereinigung der beiden Königreiche war unmöglich gemacht worden. Zudem hatte der jahrelange Krieg an mehreren Fronten Frankreich an den Rand des wirtschaftlichen Abgrundes gebracht, wovon sich das Land bis zum Ende des 18. Jahrhunderts nicht mehr erholen sollte.

Spanien bekam nach den Habsburgern mit den Bourbonen eine neue Herrscherdynastie, verlor aber die europäischen Nebenländer der spanischen Krone an die österreichischen Habsburger.

Das Habsburgerreich war zwar in Mitteleuropa zur territorialen Großmacht geworden, Handel, Wirtschaft und Finanzen konnten aber mit den anderen europäischen Großmächten nicht mithalten. Ein Umstand, den Karl VI. zu ändern versuchte.

5. Wirtschafts- und Handelspolitik Karls VI.

5.1 Die Reformen Kaiser Josephs I., 1705

Die Finanz- und Wirtschaftspolitik der habsburgischen Erblanden stand im Zeichen der Anforderungen des Herrscherhauses, sowohl finanziell als auch militärisch. Die Aufwendungen für die Kriege gegen die „Türken“ und darauf folgend den Spanischen Erbfolgekrieg ließen Steuern, Abgaben und Zölle auf immer neue Höchststände steigen.[113] Trotzdem übertrafen die finanziellen Anforderungen für den Spanischen Erbfolgekrieg die vorhandenen Mittel.[114] Die Unterstützung aus Großbritannien, den Generalstaaten und den auf habsburgischer Seite stehenden Länder des Heiligen Römischen Reiches konnte daran nichts ändern.[115]

Karls Bruder, Kaiser Joseph I., war sich der dringend notwendigen Reformen von Administration und Finanzverwaltung bewusst und verabsäumte keine Zeit, diese in Gang zu setzen.[116] Das Kabinett wurde durch jüngere reformfreudigere Mitglieder ausgetauscht und die administrativen Abläufe wurden vereinfacht und verkürzt. Es wurde begonnen, die Verwaltung der Erbländer, gegen den anhaltenden Widerstand der Stände, in Wien zu zentralisieren.[117] Finanzpolitisch wurde die Verwaltung gestrafft, einer Kontrolle unterworfen und die Einnahmen wurden weiter erhöht. Bis 1708 konnten die Einnahmen auf 8,5 Millionen Gulden verdoppelt werden, was aber noch immer nicht reichte, um die Ausgaben zu decken.[118]

Das Ungleichgewicht wurde durch die von Joseph I., nach Vorschlägen des Hofkammerpräsidenten Starhemberg, 1705 gegründete Wiener Stadtbank und die Kredite der "Hofjuden" ausgeglichen.[119] Die jüdischen Familien der Oppenheimer und Wertheimer waren die bedeutendsten Vertreter der jüdischen Hoffinanciers, die von 1698 bis 1734 mindestens 78 Millionen in das Habsburgerreich investierten.[120]

113 Zdislava Röhsner, Die zentrale Finanzverwaltung der Monarchie In: Stefan Seitschek, Herbert Hutterer, Gerald Theimer (Hg.), 300 Jahre Karl VI. (1711-1740). Spuren der Herrschaft des "letzten" Habsburgers. Begleitband zur Ausstellung des Österreichischen Staatsarchivs (Wien 2011), 112
114 Charles W. Ingrao, The Habsburg Monarchy, 126f
115 Ingrao, The Habsburg Monarchy, 114f
116 Ingrao, The Habsburg Monarchy, 127
117 Ingrao, The Habsburg Monarchy, 127
118 Ingrao, The Habsburg Monarchy, 127
119 Röhsner, Die zentrale Finanzverwaltung der Monarchie, 112
120 Roman Sandgruber, Herwig Wolfram, Österreichische Geschichte. Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart (Wien 1995)

5.2 Die Finanzen unter der Herrschaft Karls VI.

Bei Regierungsantritt Karls VI., 1711, war die finanzielle Lage schlecht wie eh und je im Habsburgerreich, und Karl VI. drängte darauf, die unter seinem Bruder begonnene Konsolidierung weiterzuführen. Als eine erste Maßnahme wurde eine Vermögenssteuer eingeführt und Hofkammerpräsident Starhemberg sollte die Finanzverwaltungen vereinfachen.[121] Starhemberg gründete 1714 auch die „Universal-Bancalität", deren Hauptaufgabe es war, den Staat bei Bedarf mit Krediten zu versorgen. Die „Bancalität" unterstand unmittelbar Kaiser Karl VI. und sollte durch sämtliche Einnahmen des Staates sowie dessen Forderungen gespeist werden. Die Einnahmen waren jedoch weiterhin den Ausgaben des Staates nicht gewachsen, wodurch die Wiener Stadtbank schon 1721 Schulden in der Höhe von 25 Millionen Gulden übernehmen musste.[122]

Die finanzpolitischen Reformen erlahmten, wie auch die unter Kaiser Joseph I. angestrebten Reformen im administrativen Bereich, schnell. Es schien, als hätte der Kaiser die Lust daran verloren und ohne Engagement des Kaisers war keine Reform zu machen.[123] In den restlichen zwei Jahrzehnten der Regierungszeit Karls VI. verschlechterte sich die finanzielle Lage des Kaiserreiches stetig. Die Einnahmen konnten mit Karls ungezügelter Ausgabenpolitik nicht mithalten. Der imperiale Anspruch Karls VI., seine barocke Inszenierung von Hof und Staat ist heute noch in Wien sichtbar.[124] Zahlreiche Bauwerke, wie die Karlskirche und die Hofbibliothek, zeugen von Glanz und Gloria seiner Herrschaft, die Kosten waren entsprechend hoch.[125]

5.3 Maßnahmen zur Förderung von Handel und Wirtschaft

Die Handelsmacht der Engländer und der Niederländer hatten auf den jungen Karl VI. während seiner Reise nach Portugal besonderen Eindruck gemacht, und der Kaiser Karl VI. setzte nachhaltig auf eine Stärkung des Außenhandels, insbesondere des Überseehandels, um die Wirtschaft und damit die Einkünfte des Habsburgerreiches anzukurbeln. Karls VI. und seine Berater waren sich bewusst, dass eine Marine zum Schutz von Handelsschiffen und -routen sowie den Häfen am Mittelmeer notwendig war. Allerdings wollte die Regierung in Wien nicht

121 Röhsner, Die zentrale Finanzverwaltung der Monarchie, 114
122 Röhsner, Die zentrale Finanzverwaltung der Monarchie, 115
123 Ingrao, The Habsburg Monarchy, 130-133
124 Ingrao, The Habsburg Monarchy, 120-123
125 Ingrao, The Habsburg Monarchy, 120-123

in einen Ausbau der Marine investieren, solange der habsburgische Seehandel eine Marine personell und finanziell nicht aus eigener Kraft tragen konnte. Diese Problematik wurde bereits beim Plan von St. Hilaire offenkundig. Das Habsburgerreich konnte sich nur schwer von der Anforderung lösen, dass Hafenstädte und Seehandel die Marine finanzieren sollten. Eine Finanzierung der Marine aus den Staatsfinanzen wurde erst mit der alten Triester Marine kurzfristig und unzureichend ermöglicht. Nichtsdestotrotz wurde versucht, die Grundlagen für eine erfolgreiche Handels- und Wirtschaftspolitik zu legen.

5.4 Der Ausbau des Straßennetzes

Der Straßenbau war das erste umgesetzte Projekt zum Ausbau von Wirtschaft und Handel. Die Vorteile eines guten Straßennetzes waren immanent.[126] Der Nah- und Fernhandel, und dadurch der Wirtschaftsstandort, werden gestärkt, Reisetätigkeiten werden erleichtert und sowohl Untertanen als auch der Staat selbst profitieren vom Bau eines umfassenden Straßennetzwerkes.[127] Die Erfahrungen des Spanischen Erbfolgekrieges spielten dabei eine große Rolle. Das Königreich Frankreich hatte ein sehr großzügig ausgebautes Straßennetz zur Integration, Formierung und Durchstrukturierung des absolutistischen Staates angelegt.[128] Die Straßen ermöglichten es der französischen Kriegsführung, effektiv Truppen zu verlegen und somit die Gefahren eines Mehrfrontenkrieges zu mindern. Die Erfolge der Allianz in Spanien fallen zeitgleich mit der Absenz großer französischer Truppenkontingente. Sobald diese Truppen wieder am spanischen Kriegsschauplatz verfügbar waren, wendete sich das Blatt.

Im Gegensatz dazu waren die Straßen der Erblanden zu klein, verfallen und schlicht nicht vorhanden, um einen flüssigen Nachschub von Truppen und Material zu garantieren. Die Folge dieses Missstandes waren 1712 erste Resolutionen zur Reparatur der Straßen und es blieben nicht die einzigen.[129]

Vier Jahre später, 1716, wurde mit dem Ausbau der Strecke Wien – Triest begonnen, die Verbindung der kaiserlichen Residenzstadt mit Triest war das am Notwendigsten erachtete

126 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 36f
127 Roman Hans Gröger, Ausbau des Straßennetzes in der Habsburgermonarchie In: Stefan Seitschek, Herbert Hutterer, Gerald Theimer (Hg.), 300 Jahre Karl VI. (1711-1740). Spuren der Herrschaft des "letzten" Habsburgers. Begleitband zur Ausstellung des Österreichischen Staatsarchivs (Wien 2011), 163
128 Gröger, Ausbau des Straßennetzes in der Habsburgermonarchie, 163
129 Gröger, Ausbau des Straßennetzes in der Habsburgermonarchie, 164

Verkehrsstück. Der Litorale war der einzige inländische Zugang der österreichischen Erblande zum Meer und damit nicht nur das Ausfalltor zum Welthandel, sondern auch die einzige mögliche direkte Verbindung mit dem Königreich Neapel. Somit war eine direkte und leistungsfähige Verbindung eine der Grundlagen für die Etablierung eines erbländischen Seehandels und der dauerhaften Bindung des Königreichs Neapels an das Haus Habsburg.[130] Weitere Strecken wurden im Laufe der Amtszeit von Kaiser Karl VI. in Angriff genommen. Fünf Hauptstraßen sollten Wien mit den umliegenden habsburgischen Besitzungen verbinden, daher wurde neben der Verbindung nach Innerösterreich und weiter nach Triest auch begonnen, die Straßen nach Böhmen, Mähren, Ungarn und Oberösterreich auszubauen.[131]

Der Verbindung nach Triest folgte 7 Jahre später der Bau der Via Carolina, einer Straße von Fiume nach Karlstadt/Karlovac. Die Straße sollte Kroatien und Ungarn zu einer direkten Verbindung mit dem adriatischen Meer verhelfen. Für dieses Projekt wurde das Risiko der nahen Grenze zum Osmanischen Reich in Kauf genommen, aber nicht belohnt. Mit der Fertigstellung 1736 begann ein weiterer, dieses Mal für das Habsburgerreich unglücklich verlaufender, Krieg gegen das Osmanische Reich. Der daraus resultierende Verlust Belgrads und die Verwüstung Südungarns zerstörten jeden Ansatz von Überseehandel für diese Gebiete.[132] Der Ausbau der Strecke Wien-Triest war bereits 1728 stark vorangeschritten, wie ein Reisebericht aus demselben Jahr zeigt.[133] Darin wird die Strecke von Wien nach Graz als gut bezeichnet, ebenso die Strecken von Laibach/Ljubljana nach Triest und Fiume, obwohl es noch an Gasthäusern und Lebensmitteln an dieser Strecke fehle. Die Wegstrecke Graz-Laibach war noch nicht ganz fertig.[134]

5.5 Die Freiheit der Schifffahrt auf der Adria, 1717

Die Adria, von den Venezianern kurz "Golfo" genannt, wurde über Jahrhunderte von der Handelsrepublik dominiert. Die Handelsrepublik erachtete die Überwachung und Kontrolle der Adria als angestammtes Recht und eine Änderung des Status Quo lag verständlicherweise nicht im Interesse der „Serenissima“.[135] Ein Verlust der Oberherrschaft über die Adria bedeutete auch

130 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 36f
131 Gröger, Ausbau des Straßennetzes in der Habsburgermonarchie, 164
132 Gröger, Ausbau des Straßennetzes in der Habsburgermonarchie, 167f
133 Franz Martin Mayer, Zur Geschichte der östereich. Handelspolitik unter Karl VI. In: Mitteilungen des Institutes für Österreichische Geschichtsforschung (Wien/München 1897), 137
134 Mayer, Zur Geschichte der östereich. Handelspolitik unter Karl VI., 130
135 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 43

den Verlust der regionalen Vormachtstellung Venedigs im Seehandel. Der Hafen von Triest, wie auch die restlichen habsburgischen Häfen, war für die Handelsinteressen von Venedig keine Bedrohung gewesen. Die Venezianischen Handelsschiffe dominierten über Jahrhunderte den Handel in in der Adria und der bedeutend größere Teil des habsburgischen Seehandels wurde von Venedig aus abgewickelt.[136]

Mit dem Frieden von Passarowitz/Požarevac, 1718, war die immanente und existentielle Bedrohung für das Habsburgerreich und Venedig durch das Osmanische Reich vorbei. Dies wirkte sich auch auf die Beziehungen zwischen dem Habsburgerreich und Venedig aus. Die „christliche" Allianz zwischen der Landmacht der Habsburger und der Seemacht Venedigs ging nach Jahrzehnten des gemeinsam Krieges gegen das Osmanische Reich zu Ende und Karl VI. wollte Venedig als dominierende See- und Handelsmacht in der Adria ablösen. Die Ausrufung der Freiheit der Schifffahrt in der Adria am 2. Juni 1717 war dabei ein notwendiger Schritt. Nur wenn Schiffe und Händler ohne Sorge um ihr Wohl die Häfen an der österreichischen Litorale anlaufen konnten, war ein erfolgreicher Seehandel überhaupt möglich.[137]

Kaiser Karl VI. gestand den „ … *Insassen und anderen Getreuen, welche zur Einführung der Schifffahrt und des Commercii mit ihren Schiffen von unseren innerösterreichischen Meerporten auslaufen werden …", die Führung der landesfürstlichen Flagge und versprach letztere, falls sie „… von einer anderen Potenz wider Verhoffen angehalten oder sonsten turbiert und beeinträchtigt werden sollte, kräftigst zu schützen … desgleichen Torto und Schaden auf alle Weiße zu verdiciren … .*[138]

Solange Venedig die Adria nach eigenem Gutdünken verwaltete, so die Überlegung würde die Handelsrepublik dies zu ihrem Vorteil nutzen und eine Konkurrenz in der nahen Nachbarschaft war sicher nicht zum Vorteil der „Serenissima". Die Pläne des Kaisers waren in Venedig bekannt. Die strategische Lage für die Handelsrepublik war allerdings ungünstig, das Habsburgerreich hatte, 1716, auf Seiten der Venezianer gegen das Osmanische Reich eingegriffen und Prinz Eugen mehrere glänzende Siege verbucht. Diese hatten Venedig vor der sicheren Niederlage und dem Verlust der dalmatinischen Besitzungen bewahrt. Es blieb der „Serenissima" nichts anderes übrig, als es bei einem Protest gegen die Ausrufung der Freiheit der Schifffahrt in der Adria und

136 Lawrence Sondhaus, The Habsburg Empire at Sea. Austrian naval policy, 1797-1866 (West Lafayette 1989), 2

137 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 44

138 zitiert in: Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 44

dem Verweis der Anerkennung der venezianischen Vorherrschaft durch die Vorgänger Kaiser Karls VI. zu belassen.[139]

Mehr war nicht möglich, aber auch nicht notwendig. Mangels einer Marine war das Habsburgerreich nicht in der Lage, den am 2. Juni 1717 proklamierten Schutz und die Sicherheit für Schiffe und Händler in der Adria zu garantieren. De jure mag die Adria von nun an nicht mehr unter der Herrschaft Venedigs gestanden sein, de facto hatte aber weiterhin die „Serenissima“ das Sagen, zumindest bis das Habsburgerreich seine Ansprüche auf See durchsetzen konnte. Das wusste man auch in Venedig.[140]

5.6 Triest und Fiume werden zu Freihäfen

Am 18. März 1719 folgte die Erklärung Triests und Fiumes zu Freihäfen. Die Schaffung von Freihäfen sollte Händler und Handel in die im Schatten von Venedig stehenden Städte des österreichischen Litorale locken.[141] Drei Tage zuvor wurde das Patent zur Freiheit der Schifffahrt in der Adria nochmals bestätigt und bekräftigt, da der Mangel an einer Marine in den vergangenen zwei Jahren die tatsächlichen Machtverhältnisse in der Adria nicht geändert hatte. Die Republik Venedig dominierte ungeachtet des habsburgischen Patentes weiterhin die Schifffahrt in der Adria.

5.6.1 Das Vorbild Livorno

Als Vorbild und als Inspiration für die Etablierung von Freihäfen gilt Livorno, das ab 1590 in den „Leggi Livornine“ und später 1675 umfassende Rechte und den Status eines Freihafens von den Medici Großherzögen der Toskana, Ferdinando I. und Cosimo III., zugestanden bekam und dadurch einen starken wirtschaftlichen Aufschwung erfuhr. Die „Leggi Livonine“ garantierten Glaubensfreiheit und Immunität für Händler jeglicher Herkunft. De St. Hilaire verwies bei seinem Flottenprojekt auf die Schaffung von Freihäfen, wie Livorno, zur Finanzierung der laufenden Kosten für die Kriegsmarine.[142]

139 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 44
140 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 45
141 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 51f
142 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 41

Die Standorte für die Freihäfen waren nicht unumstritten, neben Triest und Fiume standen Aquileia und Duino zur Wahl. Die Entscheidung fiel auch nicht, wie man vermuten würde, "für" Triest und Fiume, sondern gegen Aquileia und Duino.[143]

Die Patriarchenstadt Aquileia lag zu nahe an der venezianischen Grenze und die Insel Grado direkt vor der Kanaleinfahrt in den Hafen von Aquileia. Die „Serenissima“ hätte dadurch jederzeit die Möglichkeit gehabt, ein- und auslaufende Schiffe zu kontrollieren oder zu schikanieren. Eine äußerst ungünstige Lage, wenn der Freihafen der Dogenstadt den Handel abspenstig machen wollte. Duino war nur unwesentlich weiter von der Grenze zu Venedig entfernt und hauptsächlich von steinigem Karstboden umgeben. Triest und Fiume boten zwar mehr Sicherheit für den Seehandel, allerdings waren beide Hafenanlagen klein, veraltet und windanfällig.[144]

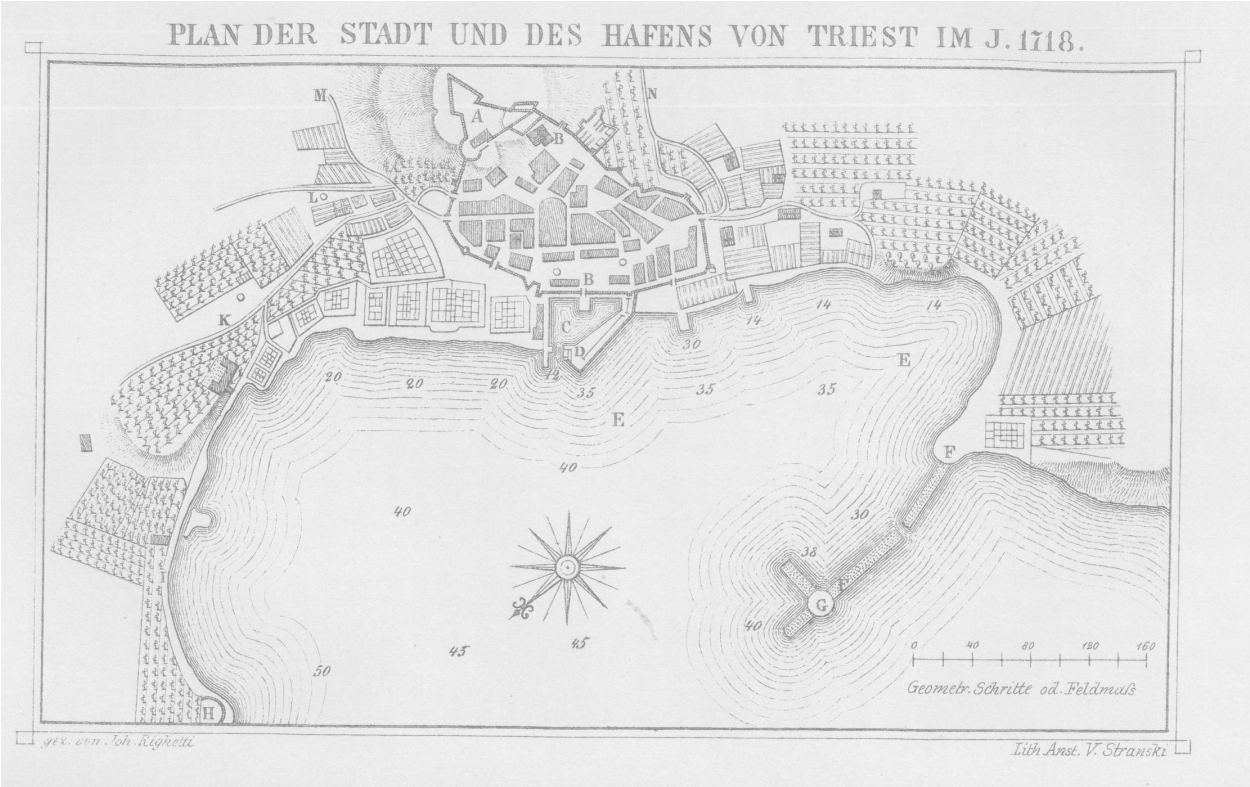


Abbildung 7: Plan der Stadt und des Hafens von Triest 1718

143 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 35f
144 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 36

5.6.2 Das Freihafenpatent von 1719

„Das Patent zählt die essentiellen Merkmale und Vorteile der Freihäfen auf. Es war für jeden fremden bzw. einheimischen Händler oder Schiffskapitän das Anlaufen und Verlassen des Freihafens mit beladenen oder unbeladenen Fahrzeugen ohne Einholung einer Sondergenehmigung vorgesehen. Ferner räumte dieses Patent auch die Erlaubnis zum Verkauf, Einkauf und Umtausch von Waren innerhalb der zu Freigebieten deklarierten Triestiner und Fiumaner Hafenanlagen ein, wobei für diese Manipulation weder ein Schutzgeld noch andere Gebühren entrichtet zu werden brauchen. Ein weiterer Vorteil lag darin, dass der 0,5% Konsulats- oder Admiralitätszoll nur von den tatsächlich verkauften, nicht aber von allen eingeführten Waren eingehoben werden sollte. Die Bemessung des Warenwerts hatte durch den Vorsteher des Konsulats bzw. des Wechselgerichtes und im Beisein eines Vertreters jener Nation, der auch das betreffende Schiff angehörte, zu erfolgen. ...“ [145]

Diesen und weiteren Regelungen bezüglich Gerichtsbarkeit und Rechte im Kriegsfalle ließ Kaiser Karl VI. eine frühe Form von Marketing folgen, indem er persönlich fremde Staaten zur Entsendung von Handelsvertreten aufforderte.[146]

Die Verleihung eines Status als Freihafen wurde in Triest mit gemischten Gefühlen aufgenommen. Die konservative Mehrheit im Triester Stadtsenat befürchtete einen Verlust der von Leopold III. 1382 gewährten Privilegien in der Selbstverwaltung. Die Verhandlungen mit der Stadt Triest waren entsprechend mühselig und die ungefähr 5000 Einwohner zählende Stadt rang der Wiener Regierung die Bestätigung zahlreicher alter Privilegien ab.[147] Von 1382 bis 1718 war einzig das Stadtoberhaupt Ausdruck der habsburgischen Herrschaft gewesen.[148] Die Auswirkungen der Freihandelspatente blieben gering. In Triest wurde nur ein Teil der Stadt zum Freihafen erklärt und damit eine Verwaltungs- und Handelsbarriere innerhalb der Stadt geschaffen. Der Landhandel war von der Zollfreiheit ausgeschlossen und daher nicht mehr an Triest als Hafen- und Handelsstadt interessiert als vor dem Freihafenpatent.[149] Diese Fehler wurden zwar in den folgenden Patenten 1725 und 1731 korrigiert, die Hauptursache für den ausbleibenden Aufschwung in Wirtschaft und Seehandel war aber die Unzulänglichkeit des

145 zitiert in: Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 53
146 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 54
147 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 54
148 Ernst Bruckmüller, Triest und Österreich im 18. Jahrhundert. Die Entwicklung von Triest und die Staatsbildung der Habsburger im aufgeklärten Absolutismus. In: Österreichische Osthefte, 27. Jahrgang, Heft 3 (Wien 1985), 322
149 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 55

Triester Hafens. Der Hafen war weder groß genug, um "modernen" ausländischen Handelsschiffen das Anlegen zu ermöglichen, noch bot der Hafen Schutz vor Wind und Wetter.[150] Der Hafen von Fiume war noch schlechter dran und blieb trotz der schlechten Ausgangslage in Triest weit unter dessen Handelsumsatz.[151] Die einzig sichere Möglichkeit für erfolgreichen Handel in Triest war die Generierung von Handel in der Stadt und den Erblanden selbst sowie der Ausbau der Hafeninfrastruktur.

5.7 Die Orientalische Handelskompanie

Der 1718 geschlossene Frieden von Passarowitz beendete den Krieg von 1716-1718 gegen das Osmanische Reich und brachte dem Habsburgerreich mit den Banat, Nordserbien und der Kleinen Walachei weitere Landgewinne am Balkan sowie einen Handels- und Schifffahrtsvertrag mit dem Osmanischen Reich. Der Handelsvertrag sollte die Handelsbeschränkungen minimieren und das Osmanische Reich für den Handel des Habsburgerreiches öffnen.[152]

5.7.1 Der Handelsvertrag mit dem Osmanischen Reich

Die 20 Artikel des Handelsvertrages bestimmten die zukünftigen Handelsbeziehungen zwischen dem Habsburgerreich und dem Osmanischen Reich. Die Bestimmungen beruhten auf Gegenseitigkeit, das heißt, die Begünstigungen und Rechte für die erbländischen Kaufleute im Osmanischen Reich galten genauso auch für die osmanischen Kaufleute im Habsburgerreich. Die Vorteile für die Kaufleute auf beiden Seiten waren groß. Der Vertrag gewährte ihnen die Befreiung von Abgaben bis auf eine einmalige Zollabgabe in der Höhe von 3% des Warenwertes, freie Schifffahrt auf der Donau und zahlreiche weitere Garantien zum Schutz von Personen, Schiffen und Waren vor Übergriffen.[153]

Eine Einschränkung für die Kaufleute aus den habsburgischen Ländern bedeutete die Sperre des Schwarzen Meeres für die erbländischen Handelsschiffe. Die Ware musste in den Donauhäfen am Schwarzen Meer auf osmanische Schiffe umgeladen werden. Dadurch wurde der osmanische

150 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 55
151 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 36
152 Leopoldine Hokr, Groß Siegharts – Schwechat – Waidhofen/Thaya. Das Netzwerk der frühen niederösterreichischen Baumwollindustrie (Frankfurt a. Main 2007), 48
153 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 56-58

Seehandel am Schwarzen Meer vor der Konkurrenz aus dem Habsburgerreich geschützt. Eine Kommission unter dem Vorsitz des Obersthofkanzlers Graf Sinzendorf tagte im August und September 1718, um die Errungenschaften des Handelsvertrages praktisch auszuwerten und die nächsten Schritte festzulegen. Der beschleunigte Ausbau der Straße nach Triest und die Einrichtung von Freihäfen in Triest und Fiume waren eine der Empfehlungen der Kommission. Der tatsächliche Handel mit dem Osmanischen Reich wirkte sich nur wenig positiv auf die Staatsfinanzen aus, da mehr Kaufleute aus dem Osmanischen Reich, besonders Griechen und Levantiner, im Habsburgerreich Handel betrieben.[154]

Den Fertigwaren aus den österreichischen Erblanden standen die Luxusgüter sowie Halbfabrikate des Osmanischen Reiches gegenüber:[155] [156]

Habsburgerreich	Osmanisches Reich
Glas	Seidenwaren
Böhmisches Leinen	Feine Gewebe
Sensen	Gewürze
Ungarische Weine	Reis
Wolltuche	Tee
Barchentgewebe	Baumwolle
	Farbstoffe
	Pelze und Häute

Tabelle 3: Handelsgüter des Habsburgerreiches und des Osmanischen Reiches

5.7.2 Die Gründung der Orientalischen Kompanie

Ein Jahr nach dem Friedens- und Handelsvertrag von Passarowitz wird 1719 die Orientalische Handelskompanie als Aktiengesellschaft gegründet und mit zahlreichen staatlichen Privilegien auf 20 Jahre ausgestattet. Diese Privilegien umfassten unter anderem:[157]

154 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 60f
155 Hokr, Groß Siegharts – Schwechat – Waidhofen/Thaya, 48
156 Christine Freitter, Die österreichischen Handelscompanien des 17. und 18. Jahrhunderts (Wien, 1986), 40
157 Freitter, Die österreichischen Handelscompanien, 50

- Handel mit dem Osmanischen Reich auf der Donau, zu Lande und auf dem Meer
- Bau von Magazinen und Packhäusern in Wien, Belgrad und anderen Orten
- Errichtung von Manufakturen und Monopol auf die in den Manufakturen hergestellten Waren. Zudem durften Waren dieser Art nicht mehr importiert werden, wenn die Orientalische Kompanie in der Lage war, den inländischen Bedarf zu decken. Selbst wenn die Orientalische Kompanie nicht dazu in der Lage war, wurde die Zustimmung der Kompanie benötigt.
- Engagement von Künstlern und Handwerkern unabhängig von der Zustimmung der Zünfte.
- Die Rohstoffe für die Manufakturen der Kompanie waren steuerfrei.
- Gerichte, Militär- und Zivilschutzbeamte sollten, wenn notwendig, die Kompanie unterstützen.

Zu diesen Privilegien gesellten sich im Laufe der Zeit noch weitere und der Kaiser selbst sorgte als „Supremus Protector“ für den Schutz der Handelskompanie. Die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Erfolg waren entsprechend günstig.

Die Privilegien für die Orientalische Kompanie sollten dieser ermöglichen, die kommerziellen und industriellen Kräfte des Habsburgerreiches ganz im Sinn des Merkantilismus zu bündeln und dadurch Gewinne zu machen.[158] Die im folgenden Punkt aufgeführte Einleitung des Patents zur Orientalischen Kompanie zeigt das ganz deutlich. Der wirtschaftliche Erfolg der Orientalischen Kompanie sollte das Habsburgerreich und die Kompanie selbst in die Lage versetzen, in den weiteren Ausbau von Verkehrswegen und Seewesen zu investieren, um Handel und Wirtschaft immer weiter anzukurbeln.[159] An der kaiserlich gegründeten Kompanie konnte sich jeder In- und Ausländer durch Kauf von Aktien im Nominalwert von 1000 Gulden beteiligen. Die Anteile wurden, genauso wie eine weitere Anleihe, dank der Beteiligung der Wiener Stadtbank, die über großes Vertrauen der Anleger verfügte, gezeichnet.[160]

158 Freitter, Die österreichischen Handelscompanien, 44

159 Herbert Hutterer, Handelskompanien In: Stefan Seitschek, Herbert Hutterer, Gerald Theimer (Hg.), 300 Jahre Karl VI. (1711-1740). Spuren der Herrschaft des "letzten" Habsburgers. Begleitband zur Ausstellung des Österreichischen Staatsarchivs (Wien 2011), 146

160 Joseph Dullinger, Die Handelskompagnien Östereichs nach dem Oriente und nach Ostindien in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. In: Zeitschrift für Sozal- und Wirtschaftsgeschichte (1900), 51f

5.7.3 Der einleitende Text des Patents zur Orientalischen Kompanie

„Nachdeme Wir gleich bey angetrettener Regierung Unserer Erb-Königreich und Landen Allergnädigst beobacht / daß in denenselben die Commercien / woran aller Länder Aufnehmen und Glückseligkeit forderist abhanget / gäntzlich darnieder ligen / und ausser Acht gelassen seynd / und dahero / solche theils wiederum zu erhaben / theils von neuem einzuführen / nicht allein die hierzu erforderlichen Veranstaltungen mit Regulirung deren Mäuten / Wandelbarmachung deren Weg und Strassen / Beförderung deren Schif-Fahrten auf denen Flüssen / Ausstellung deines ordentlichen Wechsel-Rechts / zu Verschaffung schluniger Justiz, und dergleichen bereits Allergnädigst verordnet / sondern auch mit Gelegenheit des jüngsthin mit der Ottomanischen Pforten getroffenen Waffen-Stilstands zugleich einen förmlichen Commercien-Tractat zu Wasser und Land (...) errichtet haben / und nun den Genuß dessen Früchten hievon desto ehender und mit mehrern Kräften zu bewürcken / es forderist auf einige aus theils in Traffico und Manufacturen erfahren / theils sonst vermögenden sich interessirenden Capitalisten wol-bestellte Compagnien oder Societeten: Dann dieselbe zum Grund-Satz und Sicherheit mit besonderen Privilegien und Beneficien zu begaben ankommet; Als haben Wir auf den Uns über bereit mit unterschiedenen respectu eines gegen Orient zu Land und auf denen Flüssen unternehmenden Commercii sich angegebenen Interessenten / oder Participanten gepflogenen Eventual-Handlung beschehenen gehorsamsten Vortrag / dieser nunmehr angehenden Compagnia oder Societet folgende Privilegia, Immuniteten / und Conditiones Allergnädigst einwilligen / bestättigen / und verhleihen / solche auch / um andern mehrern darzu einen Anlaß und Antrib zu geben / durch gegenwärtiges offenes Patent kund machen wollen.“[161]

5.7.4 Die Orientalische Kompanie und Triest

Der wichtigste Ausfuhrhafen der Kompanie war Triest, die Haupthandelsroute in das Osmanische Reich war zwar die Donau, allerdings mussten die Waren aufgrund des Handelsvertrages von Passarowitz für den Weitertransport über das Schwarze Meer auf osmanische Schiffe verladen werden.[162]

Die Handelskompanie musste in Triest für die nötige Infrastruktur sorgen, um passende

161 zitiert in: Hutterer, Handelskompanien, 148
162 Freitter, Die österreichischen Handelscompanien, 43

Handelsschiffe konstruieren zu können. Dafür bekam die Orientalische Kompanie weitere Privilegien, wie die Genehmigung des Handels mit Spanien und Portugal und Begünstigungen beim Erwerb von Bauholz. Dazu wurde die Stadtverwaltung von Triest dazu gedrängt, den Hafen auszubaggern, damit wenigstens mittelgroße Handelsschiffe den Hafen anlaufen könnten. Die großen Fernsegler konnten nicht an den Molen des Triester Hafens anlegen, sondern mussten vor dem Hafen ankern und von dort gelöscht werden. Diesem Wunsch wurde entsprochen, die aufgebrachten Mittel von 5000 Gulden aber in den sprichwörtlichen Sand gesetzt, da die Unternehmungen eines venezianischen Ingenieurs keine Verbesserungen zeigten.[163]

Für die privaten Kaufleute und Händler sowie die Freihäfen von Triest und Fiume war die Orientalische Kompanie eine Katastrophe. Die Monopole und Privilegien standen im krassen Widerspruch zu den Freihafenpatenten und den daraus resultierenden Versprechungen. Ein Konkurrieren mit der Handelskompanie war durch die Monopole und Privilegien kaum erfolgversprechend. Der staatliche Hintergrund der Orientalischen Kompanie, gegründet und beschützt durch Kaiser Karl VI., zu großen Teilen finanziert durch die Wiener Stadtbank, machte eine Verbesserung der Wettbewerbsbedingung für lange Zeit äußerst unwahrscheinlich.

Der Umfang des Handels der Orientalischen Kompanie wuchs von Beginn an, aber die Gewinne blieben niedrig. Die privaten Kaufleute und Geldgeber zeigten nur wenig Interesse, weiter in die Handelskompanie zu investieren und das Eigenkapital blieb schließlich unter den Erwartungen.[164] Der Ausbau der Infrastruktur und der Bau von Manufakturen verschlangen die vorhandenen Geldmittel, denn ohne ausreichende Erzeugungs- und Exportkapazität war kein erfolgreicher Außenhandel zu betreiben.[165]

Eine Klassenlotterie sollte für weitere Mittel sorgen. Die Besitzer der Lose waren zugleich Anteilshaber an der Orientalischen Handelskompanie und damit beide aufs engste verbunden. Das Fehlschlagen der Lotterie sollte schlussendlich zum endgültigen Untergang der Orientalischen Handelskompanie führen.[166] Die finanziellen Mittel aus der Klassenlotterie wurden auch zum Bau einer Schiffswerft in Triest verwendet. Dort sollten größere Schiffe gebaut werden und 1722 wurde in einem weiteren Patent der Kompanie das alleinige Recht

163 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 65
164 Freitter, Die österreichischen Handelscompanien, 45f
165 Freitter, Die österreichischen Handelscompanien, 46
166 Dullinger, Die Handelskompagnien Östereichs nach dem Oriente und nach Ostindien in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, 54

zugestanden, Seeschiffe über 60 Fuß Länge zu bauen sowie alle zum Seeschiffsbau notwendigen Manufakturen.[167]

Die Orientalische Kompanie sollte für eine allumfassende maritime Infrastruktur am österreichischen Litorale sorgen und damit die Abhängigkeit von Importen beenden. Zur Finanzierung bekam die Kompanie das Recht, eine Zuckermanufaktur in irgendeinem Hafen der erbländischen Küste zu errichten, verbunden mit der Aussicht auf ein Monopol im Zuckerhandel. [168] Es gelang der Orientalischen Kompanie durchaus Gewinn zu erzielen, der Handel mit Portugal, Spanien, Großbritannien beziehungsweise den Niederlanden war zeitweise höchst lukrativ.[169] Diese erfolgreichen Handelstätigkeiten reichten allerdings nicht aus, um dauerhaft in den schwarzen Zahlen zu bleiben.[170] Der Mangel an Infrastruktur wog zu schwer.

5.7.5 Das Textil-Monopol und Ende der Orientalischen Kompanie

Die Konsequenz des unzureichenden Geschäftsgangs war der Ausbau der Monopole und Produktionskapazitäten für den einheimischen Markt. Eine gleichermaßen verständliche und unverständliche Entscheidung. Verständlich, weil die Kompanie durch Einfuhrverbote und Monopole in lukrativen Geschäftsfeldern wie der Textil- und Zuckerindustrie reüssieren konnte, unverständlich, weil diese Produkte nichts zur Hebung der Außenhandelsbilanz beitrugen und „private“ Kauf- und Geschäftsleute durch die quasi staatliche Kompanie weiter geschwächt wurden.[171] Dazu wurde wurden 1722 die Wollzeugfabrik in Linz übernommen und ausgebaut. 1724 und 1726 wurden in Niederösterreich zwei Baumwollfabriken (Schwechat, Groß Siegharts) gegründet.[172] Die Manufakturen wirkten als Initialzündungen für die industrielle Entwicklung in den österreichischen Erbländern, sorgten aber auch durch ihre Monopolstellung für Konflikte mit der lokalen Kaufmannschaft.[173]

Für das Ende der Kompanie sorgten schließlich die Lotterien. Der Zusammenbruch der Klassenlotterie konnte von der Handelsgesellschaft nicht aufgefangen werden, auch weil Kaiser Karl VI. aus dem Gesellschaftskapitel zweieinhalb Millionen Gulden entnommen hat. Dieses

167Freitter, Die österreichischen Handelscompanien, 46
168 Freitter, Die österreichischen Handelscompanien, 46f
169 Freitter, Die österreichischen Handelscompanien, 48
170 Hutterer, Handelskompanien, 148
171 Freitter, Die österreichischen Handelscompanien, 47
172 Hokr, Groß Siegharts – Schwechat – Waidhofen/Thaya, 53
173 Andrea Komlosy, In: Hokr, Groß Siegharts – Schwechat – Waidhofen/Thaya, 24

Darlehen wollte der Kaiser innerhalb von 15 Jahren zurückzahlen, wozu es aber nie kam. 1731/32 endete de facto die Orientalische Kompanie und 1740 wurde die Manufaktur in Schwechat als letztes Stück der „vormaligen“ Orientalischen Kompanie an den Wiener Handelsstand verkauft, der diese erfolgreich weiterführte.[174]

5.8 Die Österreichischen Niederlande und die Ostendische Ostindienkompanie

Die Österreichischen Niederlande,[175] ungefähr auf dem Gebiet des heutigen Belgiens gelegen, waren als Spanische Niederlande ehemals Teil des spanischen Königreiches und wurden wie das Königreich Neapel mit Ende des Spanischen Erbfolgekrieges 1714 dem Habsburgerreich zugeschlagen.[176] Schon während des Spanischen Erbfolgekrieges dominierten in den zukünftigen Österreichischen Niederlanden die Truppen Großbritanniens und der Generalstaaten. Eine geographisch durchaus nachvollziehbare Tatsache. Die Abtretung der Spanischen Niederlande an die Habsburger ist hingegen auf den ersten Blick weniger verständlich. Zwar waren die Gebiete über Jahrhunderte von Habsburgern verwaltet, aber Sinn für Tradition war sicherlich nicht der Grund für die Entscheidung der Seemächte, diese an der Nordsee gelegene Enklave nunmehr an die österreichischen Habsburger zu überantworten.[177]

Die Ursache ist in der Politik des "Gleichgewichts" zu suchen, jener zu Beginn des 18. Jahrhunderts in Großbritannien aufkommenden Idee, keinerlei überlegene Hegemonialmacht am europäischen Kontinent zuzulassen.[178] Das im Dreieck der Interessen Großbritanniens, Frankreichs und der Generalstaaten liegende Gebiet war ein klassisches Beispiel für diese Politik. Die Oberhoheit eines der anliegenden Länder hätte die regionalen Kräfteverhältnisse massiv verändert und das lag nicht in deren Interesse und ein unabhängiger "neuer" Staat, wie er über 100 Jahre später entstehen sollte, kam zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Frage.[179]

Der Zuschlag der Spanischen Niederlande an das Habsburgerreich löste diese potentielle Konfliktsituation auf und diente fast bis zum Ende des 18. Jahrhunderts den Interessen der anliegenden Staaten. Das Habsburgerreich mit seiner Ausrichtung nach Zentraleuropa und den

174 Hokr, Groß Siegharts – Schwechat – Waidhofen/Thaya, 49
175 Ostende/Oostende
176 Heinrich Benedikt, Als Belgien Österreichisch war (Wien/München 1965), 9-11
177 Rill, Karl VI., 145
178 Rill, Karl VI., 135
179 Rill, Karl VI., 129f

neuen Besitzungen am Mittelmeer war die ideale Lösung für die Seemächte. Es verfügte über ein starkes Landheer zum Schutz gegen Frankreich und hatte keinerlei Marine, die die eigenen Handelsinteressen gefährden konnte.[180] Kaiser Karl VI. konnte sich ebenfalls freuen. Im Gegensatz zu manchen Stimmen am Hof, die diesen neuen Teil des Habsburgerreiches eher als Bürde sahen, sah er in dem nun als Österreichische Niederlande bezeichneten Gebiet einen Teil seines wohlverdienten spanischen Erbes und schließlich das Sprungbrett für einen erfolgreichen Seehandel.[181]

Abbildung 8: Die Österreichischen Niederlande

5.8.1 Der „private“ Ostindienhandel

Der Ostender Seehandel war privaten Initiativen von Kaufleuten überlassen, da die Konzentration des Kaisers einerseits auf das Mittelmeer gerichtet war und andererseits die angrenzenden Seemächte nicht durch eine konkurrierende staatliche Handelskompanie herausgefordert werden sollten.[182] Diese Unternehmungen waren nach Ostindien[183] gerichtet. Diese attraktiven Handelsdestinationen waren den Kaufleuten unter der Herrschaft Spaniens, seit dem Westfälischen Frieden 1648, verboten gewesen. Inzwischen war der größte Teil des Handels

180 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 10
181 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 39f
182 Karl Riegler, Geschichte der ostendischen Kompanie unter Karl VI. In: Zweiter Jahres-Bericht des Vereines der Wiener Handels-Akademie. (Wien 1874) 297
183 Der Begriff Ostindien umfasst nicht nur den indischen Subkontinent sondern auch weiter östliche gelegene Länder wie China.

nach Ostindien in die Hände der englischen und niederländischen Ostindienkompanien übergegangen.

Nur kurz nach dem Ende des Spanischen Erbfolgekrieges 1714 entstand eine rege und erfolgreiche Handelstätigkeit privater Händler und Kapitäne. Diese waren hauptsächlich, aber nicht nur, von britischer, holländischer bzw. französischer Herkunft.[184] Für die ersten Reisen wurden 2.400.000 aufgebracht. Ein Summe die das Vertrauen der privaten Geldgeber in die Nachhaltigkeit und den Erfolg der Unternehmungen verdeutlicht. Schon im März 1715 lief das erste Schiff von Ostende nach China aus und weitere sollten Folgen.[185]

Die verantwortlichen Kapitäne waren bei ihren Reisen durchaus erfinderisch, das Hiessen der britischen oder der spanischen Flagge, je nach Zweckmäßigkeit, gehörte dabei zum Standardrepertoire. Die erfolgreiche Rückkehr der Schiffe gab ihnen dabei Recht. Die kaiserlich-habsburgische Flagge bot ohne entsprechende Flotte keinen Schutz, und auf See herrschte beim Kampf um Marktanteile das Recht des Stärkeren.[186] Der in diesen ersten Seereisen erzielte Gewinn führte zu weiteren, mit mehr Schiffen und Aufwand, geführten Handelsreisen und der Akquirierung einer ersten Faktorei 1719 in Indien.[187]

Waren die ersten Handelsreisen aus Ostende für die den Handel und die Seerouten dominierenden Kompanien Großbritanniens und der Generalstaaten zwar lästig, aber auf Grund der geringen Schiffskapazitäten keine große Konkurrenz, sorgten die Ausweitung der Schiffe sowie der Erwerb von Faktoreien in Indien für stark zunehmendes Unbehagen bei den Seemächten.[188] Der britische Gesandte erhob erstmals Einwände gegen den Asienhandel der österreichischen Niederlande mit der Begründung, dass britische, niederländische und französische Kaufleute sich dadurch dem Monopol ihrer Nation entzögen und verwies auf die Hilfe Großbritanniens im Spanischen Erbfolgekrieg. Ein erster offizieller Hinweis, dass die Seemächte die Konkurrenz aus Ostende beseitigt haben wollten.[189]

Dem Wiener Hof und Kaiser Karl VI. war von Anfang an bewusst, dass Seehandel nach

184 Holden Furber, Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800 (Minneapolis 1976), 218
185 Riegler, Geschichte der ostendischen Kompanie, 297
186 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 34
187 Hutterer, Handelskompanien, 144
188 Dullinger, Die Handelskompagnien Östereichs, 76
189 Rill, Karl VI., 287f

Ostindien zu diplomatischen Problemen mit den Seemächten führen würde.[190] Private Konkurrenz war das Letzte, das die Monopolbetriebe der britischen und niederländischen Ostindienkompanien brauchen konnten. Gleich der habsburgischen Orientalischen Handelskompanie hatten diese Kompanien neben der Handelstätigkeit zahlreiche infrastrukturelle Aufgaben zu tragen und konnten preislich nicht mit dem privaten Handel mithalten.[191] Die notwendige Monopolstellung der Ostindienkompanien in den Ländern der Seemächte und der Ausschluss aller privater Handelstätigkeit war der treibende Faktor für den Erfolg des privaten ostendischen Asienhandels, an dem sich alle bisher davon ausgeschlossenen Kaufleute der anliegenden Länder beteiligen konnten.[192]

Die finanzielle und wirtschaftliche Lage in den Österreichischen Niederlanden war, nachdem das Land jahrelang Kriegsschauplatz gewesen war, entsprechend schlecht.[193] Der erfolgreiche Seehandel nach Asien, ab 1715, änderte dies überraschend schnell, und aus dem Verlustgeschäft Österreichische Niederlande wurde durch die eingenommenen Zölle und Abgaben ein Gewinngeschäft für das Habsburgerreich.[194] Die Zwickmühle zwischen den Interessen der Seemächte und der chronischen Finanznot Karls VI. konnte nur kurzfristig vermieden werden, indem der Handel nach Asien zwar erlaubt, aber nicht durch die Errichtung einer "kaiserlichen" Kompanie staatlich geschützt wurde.[195]

Die Hoffnung, dadurch das Wohlwollen der Seemächte und die finanziellen Einnahmen zu erhalten, hielt aber nicht lange. Ab 1719 mehrten sich die Übergriffe von Seiten Großbritanniens und der niederländischen Generalstaaten auf die Schiffe aus Ostende. Die Ausweitung des Ostender Handels mit Ostindien hatte die Aufmerksamkeit der Seemächte geweckt und die unliebsame Konkurrenz aus Ostende sollte ausgeschaltet werden.[196]

190 Riegler, Geschichte der ostendischen Kompanie, 298
191 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 33
192 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 37
193 Riegler, Geschichte der ostendischen Kompanie, 293
194 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 37f
195 Freitter, Die österreichischen Handelscompanien, 63f
196 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 37f

5.8.2 Die Gründung der kaiserlichen Ostender Ostindienkompanie

Die Kaperung von zwei Schiffen aus Ostende sollte den Ausschlag für das Ende des "Lavierens" zwischen den beiden Interessen werden. Die Pläne für eine staatlich geschützte Kompanie wurden vom Kaiser erhört und umgesetzt. Trotz der Bedenken seiner Ratgeber, darunter den Statthalter in den österreichischen Niederlanden Prinz Eugen[197][198], dass dies zu einem Bruch mit den Seemächten führen könnte.[199] Es blieb nicht nur bei Bedenken. Interne "Widerstände" der Verwaltung in den Österreichischen Niederlanden, eine staatliche Kompanie zu gründen, verlangsamten die Ausarbeitung des Projektes. Trotzdem blieb der Wille des Kaisers, eine "eigene" Ostindienkompanie zu gründen und an den Erfolg der Seemächte anzuschließen, ungebrochen. Dafür war der Gewinn des Ostender Seehandels zu groß, vor allem im Vergleich zur Orientalischen Kompanie und dem Handel im Mittelmeer. In den österreichischen Niederlanden sah der Kaiser seine Träume von einer erfolgreichen habsburgischen Handelskompanie verwirklicht.[200]

Ende 1722 war es dann endlich soweit, am 19. Dezember wurde durch ein kaiserliches Patent "Charte de la Compagnie Imperiale et Royale dans les Pays-Bas Autrichiens" die privaten Ostender Handelsunternehmungen in eine staatliche geschützte Kompanie mit Monopol auf den Handel nach Ostindien, China und die afrikanische Küste gebündelt. Das Kapital der Kompanie umfasste 6.000.000 Gulden, geteilt in 6000 Aktien zu je 1000 Gulden. Die Gründung der Kompanie war im Sommer 1723 abgeschlossen und verursachte einen Kursverfall der niederländischen Ostindienkompanie von 15%, die habsburgische Kompanie hingegen konnte sich einer Kursteigerung von 11% erfreuen.[201]

Die Seemächte Frankreich, Großbritannien und die Generalstaaten regierten mit Verboten auf die Herausforderung der kaiserlichen Ostindienkompanie. Französischen Untertanen wurde eine Beteiligung an der neuen Kompanie generell verboten und im Wiederholungsfall drohte Verbannung auf 3 Jahre. Die britische East India Companie bekam das Recht zur Inhaftierung

197 Die Meinungen ob Prinz Eugen für oder gegen eine staatliche kaiserliche Kompanie war, sind in der Literatur geteilt. Nachdem die Gründung der Ostindienkompanie in den Österreichischen Niederlande, während der Statthalterschaft Prinz Eugens, mehr als 3 Jahre benötigte, bin Ich der Meinung, dass Prinz Eugen der staatlichen Kompanie gegenüber negativ eingestellt war. Die Gründung der Orientalischen Kompanie benötigte kaum 1 Jahr.

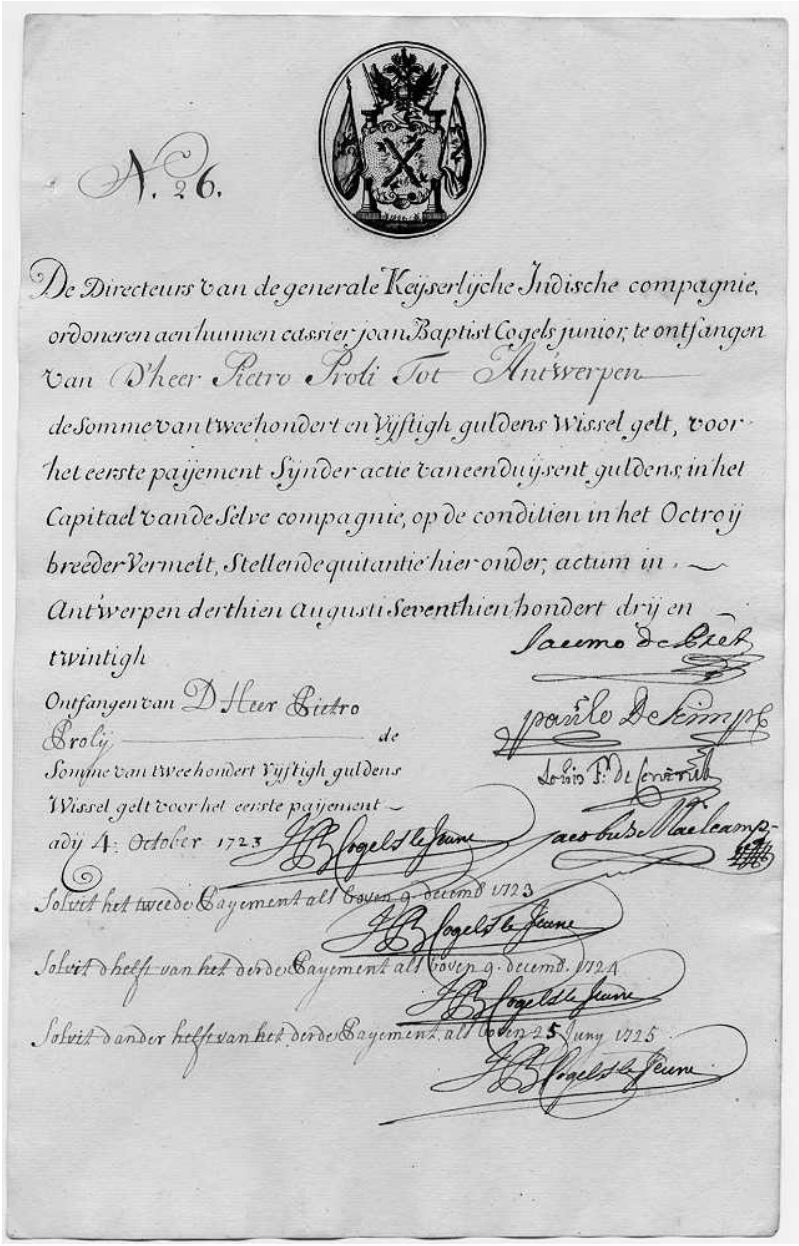
198 Dullinger, Die Handelskompagnien Östereichs, 77

199 Freitter, Die österreichischen Handelscompanien, 64

200 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 39f

201 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 41

und Bestrafung britischer Bürger im Dienste der Ostender Kompanie. Weitere Regelungen zur Sicherung der eigenen Monopole waren das Verbot von Anleihen auf ausländische Schiffe und das Verbot des Handels mit der Ostender Kompanie durch die Gouverneure von Kalkutta und Chensura.[202] Die Verbote hatten kaum Auswirkungen, zu groß waren Handelsmöglichkeiten in Ostindien und China sowie der Anreiz auf finanziellen Erfolg. Die Kompanie machte Gewinn und weitere Faktoreien in Indien sowie in Kanton wurden errichtet. Der Aktienkurs stieg auf das Doppelte des Nennwertes.[203]


N. 26.

De Directeurs van de generale Keijserlijche Indische compagnie, ordoneren aen hunnen cassier joan Baptist Cogels junior, te ontfangen van D'heer Pietro Proli Tot Antwerpen de Somme van twee hondert en vijftigh guldens Wissel gelt, voor het eerste pajement Sijnder actie van een duijsent guldens in het Capitael van de Selve compagnie, op de conditien in het Octroij breeder vermelt, Stellende quitantie hier onder; actum in Antwerpen derthien augusti Seventhien hondert drij en twintigh

Ontfangen van D Heer Pietro Proli de Somme van twee hondert vijftigh guldens Wissel gelt voor het eerste pajement adij 4: October 1723

Solvit het tweede Payement all Doven 9. decemb 1723

Solvit d helft van het derde Payement all Doven 9. decemb. 1724

Solvit d ander helft van het derde Payement all Doven 25 Juny 1725

Abbildung 9: Aktie der kaiserlichen Ostindienkompanie. Anteil über 250 Gulden. Antwerpen 14.10.1723

202 Freitter, Die österreichischen Handelscompanien, 66f
203 Freitter, Die österreichischen Handelscompanien, 67

Der Mangel einer Kriegsmarine, die die Handelskompanie auf den Weltmeeren schützen konnte, hinderte deren Erfolg nicht. Die Schiffe waren zwar bewaffnet, aber im Ernstfall den überlegenen Flotten aller der ostendischen Kompanie feindlich eingestellten Länder, das waren inzwischen neben dem Vereinigten Königreich, den Generalstaaten und Frankreich auch Spanien, hoffnungslos unterlegen. Trotzdem gab es keinerlei gravierende Übergriffe auf See durch deren Flotten. Man suchte die "österreichische" Handelskompanie durch die Mittel der Diplomatie aus dem Weg zu räumen.[204]

5.8.3 Der Kongress von Cambrai

Der Kongress von Cambrai[205] sollte im Sommer 1724 die alten, seit dem Spanischen Erbfolgekrieg bestehenden sowie die neuen Konflikte unter den europäischen Großmächten lösen und einen weiteren Krieg vermeiden.[206]

Folgende Konfliktpunkte sollten unter anderem besprochen und wenn möglich gelöst werden:

- Die Auflösung der Ostender Kompanie
- Die Anerkennung der Pragmatische Sanktion
- Die Ansprüche Karls VI. auf den spanischen Thron
- Im Gegenzug die Ansprüche des spanischen Königs auf die ehemals spanisch regierten Länder in Italien
- Die Forderung Spaniens nach der Rückgabe Gibraltars an Spanien und der Aufhebung der ungünstigen Handelsverträge mit Großbritannien.[207]

Die Masse an Konflikten und der Mangel an Kompromissbereitschaft machten eine Einigung der Großmächte unmöglich. Überraschenderweise kam es jedoch zu einer Annäherung zwischen Spanien und dem Habsburgerreich, die 1725 im Vertrag von Wien gipfelte und den Kongress von Cambrai schlagartig beendete.[208] Karl VI. und Philipp V. erkannten gegenseitig ihre Herrschaft und territoriale Integrität an. Weiters garantierte Spanien die Pragmatische Sanktion und gewährte der Ostender Kompanie die gleichen Handelsprivilegien wie den Briten in allen

204 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 45
205 Französische Stadt an der Grenze zu Belgien
206 Riegler, Geschichte der ostendischen Kompanie, 326
207 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 45
208 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 45

spanischen Häfen. Im Gegenzug versicherte Karl VI. Spanien die Unterstützung bei der Rückgewinnung von Gibraltar.[209] Die Folge waren zwei europäische Bündnisse, eines unter Führung Großbritanniens, Frankreichs und der Generalstaaten und ein Zweites unter der Führung Spaniens und des Habsburgerreiches. Preußen, im Spanischen Erbfolgekrieg auf Seiten der Habsburger, wechselte das Bündnis und stellte sich an die Seite Großbritanniens und Frankreichs.[210]

Ein Krieg zwischen den beiden Blöcken stand Anfang 1726 unmittelbar bevor, aber noch wurde der Diplomatie der Vorzug gegeben, wie der Vorschlag der Generalstaaten, die Ostender Kompanie nach Triest zu verlegen, zeigte. Diese war trotz der Krise weiter in der Lage, Dividenden an die Aktionäre auszuschütten.[211] Als Philipp V. am 1.1.1727 per Brief die spanische Garantie auf die britische Herrschaft über Gibraltar aufhob, befanden sich die beiden Staaten auch ohne Kriegserklärung im Kriegszustand. Im Dezember davor waren schon die britischen Handelsprivilegien aufgehoben worden. Die Spanier begannen mit dem Angriff auf Gibraltar und das Vereinigte Königreich setzte die schon ab Mitte 1726 offen feindseligen Operationen gegen die spanischen Besitzungen in der Karibik fort.[212]

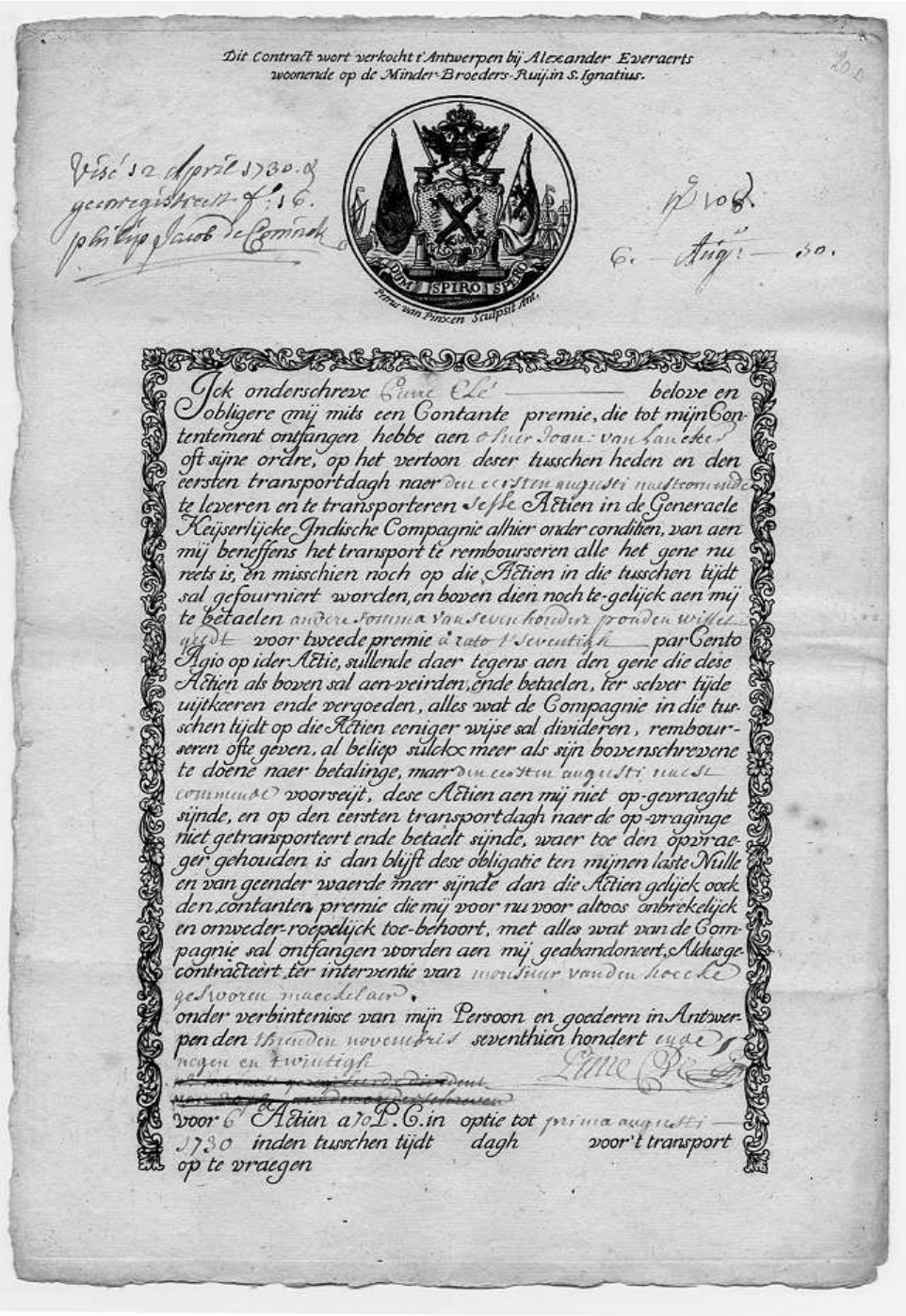
5.8.4 Die Suspendierung der Ostender Kompanie

Die erfolgreiche französische Vermittlung zwischen Großbritannien und dem Habsburgerreich verhinderte eine weitere Eskalation des Krieges zwischen Spanien und Großbritannien. Frankreich sah seine Handelsinteressen durch eine britische Eroberung der spanischen Besitzungen in der Karibik gefährdet. Ein schneller Frieden sollte dies verhindern.[213] Schon Ende Mai 1727 hatten sich die beiden Länder geeinigt, Kaiser Karl VI. stimmte der Suspendierung der Ostender Kompanie für 7 Jahre zu und verzichtete auf die von Spanien gewährten Handelsvorteile. Der Kaiser war nicht bereit, für die Handelskompanie einen Krieg mit dem Bündnis aus Großbritannien, Frankreich und den Generalstaaten zu riskieren. Spanien, nun ohne Verbündeten, trat diesen Friedenspräliminarien 1728 bei.[214]

Die Ostender Kompanie versuchte, ihre Tätigkeiten unter Leitung eines geheimen Komitees

209 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 45
210 Allianz von Herrenhausen zwischen Frankreich, Großbritannien und Brandenburg-Preußen, 1725. Später treten auch die Generalstaaten und Dänemark dem Bündnis bei.
211 Riegler, Geschichte der ostendischen Kompanie, 336
212 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 47
213 Riegler, Geschichte der ostendischen Kompanie, 340
214 Riegler, Geschichte der ostendischen Kompanie, 340-342

weiterzuführen, Schiffe am Rückweg nach Ostende waren nicht von der Suspendierung betroffen, und mit Patenten Friedrichs IV. von Dänemark ausgestattete Schiffe liefen vom dänischen Elbhafen Altona aus. Dies ermöglichte die Erhaltung der Infrastruktur in Ostende in der Hoffnung auf eine baldige Aufhebung der Suspendierung.[215]


Dit Contract wort verkocht t'Antwerpen bij Alexander Everaerts
woonende op de Minder-Broeders-Ruij in S. Ignatius.

Jck onderschreve Lime Cle belove en obligere mij mits een Contante premie, die tot mijn Contentement ontfangen hebbe aen Heer Joan: van Lancker oft sijne ordre, op het vertoon deser tusschen heden en den eersten transportdagh naer den eersten augusti nuytcomende te leveren en te transporteren sesse Actien in de Generaele Keijserlijcke Jndische Compagnie alhier onder conditien, van aen mij beneffens het transport te rembourseren alle het gene nu reets is, en misschien noch op die Actien in die tusschen tijdt sal gefourniert worden, en boven dien noch te-gelijck aen mij te betaelen andere somma van seven honderd pronden wisselgeldt voor tweede premie à rato 1 seventigh par Cento Agio op ider Actie, sullende daer tegens aen den gene die dese Actien als boven sal aen-veirden, ende betaelen, ter selver tijde uijtkeeren ende vergoeden, alles wat de Compagnie in die tusschen tijdt op die Actien eeniger wijse sal divideren, rembourseren ofte geven, al beliep sulcks meer als sijn bovenschrevene te doene naer betalinge, maer den eersten augusti nuytcomende voorseijt, dese Actien aen mij niet op-gevraeght sijnde, en op den eersten transportdagh naer de op-vraginge niet getransporteert ende betaelt sijnde, waer toe den opvraeger gehouden is dan blijft dese obligatie ten mijnen laste Nulle en van geender waerde meer sijnde dan die Actien gelijck oock den contanten premie die mij voor nu voor altoos onbrekelijck en onweder-roepelijck toe-behoort, met alles wat van de Compagnie sal ontfangen worden aen mij geabandoneert, Alduse contracteert ter interventie van monsieur van den hoecke gesworen maeckelaer.
onder verbintenisse van mijn Persoon en goederen in Antwerpen den 18 Brouden novembris seventhien hondert ende negen en twijntigh Lime Cle
voor 6 Actien a 100 P. G. in optie tot prima augusti 1730 inden tusschen tijdt dagh voor't transport op te vraegen

Abbildung 10: Optionsschein der kaiserlichen Handelskompanie auf 6 Aktien über 600 Pfund. 10.11.1729

215 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 50

5.8.5 Das Ende der Ostender Kompanie

Die Hoffnung war vergebens. Die seit 1728 über 3 Jahre laufenden Friedensverhandlungen brachten keinerlei Verbesserungen für ein Weiterbestehen der Kompanie von Ostende, im Gegenteil, 1731 einigten sich das Habsburgerreich und Großbritannien auf eine Erneuerung der Allianz zwischen den beiden Ländern. Karl VI. musste dafür endgültig auf die Ostender Kompanie verzichten, konnte sich aber mit der Anerkennung der Pragmatischen Sanktion durch Großbritannien und der Erlaubnis, zwei Schiffe auf eine letzte Fahrt nach Indien fahren zu lassen, trösten.[216] Die Schiffe kehrten im August 1734 zurück und beendeten damit das Kapitel der "österreichischen" Ostindienkompanie. Die Gesellschaft stellte zwar die Handelstätigkeiten ein, wandelte sich aber in ein Kreditinstitut und überlebte, in preußischen und schwedischen Überseehandel investierend, bis 1785.[217] Die Schiffe wurden der 1731 neu gegründeten schwedischen Ostindienkompanie überlassen. Die schwedische Ostindienkompanie unternahm somit mit ehemaligen Schiffen und finanziert von der Ostender Kompaniegesellschaft Handelsreisen nach Ostindien.[218] Für die Faktoreien gab es Ideen, den Handel nach Ostindien von Triest aus fortzuführen, doch dort gab es weder die nötige Infrastruktur noch Investoren, um die Verbindung aufrechtzuerhalten. Die Folge war der Verfall der Faktoreien.[219]

216 Riegler, Geschichte der ostendischen Kompanie, 349
217 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 53
218 Benedikt, Als Belgien österreichisch war, 54
219 Riegler, Geschichte der ostendischen Kompanie, 349

6. Aufbau der Marine

6.1 Die Ausgangslage 1719

Das Thema Kriegsmarine stand nach der Ablehnung des St. Hilaire Planes, mangels zu schützenden Handels und bis auf eine aus einer Handvoll Schiffen bestehenden Flotte in Neapel, bis 1719 still. Die Aufmerksamkeit Kaiser Karls VI. galt dem Handel. Freiheit der Schifffahrt, Freihäfen und Handelskompanien in Triest und Ostende zeugen davon. Mit der Etablierung von Freihäfen und der beginnenden Handelsschifffahrt war es nun Zeit geworden, der entstehenden Handelsschifffahrt einen entsprechenden Schutz durch eine Marine beizustellen.

6.2 Vizeadmiral Forbes, ab 1719

Der aus Irland stammende britische Offizier Lord George Forbes wurde 1719 zum Vizeadmiral und Oberbefehlshaber der Flotte berufen.[220] Im Auftrag Kaiser Karls VI. sollte Vizeadmiral Forbes in Neapel, Sizilien oder sonst wo in der Adria eine Kriegsmarine aufstellen und organisieren.[221] Neben dem Oberbefehlshaber wurden auch Schiffe aus den Beständen aus der Flotte des britischen Stützpunktes Mahon auf Menorca erworben. Diese Schiffe erweiterten die Flotte des Königreichs Neapel und Vizeadmiral Lord Forbes wollte es nicht dabei belassen.[222]

Dabei geriet Vizeadmiral Forbes in Widerspruch mit dem Präsidenten des spanischen Rates, dem Erzbischof von Valencia, Antonio Floch de Cardono.[223] Der Spanische Rat war zur Regierung der ehemaligen spanischen Besitzungen in Italien gegründet worden und auch mit hohen spanischen Adligen, die Karl VI. bei der Abreise von Barcelona nach Wien begleiteten, besetzt worden. Erst 1736 wurde der Rat mit dem passenderen Namen „Italienischer Rat“ versehen.

Der Erzbischof von Valencia stand als Präsident des spanischen Rates dem Seewesen vor und zeigte wenig Interesse an den Plänen des britischen Vizeadmirals.[224] Frustriert von der

220 Heinrich Bayer von Bayersburg, Österreichs Admirale 1719-1866, 10
221 Bayer v. Bayersburg, Österreichs Admirale, 10
222 Karl Gogg, Österreichs Kriegsmarine 1440 – 1848, 23
223 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 46
224 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 46

ablehnenden Haltung des Erzbischofs quittierte Lord Forbes 1721[225] den Dienst und verzichtete auf die ihm zustehende Auszahlung von 30.000 Gulden.[226] Peter Gassner datiert das Dienstende auf 1725, wohl um die zeitliche Kontinuität mit dem Nachfolger Vizeadmiral Deichmann hervorzuheben. Es ist allerdings sehr unwahrscheinlich, dass Vizeadmiral Forbes bis 1725 in habsburgischen Diensten blieb, da die Konflikte mit dem Spanischen Rat Anfang der 1720er Jahre, ebenso wie der aufkommende Konflikt mit Großbritannien und Holland bezüglich des Ostindienhandels in Ostende, auftraten. Ein Teil der neapolitanischen Flotte wird darauf der Orientalischen Kompanie zum Schutz zugeteilt. Diese Schiffe sollen der neapolitanischen Flotte von der Orientalische Kompanie mit, auf den neuen Werftanlagen der Kompanie in Triest zu bauende Kriegsschiffen, ersetzt werden.[227]

6.2.1 Ursachen und Gründe für das Scheitern von Vizeadmiral Lord Forbes

Die Zeit von Lord Forbes, dem ersten kaiserlichen Vizeadmiral, ist nur in Abwägung mit der Änderung der außenpolitischen Lage und der Etablierung der beiden Handelskompanien zu verstehen. Die Orientalische Kompanie, "das von einer Kriegsmarine zu schützende Objekt", wird 1719 gegründet. Zu diesem Zeitpunkt ist der Krieg gegen Spanien de facto vorbei, erfolgreich geschlagen durch den Schutz der britischen Flotte.

Die Voraussetzungen für den Ausbau der Flotte im Mittelmeer, mit Süditalien als Stützpunkt zur Sicherung der Handelsflotten Richtung Levante und Westeuropa, ist damit gegeben. Mangels geeigneter Schiffsbauwerften bzw. im Seewesen erfahrener Offiziere werden Schiffe und Oberbefehlshaber zwar vorerst bei den erfolgreichen britischen Verbündeten eingekauft, aber in Zukunft sollen Schiffe dieser Größenordnung in den habsburgischen Ländern am Mittelmeer gebaut werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein weiterer Ausbau der Marine und des Marinewesens auf dem Plan stand, ansonsten hätte Lord Forbes das Angebot, als Vizeadmiral in habsburgische Dienste zu treten, gar nicht erst angenommen.

225 Bayer von Bayersburg, Österreichs Admiräle, 10
226 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 46
227 Benedikt, Das Königreich Neapel unter Kaiser Karl VI., 337

Mehrere Gründe können den Ausschlag für diesen Umschwung ausgelöst haben:

- Die finanzielle Situation der Orientalischen Handelskompanie war schlecht, der Handel entwickelte sich weit unter dem erhofften Niveau und die Kompanie war ein Zuschussgeschäft. Daher konnten die finanziellen Mittel für die Vergrößerung der Marine nicht aufgebracht werden.

- Der Handel mit Ostindien durch britische Untertanen von Ostende aus und die Anbahnung einer staatlichen habsburgischen Ostindienkompanie veränderte die außenpolitische Lage. Der bisherige Verbündete Großbritannien geht nicht nur verloren, sondern steht der Habsburgermonarchie feindlich gegenüber. Ein Vize-Admiral britischer Herkunft könnte dadurch für entsprechendes Misstrauen im Spanischen Rat gesorgt haben.

Beide Punkte zusammen können erklären, warum der britische Lord Forbes weder das Vertrauen noch die finanziellen Mittel zur Ausbau der Flotte zur Verfügung gestellt bekam.

6.3 Vizeadmiral Deichmann, ab 1725

Der dänische Chevalier de Deichmann übernahm 1725 den Posten eines Vizeadmirals und damit Oberbefehlshabers der kaiserlichen Flotte.[228]

6.3.1 Die Inspektionsreise des Vizeadmirals Deichmann

Der Chevalier wurde von Kaiser Karl 1726 mit der Inspektionsreise durch die Küstengebiete des Mittelmeeres betraut, mit dem Ziel, geeignete Orte für den Bau von Kriegsschiffen und der Stationierung der Flotte zu finden.[229]

Deichmann ging dabei systematisch vor und beurteilt die verschiedenen Hafenplätze nach Holzvorkommen und -qualität, der Eignung der Häfen zur Aufnahme von Kriegs– und Handelsschiffen, der Eignung der vorhandenen Matrosen und beschreibt die in den besichtigten

228 Gogg, Österreichs Kriegsmarine, 29
229 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 47

Häfen vorhandenen Kriegsschiffe.[230] Alles in allem eine Bestandsaufnahme der verfügbaren Infrastruktur und Flotte. Dazu beendete Deichmann den Bericht mit Vor- und Ratschlägen, wie der Aufbau einer Achtung gebietenden Seemacht zu bewerkstelligen sei.[231]

6.3.2 Der Bericht des Vizeadmirals Deichmann

Der Bericht[232], oder die Relation[233], Deichmanns an Kaiser Karl VI. beginnt mit einer Beschreibung der Holzvorkommen und der Forstwirtschaft. Darauf folgend beurteilt Deichmann die Qualität der habsburgischen Häfen am österreichischen Litorale und in Süditalien. Der natürliche Schutz vor Wind und Wetter sowie feindlichen Flotten standen bei dieser Beurteilung im Vordergrund. Der Zustand der bereits vorhandenen Schiffe der neapolitanischen Marine sowie der Orientalischen Kompanie und die Verwaltung der neapolitanischen Marine im Königreich Neapel bilden den zweiten Teil der Analyse Vizeadmiral Deichmanns. In den abschließenden Kapiteln zeigt Deichmann die Verbesserungsmöglichkeiten in Forstwirtschaft und Marinewesen auf und endet mit 6 Punkten zum Aufbau einer Marine.

Kapitel I: Holz- und Forstwirtschaft

Für den Vizeadmiral waren die Eichen- und im die Buchenwälder, als Hauptrohstoffe für den Schiffsbau, von besonderen Interesse. Deichmann befand das Holz in den Wäldern Süditaliens, Siziliens und den Besitzungen an der Adria für den Schiffbau als bestens geeignet. Die Aufsicht über die Wälder bzw. die Kontrolle und Auswahl der Schlägerung war jedoch unzureichend, ebenso die Lagerung des Holzes. Letzteres war ein Grund für die schlechte Qualität der in Triest gebauten Schiffe.

Kapitel II: Beschreibung der Häfen[234]

Der Hafen von Triest bot für Deichmann nur unzureichenden Schutz vor dem Nordwind, zudem war der Hafen vielfach versandet und schlecht gegen angreifende Schiffe zu schützen.

---

230 Karl Lechner, Zur Gründungsgeschichte der österreichischen Kriegsmarine. In: Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung. (Wien/München 1894) 633-636

231 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 47

232 zitiert in: Lechner, Zur Gründungsgeschichte der österreichischen Kriegsmarine, 620-636

233 Vizeadmiral Deichmann bezeichnet seinen Bericht an Kaiser Karl VI. als Relation.

234 Die Abbildung der Häfen zeigt die Geographie und Infrastruktur des Jahres 2013. Die günstige natürliche Lage der Häfen von Buccari/Porto Ré und Messina war allerdings auch im Jahre 1727 bereits gegeben.

Die Häfen von Buccari und Porte Ré bezeichnete Deichmann durch die Nähe zu den österreichischen Erblanden als geographisch ideal gelegen. Buccari und Porte Ré sind zudem windgeschützt, mit ausreichend Trinkwasser versorgt und es gab genügend Platz für die Errichtung der Infrastruktur. In der Nähe fanden sich auch ausreichende und qualitativ hochwertige Wälder zur Gewinnung von Schiffsbauholz.

Abbildung 11: Die Häfen von Buccari und Porto Ré

Der Hafen von Messina war für Deichmann der beste Hafen für die Stationierung der Kriegsmarine, allerdings durch die weite Entfernung von den Stammlanden nicht optimal gelegen.

Abbildung 12: Der Hafen von Messina

Die Häfen von Neapel und Palermo boten, wie Triest, keinen natürlichen Schutz vor Wetter und feindlichen Flotten.

Kapitel III: Beschreibung der Schiffe

Vizeadmiral Deichmann untersucht insgesamt 5 Linienschiffe oder Fregatten und 4 Galeeren. Bei allen Schiffen beklagt Deichmann den schlechten Zustand von Schiff und Mannschaften. Die genaue Anzahl der Matrosen, 239, vermerkt der Vizeadmiral nur bei der S. Leopoldo. Stationiert sind die Schiffe wie folgt:

Flotte Neapel	Flotte Triest (Orientalische Kompanie)
S. Barbara	S. Leopoldo
S. Carlo	S. Elisabetta
S. Michele	
4 Galeeren	

Tabelle 4: Die Flotte des Königreichs Neapel und der Orientalischen Kompanie, 1727

Die Beschreibungen sprechen für sich selbst, Deichmann hielt die habsburgische Flotte für unbrauchbar und eine Wiederinstandsetzung der Schiffe für wenig sinnvoll.

Kapitel IV: Beschreibung der neapolitanischen Marineverwaltung

Deichmann bezeichnete die Marineverwaltung als besonders ineffektiv, da die Marineagenden in nicht weniger als 7 verschiedene Verwaltungseinheiten aufgeteilt waren. Mangels einer ordentlichen Buchhaltung gab es keine fortwährenden jährlichen Bilanzen und auf die Anfrage Deichmanns nach einer solchen Bilanz beziehungsweise einer Budgetaufstellung antwortete der Generalrevisor Marchese d'Avellana, dass er aufgrund des herrschenden Chaos in den Rechnungsausweisen nicht dazu in der Lage wäre.

Kapitel V: Behebung der Missstände

Vizeadmiral Deichmann hatte zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung der Holzwirtschaft und der neapolitanischen Marineverwaltung. Die optimale Schlägerung und Lagerung des Holzes. Die Schaffung einer zentralen Marinebehörde und damit die Einsparung

zahlreicher Beamter in Neapel. Die im VI. Kapitel aufgezählten Punkte für den Aufbau einer Marine machen allerdings klar, dass diese „neue“ Marine unabhängig von der neapolitanischen Marine sein, oder diese ihre Eigenständig verlieren, musste

6.3.3 Die 6 Punkte Vizeadmiral Deichmanns zum Aufbau einer Marine

1. Eine (Kriegs-)Marine setzt eine erfolgreiche Handelsmarine voraus; nur die Ausbildung von Matrosen und Offizieren in einer Handelsmarine könne den Grundstock einer an Erfahrung und Ausbildung reichen Mannschaft für eine Marine bilden.[235]

2. Ein Marinecorps muss aufgestellt werden. Das Corps muss vergleichbar mit den Landtruppen geregelt sein, das heißt, auf eigenem Fuß stehen, seine eigene Justiz besitzen und unter eigenen, im Detail ausgearbeiteten Gesetzen und Kriegsartikeln geführt werden. Rechte und Pflichten gegenüber Kameraden und Zivilisten müssen für alle verständlich sein.

3. Die Höhe des Marinebudgets muss exakt und längerfristig fixiert sein, nur so ließe sich ein Flottenplan entwerfen. Die angewiesenen Summen müssen in Bargeld bezahlt werden und die Verwaltung dieser Summen genau kontrolliert werden.

4. Ein Kriegshafen muss gefunden und dort sämtliche Infrastruktur errichtet werden. So könne man auch die in diversen Häfen verstreuten Aufwendungen einsparen.

5. Mangels vorhandener Mannschaften müssen erfahrene Offiziere des I. und II. Ranges aus dem Ausland angeworben werden. Diese übernehmen die Führung der Schiffe und die Ausbildung einheimischer Kräfte, bis die eigene Handelsschifffahrt diese Mannschaften zur Verfügung stellen kann.

6. Für den zukünftigen Dienst in der Marine sollte eine möglichst große Anzahl von Knaben am Standort der Kriegsmarine ausgebildet werden. Die Knaben sollen nicht älter als 15 Jahre sein, denn nur so wäre es möglich, eine qualitativ hochwertige Ausbildung zu erreichen.[236]

235 Lechner, Zur Gründungsgeschichte der österreichischen Kriegsmarine, 645
236 Lechner, Zur Gründungsgeschichte der österreichischen Kriegsmarine, 645f

6.3.4 Die Reaktion auf Vizeadmiral Deichmanns Bericht

Der Bericht Deichmanns über das Seewesen der Habsburgermonarchie wurde wohlwollend aufgenommen. Es wurden kleinere Verbesserungen der von Deichmann kritisierten Häfen an der österreichischen Litorale vorgenommen und Werften in Porte Ré angelegt, deren Leistungsfähigkeit auf Grund der schlechten Landverbindungen sehr gering waren. Deichmann selbst sollte 1731 die von ihm selbst vorgeschlagenen Verbesserungen am Hafen von Triest vornehmen.[237] Das waren allerdings die einzigen tatsächlichen Umsetzungen aus dem Bericht Deichmanns, seine Punkte zur Errichtung der Kriegsmarine wurden vollständig ignoriert. 1733 stirbt Deichmann und wird von Gian Luca Pallavicini ersetzt.[238]

6.3.5 Der Status der habsburgischen Marine 1727

Die Aufzeichnungen von Vizeadmiral Deichmann erlauben es, die Lage der habsburgischen Marine realistisch einzuschätzen. Für Deichmann ist die Marine des Königreichs Neapel eine in Korruption und Unfähigkeit versunkene Institution mit kaum brauchbaren Schiffen. Das erklärt Inhalt und Umfang seines Berichtes sowie dessen Intentionen. Deichmann plante eine komplett neue, von den bisherigen Bemühungen unabhängige Marine. Ein Seehafen sollte ausgewählt werden und alles an Infrastruktur dort gebaut beziehungsweise Mannschaften zu See und zu Land dort angesiedelt werden.

Für den Hafen war neben den geographischen Bedingungen auch der Zugang zu hervorragendem Eichenholz, zum Schiffsbau, wichtig. Die Empfehlung Deichmanns für Buccari bzw. Porte Ré, den beiden kleinen Häfen südlich von Fiume, die beide noch nicht über eine ausreichende Landanbindung an die Erblande verfügten, bzw. über keinerlei relevante Infrastruktur, dürfte die Chancen zur Umsetzung seiner Pläne stark gemindert haben.

Ein Neubeginn in den genannten Häfen, nachdem zehn Jahre lang Triest als Haupthafen gefördert wurde, kam nicht in Frage. Die Kosten wären immens gewesen, und Geld war ohnehin kaum vorhanden. Der Bericht Deichmanns ist also mit dem Flottenprojekt de St. Hilaires vergleichbar. beide hatten ausgiebige Pläne zur Erstellung einer umfassenden habsburgischen

237 Lechner, Zur Gründungsgeschichte der österreichischen Kriegsmarine, 647
238 Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer, 49

Seemacht, die mangels einer relevanten Handelsmarine und finanzieller Mittel scheiterten.

6.4 General der Galeeren und übrigen Marina Pallavicini, ab 1733

6.4.1 Vergleich zwischen Pallavicini und seinen Vorgängern

Die Person Gian Luca Pallavicini hob sich von seinen Vorgängern, den Vizeadmirälen Lord Forbes und Deichmann, in mehreren Punkten ab. Forbes und Deichmann wurden beide mit der Grundlagenforschung für eine zu entstehende Kriegsmarine beauftragt. Die Fragen nach den besten Rahmenbedingungen, Hafen, Baumaterialien, etc. waren ihr Metier. Beim Versuch, die Erkenntnisse in eine schlagkräftige Marine umzusetzen, scheiterten beide. Weder wurden die notwendigen Entscheidungen getroffen noch die finanziellen Mittel bereitgestellt, und die für diesen Zeitraum lange Friedensphase ersparte beiden den Einsatz der vorhandenen Seestreitkräfte.

Pallavicinis Ausgangsposition war ganz anders geartet, ein Krieg mit Frankreich und Spanien stand unmittelbar bevor und die Verteidigung des Königreichs Neapel an vorderster Stelle. Im Gegensatz zu seinen Vorgängern verteidigte Pallavicini nicht nur die Belange der Marine vor dem Wiener Hof, sondern wies auch lautstark auf die Versäumnisse der Vergangenheit hin und forderte finanzielle Mittel, um diese zu beseitigen.

6.4.2 Die Laufbahn Pallavicinis

Der gebürtige Genueser Gian Luca Pallavicini kommt im Dienste seiner Heimatstadt 1731 in die kaiserliche Residenzstadt Wien. Die Familie Pallavicini zählt zum Hochadel Italiens und sobald alt genug tritt Pallavicini in die Dienste der Republik Genua.[239]

239 Ulrike Herzog: Gian Luca Pallavicini, Ein Lebensbild eines italienischen Adeligen im 19. Jahrhundert (Wien 1997), 10

Abbildung 13: Gian Luca Pallavicini

Ein Aufstand gegen die genuesische Herrschaft in Korsika bietet Pallavicini die Möglichkeit zu einer diplomatischen Mission nach Wien. In Briefen des Prinzen Eugen wird Pallavicini als genuesischer Gesandter und direkter Ansprechpartner bezüglich des korsischen Aufstandes genannt.[240] Pallavicini kann den Wiener Hof von einem Eingreifen auf Korsika überzeugen, woraufhin kaiserliche Truppen den Aufstand niederschlagen.[241] Trotz der kaiserlichen Hilfe beklagt sich die Republik Genua, via den Gesandten Conte Pallavicini, über die von Feldmarschall Daun auf Korsika auferlegten Verpflichtungen[242]. Dies führt zu Verstimmungen über die Undankbarkeit der Genuesen am Wiener Hof.[243]

Das Auftreten und das diplomatische Geschick des Conte Pallavicini musste trotzdem Eindruck am Wiener Hof gemacht haben, denn 1733 tritt Pallavicini in habsburgische Dienste und wird

240 Herzog, Gian Luca Pallavicini, 10
241 Heinrich Benedikt, Kaiseradler über dem Apennin. Die Österreicher in Italien 1700 bis 1866 (Wien 1964) 43f.
242 Die Steuerbefugnisse der Genuesen wurde stark reglementiert, eingeschränkt.
243 Herzog, Gian Luca Pallavicini, 12

diese bis zu seinem Lebensende nicht mehr verlassen.[244] Gian Luca Pallavicini ist der indirekte Stammvater der Familie Pallavicini in den österreichischen Erbländern. Er tritt zwar als erster Pallavicini in die Dienste der Habsburger, sein Lebensmittelpunkt und der seiner direkten Nachkommen bleibt aber Italien. Sein Neffe Giancarlo Pallavicini trat ein halbes Jahrhundert später ebenfalls in habsburgische Dienste und wurde der Begründer der Familie Pallavicini in Wien.

Kaiser Karl VI. hatte bereits einen Posten für den Genuesen auserkoren und erhob, mangels Klarheit über den Status der Marine in Neapel, Pallavicini zum Oberbefehlshaber einer zu errichtenden Kriegsmarine in Süditalien, allerdings noch ohne militärischen Rang.

6.4.3 Pallavicini in Neapel und der polnische Erbfolgekrieg

Die süditalienische Hafenstadt wird im gerade ausgebrochenen polnischen Erbfolgekrieg von Spanien, dessen König das Vizekönigreich „Beider Sizilien“ für den bourbonischen Infanten Don Carlos von den Habsburgern zurückgewinnen will, bedroht. Die verantwortlichen Stadtoberen in Neapel zeigen mangelndes Engagement in der Herstellung bzw. Ausbesserung der Verteidigungsanlagen und Kriegsschiffe und folglich wird Pallavicini direkt nach Neapel entsendet, um die Lage von Stadt und Marine zu erfassen.[245] Die Lage in Neapel erweist sich schlechter als erwartet. Die Verteidigungsanlagen sind verfallen und nicht einsatzbereit, die noch im Hafen verbliebenen Schiffe sind in ebenso schlechtem Zustand bzw. nicht mehr oder noch nicht hochseetauglich. Die vorhandene Artillerie wurde vorsorglich, um eine Inbesitznahme durch die Spanier zu verhindern, im Hafen von Neapel versenkt.[246]

Der genuesische Conte im Diensten der Habsburger versuchte, die Kräfte der Stadt zu bündeln und die Schiffe sowie die Verteidigungsanlagen einsatzbereit zu machen. Pallavicini schmiedete Pläne für den Bau von 4 neuen Schiffen, die Armierung von Transportschiffen, die Ausbildung von Offizieren und Mannschaften und den Ankauf von Schiffen.[247] Mangels Unterstützung des Vizekönigs sowie seiner Minister in Neapel beziehungsweise eines entsprechenden Bescheides

244 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 25
245 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 26
246 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 26
247 Der geplante Kauf von armierten Schiffen in Süditalien scheiterte, weil diese Schiffe auf See einen Getreidetransport beschützten. Das einzig verbliebene Schiff wurde versenkt, weil der Kapitän ein Auslaufen aufgrund der bereits vor der Küste kreuzenden spanischen Flotte, verweigerte.

aus Wien konnten diese Pläne kaum umgesetzt werden.[248]

Am 19. März 1734 war es dann soweit: Die spanische Flotte erschien im Golf von Neapel und blockierte die Hafenstadt, gleichzeitig waren die Truppen des Infanten auf dem Weg nach Neapel.[249] Pallavicini konnte die halbjährige Vorbereitungszeit nicht entscheidend nutzen und musste sich mit einem fehlgeschlagenen Angriff auf die spanische Flotte begnügen.

„Conte Gian Luca Pallavicini beobachtete, dass sich ein feindliches Kriegsschiff und die zwei armierte Pinken[250] von der übrigen Flotte zu weit losgelöst hatten. Pallavicini benützte am 25. März 1734 eine völlige Windstille, um mit seinen vier Galeeren[251] auszulaufen. Der Conte kommandierte auf der Kapitänsgaleere, welche von der S. Elisabetta gefolgt, unter der Wucht der Ruderschläge das spanische Kriegsschiff rammen sollte, während die beiden anderen Galeeren die Richtung auf den die beiden Pinken nahmen. Aber ein Gegenwind, der sich plötzlich erhob, ermöglichte es den bis dahin zur Untätigkeit verurteilten feindlichen Kriegsschiffen, die Galeeren zum Rückzug zu zwingen.

Pallavicini musste sich damit zufrieden geben, dass die Heckgalerie des angegriffenen Kriegsschiffes zerstört, dessen Kapitänleutnant mit vierzehn Mann gefallen war und die Flottille den Beweis ihrer Tapferkeit erbracht hatte. Ohne die zur Unzeit einsetzende Brise wäre der österreichische Admiral ein Vorläufer Tegethoffs geworden.“[252]

6.4.4 Flucht nach Triest

Zwei Wochen später, am 8. April 1734, nutzte Pallavicini Dunkelheit und schlechte Witterungsverhältnisse, um mit vier Galeeren den Hafen von Neapel zu verlassen. Dem Conte und seiner Mannschaft gelang es, unbemerkt die spanischen Schiffe zu passieren und Richtung Süden zu flüchten.[253] Das nicht hochseetaugliche Linienschiff „S. Luigi“ wird im Hafen von Neapel versenkt. Pallavicini steuerte den Hafen von Messina an und unterstützte von dort den Rückzug der kaiserlichen Truppen aus Sizilien. Die Situation in Messina verschlechterte sich

248 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 28
249 Benedikt, Kaiseradler über den Appenin, 290
250 Pinke: dreimastiger Küstensegler
251 Galeere: gerudertes mediterranes Kriegsschiff mit Überwasserrammsporn am Bug
252 zitiert in: Benedikt, Das Königreich Neapel unter Kaiser Karl VI., 491
253 Benedikt, Kaiseradler über den Appenin, 291

zusehends und die kleine Flotte von Pallavicini musste weiter nach Brindisi flüchten, wo eine habsburgische Armee Sicherheit versprach. Auf dem Weg nach Brindisi, ereignete sich „die unglückliche Affaire von Bitonto[254]“, wie es Josef Rechberger von Rechkron, ausdrückte und Pallavicini musste die neapolitanischen Gewässer endgültig Richtung Triest verlassen.[255]

Abbildung 14: Route der neapolitanischen Flotte von Neapel nach Triest, 1734

Als Pallavicini am 17. Juni 1734 in Triest eintrifft, erwartet ihn bereits ein Großteil der Flotte Neapels. Die Kriegsschiffe wurden bei Ausbruch des Polnischen Erbfolgekrieges nach Triest verlegt und versahen ihren Dienst hauptsächlich mit dem Schutz von Truppentransporten über die Adria.[256] Der Triester Hafen ist einem Angriff von See, ebenso wie Neapel, hilflos ausgeliefert und Pallavicini lässt als erste Maßnahme 4 Küstenbatterien errichten. Die vorhandene Flotte wird im Hafen von Triest versammelt.[257]

254 Niederlage der habsburgischen Truppen und damit de facto Ende der habsburgischen Herrschaft in Süditalien.
255 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 28
256 Gogg, Österreichs Kriegsmarine, 30
257 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 29

6.4.5 Die erste österreichische Marine

Der Verlust Süditaliens erzwingt eine Neuordnung der Marineagenden durch den Wiener Hof. Waren die kaiserlichen Marinen bisher von den Nebenlanden dirigiert und erhalten worden, so sind nun sämtliche verbliebenen Schiffe in Triest versammelt. Im August 1734 sowie Mai 1735 werden auf Marinekonferenzen in Laxenburg die Weichen für die Zukunft gestellt. Im Februar 1735 veranlasste Kaiser Karl VI. eine eigenhändige Resolution, in der die Marine dem Hofkriegsrat unterstellt wird. Die Resolution markiert den Beginn der „Ersten Österreichischen Marine“ oder „der alten Triester Marine“. Zwei Monate später, im April 1735, wird Conte Gian Luca Pallavicini zum „General der Galeeren und übrigen Marina“ ernannt.

6.4.6 Der Umfang der Flotte in der Literatur

Die Autoren Koudelka[258], Gogg[259] und Aichelburg[260] listen die habsburgischen Kriegsschiffe auf, für die „alte Triester Marine“ geben sie folgende Anzahl beziehungsweise Schiffe an:

Schiffstyp	Koudelka	Gogg	Aichelburg
Linienschiffe	S. Carlo S. Elisabetta S. Michele	S. Carlo Kaiser Karl VI. Trieste Nr. 3 (kein Name) S. Michele S. Elisabetta	S. Carlo S. Elisabetta S. Leopoldo S. Michele
Fregatten	1	mind. 2	Arciduchessa Teresa Trieste
Galeeren	4	mind. 4	

Tabelle 5: Vergleich der alten Triester Marine in der Literatur

Die genaue Anzahl der Flotte lässt sich nicht bestimmen, aber es kann davon ausgegangen werden, dass der Umfang der Flotte 6 Linienschiffe, 2 Fregatten und 4 Galeeren nicht übersteigt. Ein Dutzend Schiffe, die im Vergleich zu anderen Mittelmeer-Flotten unbedeutend gering sind.

258 Alfred Koudelka, Unsere Kriegsflotte 1556 – 1906, 7
259 Gogg, Österreichs Kriegsmarine, 55-95
260 Aichelburg, Register der k.u.k. Kriegsschiffe

6.4.7 Die Marinekonferenzen von Laxenburg

Über die Zahl der Schiffe und Mannschaften sind keinerlei exakte Daten aus der Gründungszeit vorhanden. Die Protokolle der ersten Laxenburger Marinekonferenzen sprechen aber von einer zu erzielenden Mannschaftsstärke von 1200 Mann. Daraus sollen ein Bataillon[261] von „Mateloten“ und ein Bataillon von Marinesoldaten formiert werden. Offenbar waren zu diesem Zeitpunkt Pallavicini nur 300 Matrosen und 100 Soldaten unterstellt.

Die Marinekonferenzen der Jahre 1734 und 1735 sowie das große Interesse an den Belangen der Marine zeigen die Besorgnis des Wiener Hofes um das Küstengebiet und Triest. Die Hauptsorge gilt einem Angriff der französischen Marine, und Nachrichten über eine französische Flotte in Ancona, begleitet von weiteren spanischen Schiffen, ließen die Gefahr real erscheinen.[262]

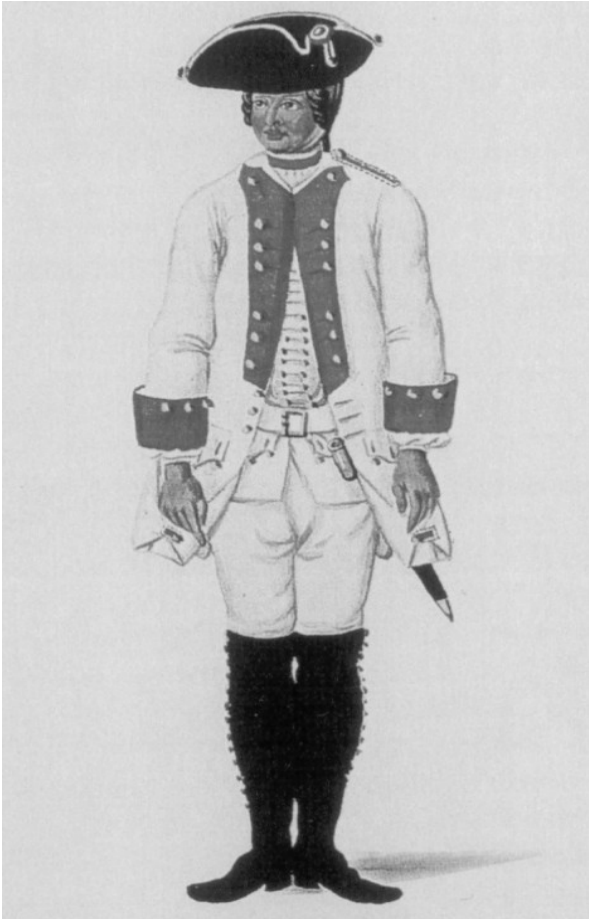


Abbildung 15: Uniform des Marinebattailons Pallavicini

261 Die Einteilung in Bataillone erfolgte bereits in der Absicht, bei einer Auflösung der Marine, die Truppen in das reguläre Heer zu übernehmen.

262 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 30

Der Ende 1735 geschlossene Vorfriede im Polnischen Erbfolgekrieg beendete auch diese Gefahr und Triest sowie der Flotte blieb ein Gefecht mit der überlegenen französischen oder spanischen Flotte erspart. Die Folgen des Vorfriedens allerdings konnten für die Zukunft der Marine nicht verheerender als ein auf verlorenem Posten stehendes Gefecht auf hoher See sein. Im Laufe des Jahres 1736 wurden einige Schiffe abgerüstet und die Wartung der restlichen Schiffe wurde vernachlässigt.

6.4.8 Die Finanzen von Pallavicini und die Kosten der Marine

Ebenso verschlechterte sich die finanzielle Lage der Flotte beziehungsweise Pallavicinis, der bis zu diesem Zeitpunkt für die Kosten der Flotte aufkommt. Conte Pallavicini kostet die Erhaltung der Marine bis zu 400.000 Gulden über 32 Monate.[263] Ende des Jahres 1736 weiß Pallavicini nicht mehr, woher er weiteres Geld beschaffen könnte, und der „General der Galeeren und übrigen Marina“ bittet um seine Enthebung.[264]

Der Antrag auf Refundierung seiner Ausgaben wird mangels schlüssiger Buchhaltung und Belege zurückgewiesen. In Folge des Briefverkehrs zwischen Wien und Triest gehen alle Unterlagen verloren. Ein ausführlicher Bericht der Buchhalterei über die Rechnungslegung des Marine-Kommandanten Grafen Pallavicini, vom 5. April 1737 findet sich im Anhang von Josef Rechberger von Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine. I. Theil Österreichs Seewesen in dem Zeitraume von 1500 – 1797 (Wien 1882).

Die finanzielle Unterstützung der Marine aus Wien betrug im Jahr 1736 pro Monat, 6000 Gulden in Bar und Brot im gleichen Wert. Versprochen waren in der Marinekapitulation von 1735 8000 Gulden im Monat, das heißt 96.000 Gulden im Jahr. Zum Vergleich: Die Marine Neapels, ca. 8 Schiffe und 1000 Mann Besatzung, hatte 1715 ein Budget von 240.000 Gulden. Der Erhalt der Flotte konnte daher nur in sehr geringem Maße gewährleistet worden sein. Nur so ist der schlechte Zustand der Flotte sowie das nicht vorhandene Personal nach 2 Jahren Triest erklärbar.

Pallavicini muss sich 1738 bereits von seiner Geldnot befreit haben, da der Conte für das Habsburgerreich eine Anleihe von 600.000 Gulden in Genua platziert und 200.000 Gulden selbst zeichnet. Der weitere Dienst Pallavicinis in den Diensten der Habsburger spricht für einen

263 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 31
264 Benedikt, Kaiseradler über den Appenin, 296

Ausgleich der Interessen zwischen Pallavicini und dem Wiener Hof. Es kann daher angenommen werden, dass die Forderungen von Pallavicini zumindest teilweise erfüllt worden sind. Die Finanzen für Planung und Bau einer Donauflottille hätte man kaum einem Mann in die Hände gegeben, der sich um hunderttausende Gulden geprellt sieht. Dafür spricht auch die Beteiligung Pallavicinis an der Anleihe von 1738.

6.4.9 Das Ende der Marine

Das Jahr 1737 beschleunigt den Verfall der Marine, im Gegensatz zur Karriere von Conte Gian Luca Pallavicini, der in einem erneuten Krieg gegen das Osmanische Reich neue Aufgaben findet. Pallavicini wird zum General-Wachtmeister ernannt und erhält den Oberbefehl über eine noch zu konstruierende Donauflottille und dem Infanterieregiment Nr. 15. Für diese Aufgabe bedient sich Pallavicini so gut es geht bei seiner Triester Marine, das Marinebataillon wird Teil des Infanterieregiments Nr. 15 und alle verwendbaren Materialien werden ab 1737 von den Schiffen entwendet und Richtung Donau geschickt, um dort beim Aufbau der Donauflottille verwendet zu werden.[265]

Die Zahl der noch vorhandenen Mannschaften in Triest beträgt 1737, inklusive des Marinebataillons lt. Rechkron, 450 Mann. Das Flaggschiff San Carlo versinkt im selben Jahr im Hafen von Triest, auf seinen Überresten wird schließlich die Molo S. Carlo errichtet.[266]

Der für das Habsburger Reich schlecht verlaufende Krieg gegen das Osmanische Reich verursacht eine weitere Diskussion über die Zukunft der habsburgischen Kriegsmarine. Eine Kommission wird eingesetzt und diese kommt zum Schluss, die Marine aufzulösen. Die Marine „*bringe wenig Nutzen, verursach grosse Unkosten und stehe selbstens in Gefahr einen Affront zu erleiden im Fall eines feindlichen Angriffes*".[267]

Die Reste der Marine werden nach Venedig verkauft und die Mannschaften, spätestens mit Ende des Krieges gegen das Osmanische Reich, aus dem Dienst entlassen.[268]

265 1738 sogar „eiligst nach Marburg“, vgl. Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 32
266 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 32
267 zitiert in: Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 32
268 Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 33

7. Conclusio

Kaiser Karl VI wurde durch Erlebnisse und die Erfahrungen des Spanischen Erbfolgekrieges geprägt. Der wirtschaftliche Reichtum Großbritanniens und der Generalstaaten und deren Überlegenheit auf hoher See waren für Karl VI. ein sichtbares Zeichen für eine erfolgreiche Marine- und Handelspolitik.

Diesen Vorbildern versuchte Karl VI. nachzueifern. Ein Unterfangen, das in den habsburgischen Erblanden, die über keinerlei Marinetradition verfügten und deren Seehandel seit Jahrhunderten von Venedig dominiert und abgewickelt wurde, schwer umzusetzen war.

Die Ablehnung des Plans von Francois de St. Hilaire zeigte den Unwillen der habsburgischen Regierung, in das „Abenteuer“ Marine zu investieren, solange nicht ein adäquates Handelsvolumen für die Finanzierung der Marine sorgte.

Die Vergrößerung des Habsburgerreichs um die spanischen Nebenländer in Süditalien und den Niederlanden bot die Möglichkeit, eine Marine für das Habsburgerreich aufzubauen. Aus finanziellen Gründen, in der Literatur wird auch immer vom Unverständnis der Entscheidungsträger gesprochen, kam es aber nicht zu einer von allen habsburgischen Ländern finanzierten Marine. Die Küstengebiete mussten selbst für den Bau und die Verwaltung einer Marine aufkommen. Dadurch konnte im Königreich Neapel nur eine kleines Geschwader von Schiffen finanziert werden und das auch nur sehr unzureichend, wie Schmuggelwesen und Korruption zeigten.

In den Österreichischen Niederlanden entwickelte sich ein schwunghafter, privat finanzierter, Handel mit Ostindien. Der Erfolg basierte auf erfahrenen Kaufleuten und Kapitänen aus Großbritannien, Frankreich und den Generalstaaten, die in den Österreichischen Niederlanden die Chance bekamen Handel nach Ostasien zu betreiben. Dieser wirtschaftliche Erfolg war nicht vom Aufbau einer Marine an der Nordsee begleitet. Die Stationierung einer Marine musste aus diplomatischer Rücksichtnahme auf die benachbarten Seemächte unterbleiben.

Karl VI. konzentrierte seine Marinepläne auf das österreichische Litorale. Das Handelsvolumen der dortigen Häfen sollte gesteigert werden und dadurch eine Marine zum Schutz der

Handelsschifffahrt finanziert werden. Das Ziel eines florierenden Seehandels wurde mit dem wirtschaftlichen Ausbau der österreichischen Erblande verknüpft und entsprechend geplant und umgesetzt:

- 1716, Ausbau der Straßenverbindungen zwischen Wien und Triest beziehungsweise dem restlichen österreichischen Litorale.
- 1717, die Freiheit der Schifffahrt auf der Adria wird verkündet.
- 1719, die Häfen von Triest und Fiume werden zu Freihäfen erklärt.
- 1719, die Orientalische Kompanie wird gegründet.
- 1719, Lord Forbes tritt als Vizeadmiral in habsburgische Dienste und wird mit der Entwicklung einer Marine beauftragt.

Diese Maßnahmen reichten aber nicht, um einen wirtschaftlichen Aufschwung in den habsburgischen Hafenstädten an der Adria auszulösen, da die Infrastruktur der Häfen und die Marine nicht mit Venedig mithalten konnten.

Die, mit zahlreichen Monopolen und Privilegien ausgestattete, Orientalische Handelskompanie wurde zum Ausbau der Infrastruktur in Triest und Fiume verpflichtet, konnte aber die hochfliegenden Pläne mangels wirtschaftlichen Erfolges nicht finanzieren und nur einen Teil der maritimen Infrastruktur bereitstellen. Es gelang daher nicht, Triest oder Fiume als Alternative zu Venedig zu positionieren und die Handelsrouten aus den österreichischen Ländern führten weiterhin nach Venedig.

Dieses Scheitern in der Wirtschafts- und Handelspolitik hatte direkte Auswirkungen auf die Marine. Weder Vizeadmiral Forbes noch Vizeadmiral Deichmann bekamen die Zustimmung zur Umsetzung ihrer Flotten- und Infrastrukturpläne.

Die 1722 gegründete kaiserliche ostendische Ostindienkompanie wurde ein Opfer der diplomatischen und politischen Umstände. Karl VI. konnte dem Druck der Seemächte auf Auflösung der erfolgreichen Konkurrenz aus Ostende nicht widerstehen. 1731 endet dieses erste Kapitel einer österreichischen Ostindienkompanie. Die Politik der Anerkennung der Pragmatischen Sanktion wurde in der Literatur zur ostendischen Kompanie als Hauptursache für deren Auflösung ausgemacht. Es kann allerdings angenommen werden, dass Karl VI. auch ohne

die Pragmatische Sanktion dem Druck Großbritanniens, Frankreichs, Spaniens und der Generalstaaten nicht standgehalten hätte, denn ohne habsburgische Seemacht, oder Verbündeten, war ein Konflikt gegen die Seemächte nicht erfolgreich zu bestreiten.

Der Verlust Süditaliens 1734 und die Überführung der Marine nach Triest war der Auftakt zum Ende der maritimen Ambitionen des Habsburgerreiches. Die geringen Mittel des Königreichs Neapel hatten zumindest gereicht, eine kleine Flotte zu erhalten, in Triest fehlten aber selbst diese Mittel. Der letzte Admiral Karls VI., Gian Luca Pallavicini, finanzierte die Marine mehr schlecht als recht aus eigener Tasche, bis klar wurde, dass vom Habsburgerreich keine ausreichende finanzielle Unterstützung zu erwarten war. Der Wunsch nach Ablösung von seinem Posten als Admiral ist damit nur allzu verständlich. Der Rest der Flotte wurde so gut es ging recycelt oder verkauft und am 31.12.1738 wurde die Marine endgültig aufgelöst.

Der Wunsch Kaiser Karls VI. nach Seemacht und Seehandel war somit endgültig an der Feststellung, die Marine „*bringe wenig Nutzen, verursach grosse Unkosten und stehe selbstens in Gefahr einen Affront zu erleiden im Fall eines feindlichen Angriffes*"[269], gescheitert. Zwar beschrieb die Laxenburger Marinekonferenz 1738 nur den kläglichen Rest der alten Triester Marine, jedoch findet sich die Marine, mehr oder weniger, während der gesamten Regierungszeit Karls VI. in diesem Zustand und die Versuche dies zu ändern scheitern allesamt.

Von der Marine Karls VI. blieb nichts als die Erinnerung. Die Hafenstädte am österreichischen Litorale konnten später von den Infrastrukturprojekten unter der Herrschaft Karls VI. profitieren. Eine habsburgische Marine sollte jedoch bis 1787 nicht mehr auf hoher See zu finden sein.

269 zitiert in: Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine, 32

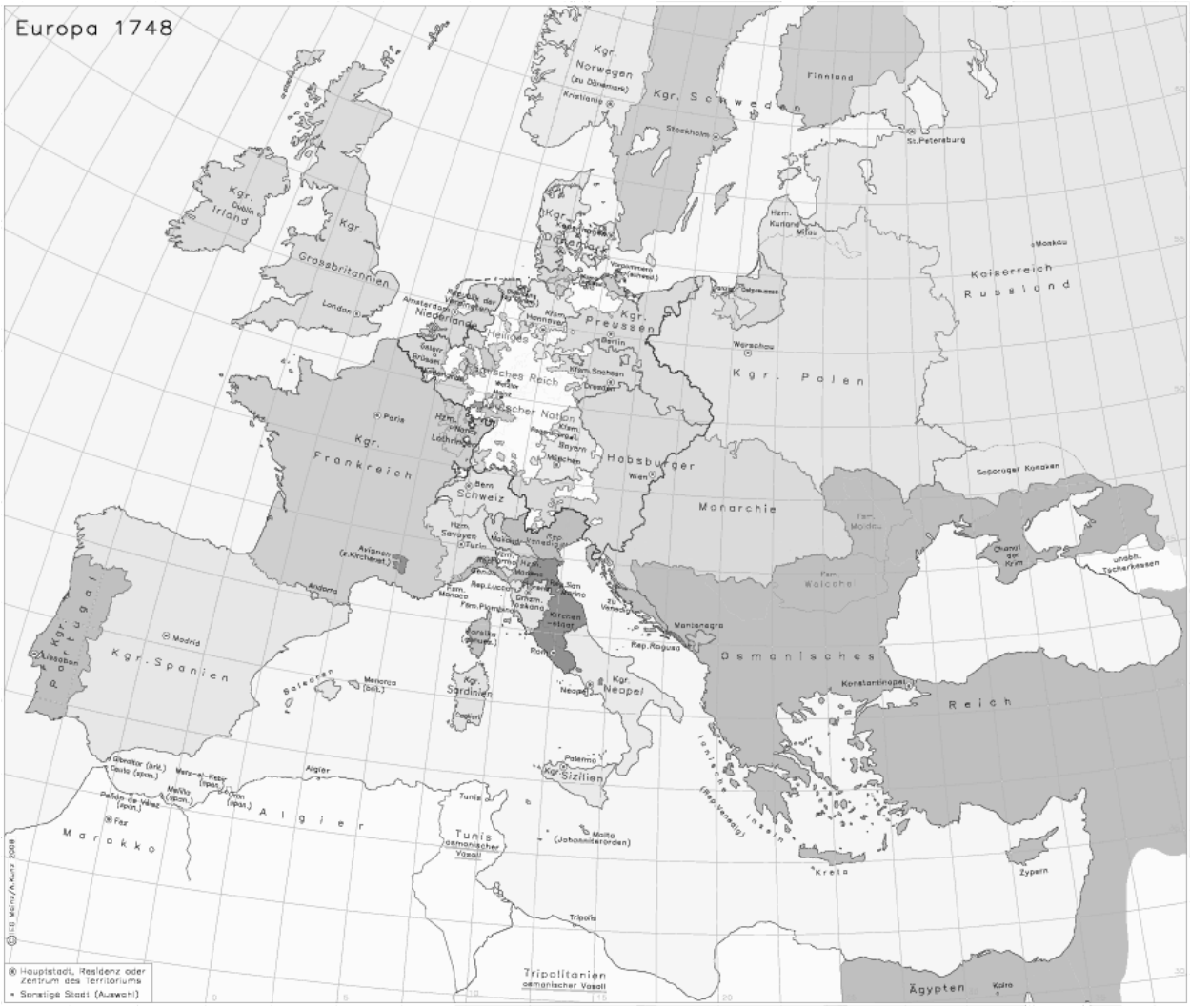


Abbildung 16: Europa nach dem Österreichischen Erbfolgekrieg im Jahre 1748

8. Gedruckte Quellen

Peter Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer In: Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs Sonderband 3 (1997), 17-109.

- Ausschnitt aus dem Patent über die Freiheit der Schifffahrt in der Adria,1717
- Ausschnitt aus dem Freihafenpatent von Triest, 1719

Herbert Hutterer, Handelskompanien In: Stefan Seitschek, Herbert Hutterer, Gerald Theimer (Hg.), 300 Jahre Karl VI. (1711-1740). Spuren der Herrschaft des "letzten" Habsburgers. Begleitband zur Ausstellung des Österreichischen Staatsarchivs (Wien 2011)

- Einleitung des Patent zur kaiserlichen Orientalischen Kompanie

Karl Lechner, Zur Gründungsgeschichte der österreichischen Kriegsmarine. In: Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung. (Wien/München 1894) 614-656

- Beilagen aus den Correspondenzbüchern von Cardinal Wolfgang Hannibal Graf von Schrattenbach, Vicekönig und Generalcapitän des Reiches von Neapel

Franz Martin Mayer, Zur Geschichte der östereich. Handelspolitik unter Karl VI. In: Mitteilungen des Institutes für Österreichische Geschichtsforschung (Wien/München 1897) 129-145

- Aus dem Bericht über eine Handelsreise vom Jahre 1728

Josef Rechberger von Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine. I. Theil Österreichs Seewesen in dem Zeitraume von 1500 – 1797 (Wien 1882)

- Schreiben des Grafen Pallavicini an den Prinzen Eugen von Savoyen, ddo. Neapel, 26 Februar 1734.
- Schreiben des Grafen Pallavicini an den Prinzen Eugen von Savoyen, ddo. Triest, 24 Oktober 1734.
- Obrist Feldtwachtmeister-Patent für den Conte Pallavicini Giovanni Luca, General der Galeeren und der übrigen Marina bestellten Commandanten, Wien, 5. April 1735.
- Capitulation mit dem Conte Pallavicini wegen Augmentirung der Marine. Wien, 5. April 1735.
- Gehorsamb-Patent für den Obristen Pallavicini auf die errichtende zwey Battaillonen, eines von Mateloten und eines von soldathen. Wien, am 5. April 1735.

- Bericht über der Buchhalterei über die Rechnungslegung von Seite des Marine-Kommandanten Grafen Pallavicini, vom 5. April 1737.
- Die Marine-Konferenz an den Grafen Joh. Luca Pallavicini, Kommandanten der Seemacht Sr. Majestät. Wien, 11. August 1734.
- Die Marinekonferenz, abgehalten zu Laxenburg, am 20. Mai 1735

9. Literaturverzeichnis

Wladimir Aichelburg, Register der k.u.k. Kriegsschiffe (Wien 2002)

Johann Christoph Allmayer-Beck, Die Geschichte von Österreichs Seemacht als historiographisches Problem In: Revue Internationale d'Histoire Militaire N°45 (Paris 1980) 7-19

Johann Christoph Allmayer-Beck, Erich Lessing, Das Heer unter dem Doppeladler: Habsburgs Armeen 1718-1848 (München 1981)

Heinrich Bayer von Bayersburg, Österreichs Admiräle (Wien 1960)

Heinrich Bayer von Bayersburg, Die k. u. k. Kriegsmarine auf weiter Fahrt (Wien 1958)

Renate Basch-Ritter, Österreich auf allen Meeren (Graz/Wien/Köln 1987)

Heinrich Benedikt, Das Königreich Neapel unter Kaiser Karl VI. (Wien/Leipzig 1927)

Heinrich Benedikt, Kaiseradler über dem Apennin. Die Österreicher in Italien 1700 bis 1866 (Wien/München 1964)

Heinrich Benedikt, Als Belgien noch österreichisch war 1700 bis 1866 (Wien/München 1965)

Rudolph Brommy, Heinrich von Littrow, Die Marine (Berlin 1865)

Anthony Bruce, William Cogar, An Encyclopedia of Naval History (Chicago/London 1998)

Ernst Bruckmüller, Triest und Österreich im 18. Jahrhundert. Die Entwicklung von Triest und die Staatsbildung der Habsburger im aufgeklärten Absolutismus. In: Österreichische Osthefte, 27. Jahrgang, Heft 3 (Wien 1985)

James Cable, The Political Influence of Naval Force in History (New York 1998)

Robert L. Dauber, Die Malteser Ordens-Marine im Türkenkrieg 1736-39 an der Donau (Wien 2002)

Joseph Dullinger, Die Handelskompagnien Östereichs nach dem Oriente und nach Ostindien in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. In: Zeitschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte (1900) S 45-83

Friedrich Edelmayer, Hispania - Austria. 3. Der Spanische Erbfolgekriek/La Guerra de Sucesión española (Wien 2008)

Otto Fenzl, Zustandekommen, Vorbereitung und Durchführung des Türkenkrieges 1716-1718. (Wien 1950)

Christine Freitter, Die österreichischen Handelscompanien des 17. und 18. Jahrhunderts (veröffentlicht als Dipl. -Arb. Wirtschaftsuniv. Wien, 1986)

Karl R. Frick, Vergessene Flotten (Graz 1990)

Holden Furber, Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800 (Minneapolis 1976)

Peter Gassner, Karl VI., Triest und die Venezianer In: Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs Sonderband 3 (1997), 17-109.

Karl Gogg, Österreichs Kriegsmarine 1440 – 1848 (Salzburg 1972)

Thomas Habersatter (Hg.), schiff voraus. Marinemalerei des 14. bis 19. Jahrhunderts. Residenzgalerie Salzburg, 16.7. - 1.11.2005 (Salzburg 2005)

Konrad Hartl, Triest – Österreichs Tor zum Mittelmeer In: Geschichte, Nr. 72 (Wien 1986)

Gerald B. Hertz, England and the Ostend Company In: The English Historical Review, Vol. 22 No.86 (Oxford 1907) 255-279

Ulrike Herzog, Gian Luca Pallavicini, Ein Lebensbild eines italienischen Adeligen im 19. Jahrhundert (veröffentlicht als Dipl. -Arb. Univ. Wien 1997)

Frank Howard, Segel-Kriegsschiffe 1400 – 1860 (Koblenz 1989)

Leopoldine Hokr, Groß Siegharts – Schwechat – Waidhofen/Thaya. Das Netzwerk der frühen niederösterreichischen Baumwollindustrie (Frankfurt a. Main 2007)

Charles W. Ingrao, The Habsburg Monarchy 1618-1815

Wilhelm Kaltenstadler, Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert. In: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 5 (1969)

Robert A. Kann, Geschichte des Habsburgerreiches 1526 bis 1918 (Wien/Köln/Weimar 1993)

Karin Kleinschuster, Die Geheimverhandlungen und Friedensverträge während des Spanischen Erbfolgekrieges (veröffentlicht als Dipl. -Arb. Univ. Graz 1990)

John Komlos, Institutional Change under Pressure. Enlighted Goverment Policy in the eighteenth century Habsburg Monarchy In: Journal of European Economic History, 15 (1986)

Andrea Komlosy, An den Rand gedrängt. Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Oberen Waldviertels (Wien 1988)

Andrea Komlosy, Vom Kleinraum zur Peripherie. Entwicklungsphasen der wirtschaftlichen Abhängigkeit im 19. Jahrhundert. In: Herbert Knittler (Hrsg.), Wirtschaftsgeschichte des Waldviertels (Horn/Waidhofen an d. Thaya 2006), S. 217

Alfred Koudelka, Unsere Kriegsflotte 1556 – 1906 (Wien 1908)

Johannes Kunisch (Hg.), Eugen Savoyen Zeit. Prinz Eugen von Savoyen und seine Zeit. (Freiburg/Würzburg 1986)

Karl Lechner, Zur Gründungsgeschichte der österreichischen Kriegsmarine. In: Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung. (Wien/München 1894) 614-656

Artur Lengnick, Die Entwicklungsgeschichte unserer Kriegsmarine (Wien 1915)

Arnold Luschin von Ebengreuth, Östereichs Anfänge in der Adria. Vortrag (Wien 1916)

Jacob Löwenthal, Geschichte der Stadt Triest. (Triest 1857)

Horst Friedrich Mayer, Dietrich Winkler, Als die Adria österreichisch war. Österreich-Ungarns Seemacht (Wien 1986)

Horst Friedrich Mayer, Dietrich Winkler, Rot-weiß-rote Weltreisen (Wien/Holzhausen 1998)

Herbert Matis, Österreich im aufgeklärten Absolutismus In: Herbert Matis (Hg.), Von der Glückseligkeit des Staates (Wien 1981)

Klaus-Peter Matschke, Das Kreuz und der Halbmond. Die Geschichte der Türkenkriege (Düsseldorf 2004)

Walter Markov, Die koloniale Versuchung. Supplementa zu F. Pollack-Parnaus Ostindienkompanie, in: Österreich im Europa der Aufklärung, Bd. 1, (Wien 1985) 593-603

Franz Martin Mayer, Zur Geschichte der östereich. Handelspolitik unter Karl VI. In: Mitteilungen des Institutes für Österreichische Geschichtsforschung (Wien/München 1897) 129-145

Franz Martin Mayer, Die Anfänge des Handels und der Industrie in Oesterreich und die orientalische Compagnie. Nach bisher unbenützten Quellen bearb. (Innsbruck 1882)

Grete Mecenseffy, Karl VI. spanische Bündnispolitik 1725-1729 (Innsbruck, 1934)

Stefan Meisterle, Country Trade unter kaiserlicher Flagge. William Bolts und die zweite Österreichische Ostindienkompagnie. In: Wiener Geschichtsblätter, Verein für die Geschichteder Stadt Wien (Hrsg.) (Wien, 2007)

Hanns Leo Mikoletzky, Österreich – das große 18. Jahrhundert (Wien 1967)
Martin Naumann, Österreich, England und das Reich 1719-1732 (Berlin 1936)

Helmut Neuhold, Österreichs Helden zur See (Graz 2010)

Franz Xaver von Neuman-Spallart, Oesterreichs maritime Entwicklung und die Hebung von Triest. Eine volkswirtschaftliche Studie. (Stuttgart 1882)

Libert de Paradis, Das Seewesen in Österreich-Ungarn, seine Wichtigkeit, Entwicklungsfähigkeit und Literatur (Wien 1879)

Georg Pawlik, Die K.(U.)K. Marine von den frühen Anfängen bis zum 1. Weltkrieg. In: Militaria Austriaca 10. (Wien 1992)

Franz Pesendorfer, Österreich – Großmacht im Mittelmeer? Das Königreich Neapel-Sizilien unter
Kaiser Karl VI. (1707/20-1734/35) (Wien/Köln/Weimer 1998)

Marco Picone Chiodo, Der Spanische Erbfolgekrieg in Italien (München 2003)

Franz von Pollock-Parnau, Eine österreichisch-ostindische Handelskompanie 1775-1785. Beitrag zur österreichischen Wirtschaftsgeschichte unter Maria Theresia und Joseph II. (Stuttgart 1927)

Alexander Randa, Österreich in Übersee (Wien/München 1966)

Josef Rechberger von Rechkron, Geschichte der K.K. Kriegs-Marine. I. Theil Österreichs Seewesen in dem Zeitraume von 1500 – 1797 (Wien 1882)

Oskar Regele, Der österreichische Hofkriegsrat 1556-1848 (Wien 1949)

Karl Riegler, Geschichte der ostendischen Kompanie unter Karl VI. In: Zweiter Jahres-Bericht des Vereines der Wiener Handels-Akademie. (Wien 1874)

Bernd Rill, Karl VI. Habsburg als barocke Großmacht (Graz/Wien/Köln 1992)

Marta Riess, Die Familiengeschichte des Hauses Pallavicini in Österreich-Ungarn (Wien 2006)

Ursula Rischanek, Österreichische Großmachtpolitik in Italien 1700-1714. unter besonderer Berücksichtigung der Lage in Toskana und der Eroberung Neapels (veröffentlicht als Diss. Univ. Wien 2003)

Karl A. Roider, The reluctant Ally. Austria's policy in the Austro-Turkish War 1737-1739 (Baton Rouge 1972)

Karl A. Roider, Austria's eastern Question, 1700-1790 (Princeton 1982)

Guy Rowlands, The financial decline of a great power. war, influence, and money in Louis XIV's France (Oxford 2012)

Roman Sandgruber, Herwig Wolfram, Österreichische Geschichte. Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart (Wien 1995)

Paul Schmalenbach, Kurze Geschichte der k.u.k. Marine (Herford 1970)

Stefan Smid, Der Spanische Erbfolgekrieg. Geschichte eines vergessenen Weltkriegs (1701 - 1714) (Köln/Wien 2011)

Stefan Seitschek, Herbert Hutterer, Gerald Theimer (Hg.), 300 Jahre Karl VI. (1711-1740). Spuren der Herrschaft des "letzten" Habsburgers. Begleitband zur Ausstellung des Österreichischen Staatsarchivs (Wien 2011)

Heinrich Ritter von Srbik, Der staatliche Exporthandel Österreichs von Leopold I. bis Maria Theresia (Wien 1907)

Anthony Eugene Sokol, Seemacht Österreich (Wien/München/Zürich 1972)

Anthony Eugene Sokol, The Imperial and Royal Austro-Hungarian Navy. (Annapolis 1968)

Lawrence Sondhaus, The Habsburg Empire at Sea. Austrian naval policy, 1797-1866 (West Lafayette 1989)

Erwin Steinböck, Lothar Baumgartner, Die Uniformen der k. k. Österreichischen und k. u. k. Österreichischen-ungarischen Kriegsmarine (Graz 1984)

Jörg C. Steiner, Leistungs- und Laufbahnabzeichen in der K.u.K. Kriegsmarine (Wien 1992)

Schworella & Heick (Verlag), Einführung in die Geschichte der Stadt Triest. Nach mehreren Autoren (Wien 1913)

Ernst Trost, Prinz Eugen (Wien 1985)

Helga Tschugguel, Österreichische Handelsgesellschaften im 18. Jahrhundert. (veröffentlicht als Diss. Univ. Wien 1994)

Friedrich Wallisch, Die Flagge Rot-Weiß-Rot (Graz/Wien/Köln 1942)

Adam Wandruszka, Die Adriapolitik der Österreichischen Monarchie In: La Mitteleuropa nel tempo. Atti del convegno (Gorizia 1973)

Adam Wandruska, Das Haus Habsburg. Die Geschichte einer europäischen Großmacht (Wien 1989)

Ottocar Weber, Der Friede von Utrecht. Verhandlungen zwischen England, Frankreich, dem Kaiser und den Generalstaaten 1710-13. (Gotha 1891)

Ottocar Weber, Die Quadrupel-Allianz vom Jahre 1718. (Gotha 1887)

Eduard Graf Wilcek, Das Mittelmeer seine Stellung in der Weltgeschichte und seine historische Rolle im Seewesen (Wien 1895)

Georg Zivkovic, Alt-Österreichs Heerführer (Wien 1976)

9.1 Bild- und Kartennachweis

„Ich habe mich bemüht, sämtliche Inhaber der Bildrechte ausfindig zu machen und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder in dieser Arbeit eingeholt. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir.“

Abbildung 1, S. 5: Helmut Neuhold, Österreichs Helden zur See (Graz 2010)

Abbildung 2, S. 13: Europa 1699, IEG-Maps - Kartenserver am Institut für Europäische Geschichte Mainz. <http://www.ieg-maps.uni-mainz.de/mapsp/mappEu699Serie2.htm> (Zugriff: 2013-01-27)

Abbildung 3, S. 14: Francesco Solimena, Portrait of Charles VI, Holy Roman Emporer (1685-1740). <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Portrait_of_Charles_III_of_Habsburg.jpg> (Zugriff: 2013-01-27)

Abbildung 4, S. 18: Europa 1721, IEG-Maps - Kartenserver am Institut für Europäische Geschichte Mainz. <http://www.ieg-maps.uni-mainz.de/mapsp/mappEu721Serie2.htm> (Zugriff: 2013-01-27). Die Häfen am Österreichischen Litorale wurden der Karte durch den Autor hinzugefügt.

Abbildung 5, S. 20: Europa 1714, IEG-Maps - Kartenserver am Institut für Europäische Geschichte Mainz. <http://www.ieg-maps.uni-mainz.de/mapsp/mappEu714Serie2.htm> (Zugriff: 2013-01-27)

Abbildung 6, S. 32: Europa 1721, IEG-Maps - Kartenserver am Institut für Europäische Geschichte Mainz. <http://www.ieg-maps.uni-mainz.de/mapsp/mappEu721Serie2.htm> (Zugriff: 2013-01-27)

Abbildung 7, S. 40: Jacob Löwenthal, Geschichte der Stadt Triest. (Triest 1857)

Abbildung 8, S. 49: Europa 1721, IEG-Maps - Kartenserver am Institut für Europäische Geschichte Mainz. <http://www.ieg-maps.uni-mainz.de/mapsp/mappEu721Serie2.htm> (Zugriff: 2013-01-27) Der Kartenbereich wurden vom Autor auf die Österreichischen Niederlande eingeschränkt.

Abbildung 9, S. 53: Auktionshaus Tschöpe, Historische Wertpapiere und Finanzdokumente. <http://www.tschoepe.de/auktion48/auktion48.htm#Oesterreich> (Zugriff: 2013-01-27)

Abbildung 10, S. 56: Auktionshaus Tschöpe, Historische Wertpapiere und Finanzdokumente. <http://www.tschoepe.de/auktion48/auktion48.htm#Oesterreich> (Zugriff: 2013-01-27)

Abbildung 11, S. 62: GOOGLE (Hrsg.), Google Maps, Buccari. <http://maps.google.com/maps> (Zugriff: 2013-01-27)

Abbildung 12, S. 62: GOOGLE (Hrsg.), Google Maps, Messina. <http://maps.google.com/maps> (Zugriff: 2013-01-27)

Abbildung 13, S. 67: Ulrike Herzog, Gian Luca Pallavicini, Ein Lebensbild eines italienischen Adeligen im 19. Jahrhundert. (Dipl. -Arb. Univ. Wien 1997)

Abbildung 14, S. 70: Europa 1721, IEG-Maps - Kartenserver am Institut für Europäische Geschichte Mainz. <http://www.ieg-maps.uni-mainz.de/mapsp/mappEu721Serie2.htm> (Zugriff: 2013-01-27) Der Kartenbereich wurden vom Autor auf die italienische Halbinsel eingeschränkt sowie um Reiseroute und den entsprechenden Häfen erweitert.

Abbildung 15, S. 72: Robert L. Dauber, Die Malteser Ordens-Marine im Türkenkrieg 1736-39 an der Donau (Wien 2002)

Abbildung 16, S. 78: Europa 1748, IEG-Maps - Kartenserver am Institut für Europäische Geschichte Mainz. <http://www.ieg-maps.uni-mainz.de/mapsp/mappEu748Serie2.htm> (Zugriff: 2013-01-27)

10. Anhang

10.1 Zusammenfassung

In der vorliegenden Arbeit beschreibe ich die Entstehung, das Wirken, das Ende sowie die wichtigsten Protagonisten der Marine unter Karl VI. Die Geschichte der habsburgischen Marine Kaiser Karls VI. beginnt mit dem Spanischen Erbfolgekrieg, 1701-1714, konkret sind Kriegsverlauf und die Erfahrungen des jungen Habsburgers nicht zu unterschätzende Ursachen für die Marinepolitik in der Regierungszeit Karls VI. Im Königreich Neapel wird schon während des Spanischen Erbfolgekrieges eine erste kleine habsburgische Marine aufgestellt, 1707, die gegen Ende des Krieges weiter ausgebaut werden soll. Die Pläne scheitern an der fehlenden habsburgischen Handelsflotte, ohne welche die Marine als nutzlos erachtet wird.

In der Folge versucht Karl VI. Wirtschaft und Außenhandel durch Freihandel, Freihäfen und Handelskompanien zu beleben. Die Ausrufung der freien Schifffahrt auf der Adria, 1717, ist der erste Schritt in der Etablierung einer eigenständigen habsburgischen Marinepolitik. Die Einrichtung von Freihäfen in Triest und Fiume, 1719, sollen Kaufleute aus aller Welt zum Handeln an den österreichischen Litorale locken. Die Gründung der kaiserlichen Orientalischen Kompanie, 1719, zum Handel mit dem Osmanischen Reich sowie der kaiserlichen Ostindienkompanie in Ostende, 1722, sollen Wirtschaft und Handel im Habsburgerreich weiter stärken. Gleichzeitig soll auch die Kriegsmarine an die geplante Ausweitung des Hochseehandels angepasst und vergrößert werden. Ein Marineoffizier aus Großbritannien, Lord Forbes, wird zum Oberbefehlshaber der Marine ernannt, 1719, und soll Aufbau und Ausbau der Marine planen und ausführen. Der Mangel an finanziellem Einsatz sowie das Unverständnis der habsburgischen Verwaltungen führen nach kurzer Zeit zu seinem Rücktritt, 1721. Seine Nachfolger haben es nicht leichter. Vizeadmiral Deichmann, ein dänischer Adeliger wird 1727 mit einer Inspektion der habsburgischen Marine und der Häfen am Mittelmeer beauftragt. Seinem diesbezüglichen Bericht an Kaiser Karl VI. sowie seinem Programm zur Errichtung einer Marine folgen jedoch keine Taten.

In den 30er Jahren des 18. Jahrhunderts enden sowohl die Tätigkeiten der Handelskompanien, als auch die der Marine. Die Handelskompanien verlieren aus wirtschaftlichen und politischen Gründen jegliche Bedeutung beziehungsweise, werden eingestellt. Die Marine überdauert den

Verlust der süditalienischen Königreiche Neapel und Sizilien nur durch die Flucht nach Triest, 1734. Dort wird die Marine, nach einem kurzen Gastspiel als österreichische Marine unter dem „General der Galeeren und übrigen Marina“ Pallavicini, kurz darauf nicht durch eine Seeschlacht, sondern durch einen Federstrich vom Meer gefegt.

10.2 Lebenslauf

Studium und Ausbildung

2005 – 2013	Universität Wien Diplomstudium Geschichte
1997 – 2001	Johannes-Kepler-Universität (JKU), Linz Magisterstudium Wirtschaftsinformatik
1991 – 1997	HBLA für Kultur- und Kongressmanagement, Steyr

- Abschluss mit Matura