

ARGO.

Zeitschrift für krainische Landeskunde.

Nummer 7.

Laibach, 1900.

VIII. Jahrgang.

Das Eisen in Krain.

Beiträge zur Geschichte der krainischen Eisenindustrie und des krainischen Eisenhandels.

Von A. Müllner.

Der Eisenhandel und sein Verfall.

VI.

Das XVIII. Jahrhundert.

Das k. k. Oberberggericht möge darüber der Gefällen-Administration Klagenfurt Mittheilungen machen. Es wird nun Ruard unterm 28. September 1781 von Redange aufgefordert, die Verbotabschrift vorzulegen.¹⁾ Die Herren hatten die Action von 1760 schon vergessen.

Im selben Jahre verwendet sich Ruard darum: „Dass die hieländischen Nagel-, Sensen- und Zeugschmiede kein Eisen Materiale mehr aus Kärnten kommen lassen, sondern von Sava abzunehmen angehalten werden möchten.“ Zois Decr.-Prot. Nr. 22. Act ddo. 21. Nov. 1781.

Wir haben schon anderwärts die Gelegenheit gehabt, die verworrenen und ganz eigenthümlichen Verhältnisse beim krainischen Eisengewerke, wie sich selbe durch Jahrhunderte fortschleppten und von allen möglichen Behörden vergebens bekämpft und gerügt wurden, zu schildern. Die alten, gewählten oder ernannten Bergrichter waren schon geplagte Leute, und nun versucht es die neuorganisirte Bureauekratie, Ordnung zu schaffen. Eine Commission kam nach Krain, erstattete über ihre Wahrnehmungen der Hofkammer Bericht und fand glücklich wieder einen Sündenbock für den schlechten Zustand der Eisenwerke — nämlich nach altem Brauche im armen Oberbergrichter!

Unterm 4. December 1772 ddo. Wien schreibt die k. k. Hofkammer an den Oberbergrichter — es war J. W. v. Aichelburg — dass die wegen Einrichtung des Berg- und Waldwesens und Einführung der Eisenfrohe in Krain, „letzt fürgewesene

Commission sich geäußert hat, dass der Herr Landrath und Oberbergrichter an dem dormaligen so schlechten Zustande der krainischen Eisenwerke nicht geringe Schuld tragen“. Er solle sich verantworten: „Warum selber den Werkern in Ansehung ihrer Bauart sowohl, als der verwirrten Lehen und Massen, und daher erwachsenen Uneinigkeiten nicht werthätig Hilfe geleistet, die vielen Beschwerden der Gewerke und Arbeiter, besonders bei Eisnern und Steinbüchel abgethan (!), sondern vielmehr die unter Solchen entstandenen Strittigkeiten und Prozesse, wie den bei Eisnern zwischen der Rebulin und dem Lotritsch auf längere Zeit hinausgeschoben und also mit Verursachung unnöthiger Unkosten die gebührende Gerechtigkeit nicht administrirt, sondern vielmehr zugestanden habe, dass durch die so schädlichen Gerichtsprocuratores diese Strittsachen nur mehr verwirrt und verbittert worden¹⁾? (!) Warum selber die Bedrückung der armen Gewerke und Arbeiter in Abforderung der unbilligen Mauten (!), des Fleischkreuzers (!), wie nicht weniger die allzuhohe Anschlagung der Pfennwerthe (!) des Ducatens zu 16 Siebzehner (!) und andere derlei Unbilligkeiten in der Zeit abzuthun sich nicht bemüht; weiters die Waldschädlichkeiten und Verwüstungen zu remediren sich nicht beeifert, und diesem unersetzlichen Schaden bis anhero zugesehen, und endlich auch zugestanden habe, dass der Baron Zois die caducirten Hämmer in Rotwein in Stahlschläge verwandelt, die Kropper Gewerkschaft von diesem Baron Zois aus ihren Lehen mit Gewalt vertriebenen und von Solchen sowohl, als andern mehreren Unbilligkeiten ohne aller Ahndung ausgeübt worden sind? Worüber man demnach dessen standhafte Verantwortung ehestens gewärtiget.“

Es scheinen recht naive Herren dieser Commission angehört zu haben; von krainischen Gewerke und deren Bergvolke hatten sie jedenfalls keine richtigen Begriffe, so wenig als von den durch Jahrhunderte eingewurzelten Uebelständen, für welche jetzt der ehrliche Aichsburg verantwortlich gemacht wird.

Die Commission belehrte sich offenbar nur in Eisnern, Kropp und Steinbüchel und kannte die Verhältnisse dieser Bergorte und ihr Völkchen eben gar nicht.

Die Studienreisen fremder Montanisten

¹⁾ Man sieht, die Herren der Commission waren nicht aus hiesiger Gegend!

¹⁾ Rev.-Bergamt-Acten 1781, Nr. 110.

müssen inzwischen den Behörden auffällig geworden sein. Denn unterm 11. September 1782¹⁾ wird abermals eingeschärft, „dass in keinem Berg- und Hammerwerke einem Fremden, wenn er auch die Erlaubniss von der Hofkammer hat, ohne dass er von einem oberberggerichtlichen Individuo begleitet, oder von diesem Oberberggericht wieder ein besonderes Creditiv-Schreiben aufzuweisen haben wird, weder etwas in den Werkgaden zu sehen gelassen, noch auch ihm der Aufenthalt über drei Tage lang gestattet werden solle“.

Im Jahre 1778 erscheint nämlich plötzlich ein schwedischer Edelmann v. Stockenström auf der Bildfläche. Derselbe bereist die österreichischen Bergwerke, um sie zu studieren. Nicht mit Unrecht kam man ihm von massgebender Seite mit Misstrauen entgegen. Wie berechtigt dasselbe war, zeigte sich bald, denn gerade Schweden machte uns in kurzer Zeit darauf die gefährlichste Concurrenz. Unterm 4. September 1778 wird nämlich befohlen, es sei Stockenström der Besuch der hiesigen Bergwerke, jedoch mit grösster Behutsamkeit und Vorsicht zu gestatten. Naiver war Baron Sigmund von Zois, welcher mit Stockenström correspondirte und ihn über die Eisenproduction etc. informirte. So publicirte Herr Prof. A. Belar in „Mitth.“ 1894, p. 134 einen Brief Zois' an Stockenström, datirt vom 4. April 1781, in welchem er den Export von Eisen aus und durch Krain auf 130.000 Centner beziffert, davon liefere Kärnten 62.000 Centner Roheisen und 38.000 Stangeneisen und Stahl. Krain aber 18.000 Centner Schmied- und verarbeitetes Eisen und 12.000 Centner Stahl und Stangeneisen. Sicher war dies nicht der einzige Brief, den er an Stockenström geschrieben.²⁾ Es scheint denn doch, dass der von Zois so offenherzig empfangene und instruirte Schwede bei seiner Anwesenheit in Krain denn doch nicht nur rein wissenschaftliche Zwecke verfolgt, und die ihm von Sigmund von Zois 1781 mitgetheilten Exportverhältnisse nur zu seiner theoretischen Belehrung benützt habe, denn schon bald beginnt der Import von Schwedischen Nägeln unsere Nagelschmiede zu beunruhigen. Die Kopper und Steinbüchler beschwerten sich darüber, werden aber mit Gubernial-Rescript ddo. 20. Juni 1786 über ihre Beschwerde wegen häufiger Einfuhr schwedischer Nägel abgewiesen.³⁾ Bis 1795 fiel schon merklich die Production und das Sitzungsprotokoll Nr. 47 von 1796 constatirt nur für Jauerburg und Stein-

¹⁾ Zois, Decretenprotokoll, Nr. 63.

²⁾ Vielleicht existirt Stockenströms Correspondenz mit Zois noch in Schweden? Wir wären den schwedischen Gelehrten für eine diesbezügliche Nachricht recht dankbar.

³⁾ Cammeralprotokoll Nr. 103.

büchel eine Steigerung, in allen übrigen sieben Gewerken war sie gegen 1794 gesunken.

Im Jahre 1782 stellten sich die Eisenpreise wie folgt.¹⁾

a) Für Sava: Grodl der Meiller an den Stahlschlägen loco Sava:

ohne Sospiro	28 fl. 30 kr.
mit Sospiro	30 „ —
Stahl, sortirt, nach Laibach gestellt	80 „ —
Nach Triest franco gestellt	94 „ —

b) Für Jauerburg:

Stahl per Meiller loco Laibach, und zwar Mez-	
zanettino	72 „ —
Mezzano	69 „ —
Machia	69 „ —
Bianco	67 „ —

Die Preise der Nägelsorten waren:

a) Wocheiner Waare:

Canali, Terni und Cesseni à Lagel per 150 \bar{u}	16 „ —
da 3 tratti }	15 „ —
da 70 tratti } à Lagel 150 \bar{u}	14 „ —
da Basto }	16 „ —
Bressanelli à Lagel 175 \bar{u}	30 „ —

b) Eiserner Waare:

Canali, Terni tratti und Curti, Cesseni, Qu-	
aterni, Mantuani, da tre, da Soldo per Lagel	
inclusive Tara à 170 \bar{u} in Loco abgegeben	22 „ 57 „
Nach Triest gestellt	25 „ 52 „

c) Kopper und Steinbüchler Waare:

Canali, Gondolini, Terni tratti, Terni curti,	
Cesseni, Quaterni, Mantuani, per Lagel in loco	24 fl. 18 kr.
Nach Triest gestellt	26 „ —
Bressonelli in loco	34 „ 18 „
in Triest	36 „ —
Brocchi zu 60.000 in loco	39 „ 48 „
In Triest	41 „ 30 „
detto zu 100.000 per Lagel in loco	49 „ 18 „
in Triest	51 „ —
Da Cavallo in loco	45 „ 42 „
in Triest	47 „ —
Eisendraht aus der Wochain, sortito per Meiller	157 „ 8½ „
detto grobe Sorten	70 „ — „
Zeiseisen in Buschen per Meiller	62 „ —

Laut Visitationsprotokoll von 1782 war die Stahlwaare von Sava von besonderer Härte, hatte guten Absatz und wurde von den Triestinern contractweise auf drei und mehrere Jahre zum Voraus bestellt und abgenommen.

Der Jauerburger Stahl wurde von Laibach aus via Triest nach Sinigaglia und weiter nach den Seestädten der Adria und des Mittelmeeres geliefert.²⁾

Von den Neumarkter Schlägen wurde der Meiller feinerer Stahlsorten zu 79—80 fl., von gröbereren per 74—75 fl. abgesetzt.³⁾ Die Waare ging

¹⁾ Rev.-Bergamt-Acten de 1782.

²⁾ Rev.-Bergamt-Acten ddo. 13. April 1783.

³⁾ L. c.

theils an die Firma Zois in Laibach oder direct nach Triest.

Für Italien wurden nur dünne Stahl- und Eisenstäbe geliefert, weil die Schmiede dort nur kleine Feuer und wenig Brennstoff hatten, daher dicke Stahlstangen schwer zu bearbeiten waren. Die für Italien gefertigten Stahlstangen wurden als lama da caro, riga, tondini, ottanguli, quadrati etc. in Verschleiss gebracht.¹⁾

Die Josefinischen Reformen betrafen auch das Bergwerkswesen. Eine der Ersten war die Einführung „der Frohne“, einer Auflage von 1 fl. 40 kr. per Meiller.²⁾

Laut Revier-Bergamts-Act ddo. 29. December 1781 hebt der Kaiser zur Hebung des Eisenhandels die bis nun „bestandenen Zwangsanstalten und Gesetze, die dermaligen Verschleisswidmungen und Preissatzungen“ gänzlich auf. Jedermann kann kaufen, wo er will, und die Gewerke ohne Pass verkaufen wo sie wollen und zu selbst beliebigen Preisen. Unterm 8. November 1782 wird die k. k. Eisen- und Stahlniederlage in Wien aufgehoben und Jedermann erlaubt, Eisenniederlagen zu errichten. (Cf. auch Zois' Decret-Prot. Nr. 72.)

Mit Patent vom 1. November 1781 wurde auch das Ober-Berggericht aufgehoben und seine Agenden unter das Kreisamt und die herrschaftlichen Justitiäre vertheilt; für das rein Montanistische aber eine Bergsubstitution creirt,³⁾ Das Gubernialrescript für Krain ist vom 23. März 1783 datirt. — Ferner wurde laut Decretes ddo. 26. Juli 1783 verfügt: „dass der gesammte Eisen-Manufactur-Stand in den Erblanden für ein Politicum angesehen, dass die Schmelz- und Hammerwerke dem Wetteifer und der Concurrenz ohne besondere Direction den Gewerken überlassen, und dass den k. k. Berggerichten nur die bei erwähnten Schmelz- und Hammerwerken vorfallenden Streitsachen und Contentiosa zugetheilt werden sollen. Zois Dec.-Prot. Nr. 80.

Im Zusammenhange damit wird sub 6. September verfügt, dass die Concessions-Ertheilungen für die Zukunft den Landesstellen zukommen. l. c. Nr. 83.

Der Genuss der Wälder wurde nach dem all-

¹⁾ Haquet, Oryc. Carn. III. p. 115.

²⁾ Rev.-Bergamt-Act de 1805 Nr. 52 und Zois' Decreten-Protocoll Nr. 3, laut welchem das Gewerk mit Decret ddo. 16. December 1780 intimirt wurde, dass „die hiesigen Gewerke der Eisenfrohngebühr unterzogen seien und vermöge dieser die Fassionirung der Vorräthe vom 26. Mai bis 1. Nov. a. c. dem Oberberggericht eingeschendet werden sollen“. Laut Prot. Nr. 57 aber wurde unterm 24. Mai 1782 die Eisenfrohne per 2 kr. vom Centner vom 1. Mai ab in Krain, und zwar von rohem wie verarbeitetem Eisen eingeführt.

³⁾ Cf. „Argo“ IV. p. 195 und VI. p. 41.

gemeinen Eigenthumsrechte eingeführt und keine bestimmten Waldungen zum Bergbaue vorbehalten. l. c. Nr. 87. Die Besorgung des Waldwesens aber wurde an die Kreisämter gewiesen.

Man trachtete früher ängstlich zu verhüten, Werkleute ins Ausland entführen zu lassen. So verbietet Maria Theresia noch unterm 4. September 1762 strengstens, Eisen- und Stahlarbeiter an benachbarte Länder, wo Eisen und Stahlmanufacturen errichtet werden, entweichen zu lassen, und befiehlt, sowohl die Emigranten, als deren Verföhrer zu bestrafen. (Rev.-Bergamts-Act von 1762.)

Anders dachte man 22 Jahre später. Unterm 10. April 1784 wird aufgetragen: „dass für die Mailändischen Eisenschmelzwerke hierorts ein tüchtiger, und der Wälischen Sprache kundiger Schmelzer ausfindig gemacht, und die Bedingnisse, gegen welche sich ein solcher auf zwei Jahre lang nach Mailand begeben wollte, ehestens der Berggerichts-substitution angezeigt werden solle.“ Zois Dec.-Prot. Nr. 105.

In einer Vorstellung an den Kaiser Leopold ddo. Laibach 25. Juli 1790,¹⁾ sprechen sich die krainischen Stände über die Massregeln bei den Bergwerken ebenfalls aus.

Im „Anhange allgemeiner Landesbeschwerden und Wünsche“ wird im § 6 von den Bergwerken gehandelt; hier heisst es Bogen 43 ff:

„Die Bergwerke in Krain verdienen allerdings die Aufmerksamkeit der Gesetzgebung. Sie machen den vorzüglichsten Zweig des Activhandels aus, vermehren die Massen des circulirenden Geldes, ernähren unzählige Familien und reichen ansehnliche Summen in das Aerarium. Von ihrer Wichtigkeit war man schon 1575 überzeugt, schon damals wurde in Laibach ein Oberberggericht und Waldamt errichtet, welches die ordentliche Instanz für alle Gewerken im Lande war, und zugleich die innere Bergwerkspolizei besorgte.

Durch das Patent von 1. November 1781 wurde es so, wie die unvergessliche Landesstelle gehoben, in ein Bergamt zu Idria an der äussersten Gränze des Landes verändert, zu Laibach nur eine untergeordnete Berggerichts-substitution belassen, und der Geschäftszug nach Verschiedenheit der Gegenstände bald an das Bergamt und die Substitution, bald an die Ortsgerichte, bald an die Kreisämter, Waldbezirkscommissariate und Grundobrigkeiten gewiesen.

Die Folgen dieser Zerstörung sind leider:

a) Verwirrung und gehemmter Lauf der Geschäfte.
b) Gehäufte Unkosten durch vermehrte Reisen, Postporto, Sachwalter an so verschiedenen, zum Theil entfernten Orten.

c) Neckereien von Seite der Ortsgerichte, die, um Taxen zu ziehen, jede Angelegenheit in den Rechtsweg um so gewisser einleiten, je undeutlicher für sie die Gränzlinien sind, wo das politische aufhört und das gerichtliche beginnt.

¹⁾ Manuscript im Museo, bestehend aus 52 halbbrüchig geschriebenen Foliobogen.

d) Bejammernswerthe Verwüstung der Waldungen.

e) Erschwerte Polizei der Bergwerke und nothwendiger Verfall der Mannszucht unter den Arbeitern.

Die Stände haben Grund, zu befürchten, dass der erschwerte Rechtszug, vereinigt mit den übrigen Lasten, die den Bergwerksinhaber drücken, den Verfall der Bergwerke nach sich ziehen und das Land Krain durch Stockung dieser ergiebigsten Quelle des Geldeinflusses von beiläufig 300.000 fl. unter den Contributionsstand setzen werde.“

Die Stände bitten daher „um Wiederherstellung des Oberbergerichtes in Krain mit seiner vorigen Wirksamkeit, wie es im Jahre 1780 bestanden hat.“

Ein schlimmes Prognostikon stellte der krainischen Eisenindustrie auch Haquet in seiner Oryct.-Carn. 1784, wo er III., p. 38 schreibt:

„Der Preis des Stahles nach Triest geliefert, ist der Centner aufs höchste 10 fl., da aber nun eine neue Auflage durch die Einführung der Frohn¹⁾ gemacht worden, so muss auch künftighin der Preis ausser Land erhöht werden. Sollte aber dieses nicht angehen, so wird man bemüssiget sein, es beim alten zu lassen, wenn nicht durch Einführung einer besseren Manipulation durch das neu im Lande errichtete Bergamt grössere Vortheile verschafft werden; doch ist daran sehr zu zweifeln, denn der Hauptumstand ist, dass es erstens bei dem kleinen und elenden Bergbau platterdings nicht leicht angeht, Verbesserungen anzubringen, ausgenommen in Sava und Jauernigg, welche aber wenig solcher bedürfen. Zweitens sind der Erze wenig und zerstreut für die übrigen Werke und sie kommen hoch zu stehen, so dass das daraus erzeugte Eisen nur mit wenig Gewinn verkauft werden kann. Umsomehr als das Land immer mehr mit Geld angefüllt wird, folglich dieses einen geringeren Werth bekommt, um sich Nahrungsmittel zu wohlfeilen Preisen, wie vor Zeiten möglich war, zu verschaffen. Die Seehäfen von Triest und Fiume mögen wohl mit der Zeit unsern Eisenbergwerken den Garaus machen.“

Und l. c. IV., p. 58 schreibt Haquet:

Man kann sich von dem Bergbaue in Krain (Idria ausgenommen) keine lange Dauer versprechen, indem bei der dermaligen Verfassung in Bezug der Waldungen u. s. w. und in Bezug des Commerzes die Anhäufung des Geldes im Lande zunimmt, folglich der Lohn der Arbeiter und die erkauften Lebensmittel in einem nicht verhältnismässigen Preise gegen den Verkauf des erzeugten Eisens stehen; so dass ohne allen Machtspruch dieses leicht vorauszusagen.“

Im Sitzungsprotokoll Nr. 261 von 1796 heisst es, dass die Nagelschmiedmanipulation jetzt leider bei überhaupt gesperrtem Commerce ganz darniederliegt.

Ein Hauptgrund für diese Stockung liegt in den politischen Verhältnissen, vorab im Falle Ve-

¹⁾ 1780 zum erstenmale eingeführt; dabei war Haquet gewiss kein laudator temporis acti!

nedigs, den vor Allem die schiffahrtkundigen Insulaner des Quarnero tief beklagten,¹⁾ und welcher auch auf die krainischen Handelsverhältnisse zurückwirkte.²⁾ So schleppte sich das Gewerkenwesen ins neunzehnte Jahrhundert.

Die Zukunft der Stadt Laibach.

XXXVII.

Die Fahrzeuge und ihr Verkehr auf der Save.

Bei Feuersgefahr mussten sich alle 40 Mann beim Amtsgebäude einfinden und am Löschen mitarbeiten. Für durch sie angerichtete Schäden sind sie solidarisch haftbar.

Die Verdiensteinhebung besorgte ein von ihnen selbst gewählter Vorsteher, dem zwei Vertrauensmänner zur Seite standen. Dieser hatte täglich die Einnahmen zu vertheilen. In Erkrankungsfällen gebührt dem Kranken Dreiviertel des per Mann verdienten Lohnes. Jeder hatte wöchentlich einen kleinen Betrag in eine Lade abzuführen, welche unter ämtlicher Mitsperre beim Amte verwahrt wurde. Diese Casse hatte die Bestimmung, etwaige Schäden zu ersetzen, und ihre Arbeitsgeräthschaften anzuschaffen. (L.-A.)

Laut Berichtes der Navigations-Commission an das Laibacher Kreisamt vom Jahre 1817 lag die Ursache so vieler Unglücksfälle auf dem Flusse in der durch übertriebene Gewinnsucht eingeschlichenen Ueberladung der Schiffe. Es wird beschlossen, einen Aufsichtsausschuss von vier Vertrauensmännern einzusetzen, welcher die Fahrten zu überwachen hätte. Ferner sollen Wasser-Merkpfähle oder Pegl errichtet werden. Die nächtlichen Fahrten sollen verboten werden. Die Schiffe selbst dürfen ohne Vorder- und Hintertheil nicht unter 18° 3' (74 Ellbogen) lang und unter 9' breit sein. Solche Verordnungen erflossen unterm 16. Juni 1817, 4. August 1831 und 23. October 1840. Nach den ersteren sollte die Schiffladung auf der Thalfahrt 150 Ctr., auf der Bergfahrt 630 Ctr., und bei Getreide 630 Metzen nicht übersteigen.³⁾ Unterm 18. Sep-

¹⁾ Francesco Carlo Craglietto in seinem Manuscripte: „Storia cronologica di Lossin grande“ von 1838 bespricht im „libro quarto“ den Fall der gloriosa Veneta Republica 1897. Da heisst es pag. 63:

„Venezia, si Venezia, non fondata sul usurpazione, nutrita nel sangue e sostenuta dalle violenze, ma pura nell' origine, semplice nelle leggi, tranquilla nelle più violenti tempesti, indipendente commerciante, dominatrice del mare, singolare nella sua Aristocrazia, saggia nelle sue massime, incorruttibile nel suo governo, felice nella sua situazione in mezzo all' acque, ed amorosa pei sudditi, ha dovuto cedere al fato di queste umane vicende.“ — Das Manuscript wird in Lossin grande aufbewahrt.

²⁾ Cf. auch die Bilanzen des Hauses Zoiss in „Argo“ VI, p. 97.

³⁾ Unterm 20. August 1838 wurde den Schiffen gestattet, ausnahmsweise ein höheres als das in der Gubernial-Verordnung ddo. 17. Juni 1817 bestimmte höchste Ladegewicht stromaufwärts zu

tember 1818 wurden für Körnerfrüchte folgende Gewichte normirt. Man nahm Weizen mit 80 \bar{a} , Korn und Hülsenfrüchte mit 75 \bar{a} , Leinsamen und Knoppfern mit 70 \bar{a} , Hafer und Gerste mit 50 \bar{a} per Metzen, den Eimer Wein aber zu 100 \bar{a} an. Die späteren Bestimmungen von 1840 normirten schliesslich das Gewicht einer Thalfahrtladung mit 450 und das der Bergfahrt mit 800 Ctr. als Maximum. Für jedes Schiff rechnete man im Jahre 1817 sechs starke Knechte, welchen Mllitärfreiheit zuzugestehen sei. Schliesslich schlägt der Bericht vom Jahre 1817 eine Commission zur Berathung einer Schifffahrtsordnung vor, welche ein Gesetzbuch in deutscher und krainerischer Sprache entwerfen sollte.

Mit Gubernialverordnung ddo. 25. Juli 1829, Nr. 16.337, wurde das Navigations-Bauamt zu Ratschach angewiesen, die Matrikulirung der Saveschiffe vorzunehmen. Diese Arbeit wurde 1831 beendet und unterm 17. März 1831 vorgelegt. Leider fehlt die erwähnte Tabelle beim Acte (Li-Reg. Regist.-Convol. 442.)

Der Trepelweg — volarska cesta (die Ochsenstrasse) — für den Schiffszug, zog ca. 1830 von Jesenitz bis Munkendorf am rechten Saveufer, von hier oder dem gegenüberliegenden Rann in Steiermark bis Gurkfeld bald rechts, bald links vom Strome, je nach Wasserstand und Einsicht des Schiffmeisters, von Gurkfeld bis zum Saušek am rechten Ufer.

Beim Saušek übersetzte man an das linke Ufer. Von hier wurden die Schiffe von 20—30 Menschen unter den Felswänden „pri ploheh“ 5—6 Stunden lang fortgeschleppt. Dies war die einzige Stelle, wo noch Menschenkraft verwendet werden musste, nachdem bis 1801 sonst alle Strecken für den Viehzug practikabel gemacht worden waren. (L.-A. 1801 ddo. 19. August.)

Dieser Zug ging bis St. Nikolaus in Sava (heute Eisenbahnstation). Hier übersetzten die Schiffe wieder auf das rechte Ufer, an welchem sie bis Salloch, und so lange der Laibachfluss noch befahren wurde, auch bis Laibach blieben. In Salloch war das Amtsgebäude „Aužlag“ das heutige Haus Nr. 22, die Magazine aber dort, wo jetzt die Stallung des Hauses Nr. 23 steht. Ein zweites Magazin für ärarische Güter lag hinter dem heutigen Hause Nr. 23. Von Salloch bis Laibach verführte man schliesslich das Getreide per Achse. Es luden zwei gute Pferde zwei Fässer „Leite“, sonst ein Fass, wofür an Fracht per Paar 15 Groschen, bezahlt wurde. Nur einmal und zwar 1834, dem Jahre der grossen Dürre, fand das ganze Jahr keine

frachten. Ueber Gesuch des Handelshauses Nicolaus Recher in seinem und der übrigen Getreidehändler Namen ddo. 22. August 1838, wird provisorisch bis zum Ausspruche der neuen Fracht- und Saveschifffahrts-Ordnung die Verordnung ddo. 20. d. M. dahin abgeändert, dass nun geladen werden dürfen: Weizen oder Kukuruz 1000 Metzen, Gerste 1400 Metzen, Hafer 1600 Metzen, Wein 800 Eimer.

Fahrt statt und selbst der Wasserfall von Mitale trocknete damals ein.

Mit Eröffnung der Südbahn bis Laibach erfolgte eine totale Umwandlung des Schiffsbaues und des Schiffsverkehrs auf dem Strome. Dieser ist, wie wir schon oben gezeigt, in seinem Oberlaufe bis zur Vereinigung mit dem Laibachflusse, welcher der Save auch ihre Richtung gibt, ganz unschiffbar. Nach der Vereinigung der beiden Flüsse wird die Save zwar schiffbar, aber nur mit kleineren Fahrzeugen, wegen der gefährlichen Stellen im Strombette. Diese reichen bis Steinbrück. Von Steinbrück abwärts, wo der Strom die Sann aufnimmt, wird er ruhiger, wasserreicher und ungefährlicher. Die Frächter begannen daher für diese Strecke grössere Schiffe zu bauen, welche bis 100 Fass (Leite¹⁾ zu 22—25 Metzen Inhalt luden, während die früher bis Salloch verkehrenden Fahrzeuge höchstens 48 bis 50 „Leite“ führten, was der Gubernialverordnung ddo. 25. August 1838 entsprach, welche für die Bergfahrt 800 Ctr. und für die Thalfahrt 250 Ctr. normirte.

Ohne Unfälle und Schiffsuntergänge lief es natürlich so wenig ab, als heute noch auf hoher See und Eisenbahnen Katastrophen vermieden werden können. Speciell im Jahre 1853 wird über sich häufende Unglücksfälle auf der Save geklagt. So scheiterte z. B. am 13. April ein Schiff des Anton Berdajs von Breg in der Gegend von Rann. Die Ursachen waren in der Regel Ueberladung und unzureichende Bemannung. Die Getreidehändler wollten eben viel Waare mit geringsten Kosten heraufbringen.

Diese unmässige Beladung der Schiffe wurde laut Statthaltereinote ddo. 18. October amtlich constatirt. Es wurden nun die Verordnungen ddo. 16. Juli 1817 und 4. August 1831 unterm 8. August 1853 wieder publicirt. In Folge dessen brachten die Getreidehändler und Schiffseigenthümer unterm 5. November ein Gesuch ein, „worin sie zeigen, dass obige Normen bei der gegenwärtigen Construction der Saveschiffe ihrer bedeutenden Grösse und Tragfähigkeit und bei dem Umstande, dass die Schiffe die gefährlichen Stellen zwischen Steinbrück und Salloch nicht mehr befahren, jedenfalls einer Aenderung bedürfen“. Es wurde eine Commission zu Erhebungen angeordnet, welche am 25. April 1854 in Steinbrück abgehalten wurde. Um die Ergebnisse dieser Commission, sowie die erfolgten Verfügungen interessirten sich auch die untersteirischen

¹⁾ Die Getreidefässer — Leite — in welchen von Sissek das Getreide heraufgebracht wurde, waren 1.45 m lang, bei 1.2 m Durchmesser. Sie hatten viereckige Füllöffnungen von 10 : 15 cm Weite. Entleert wurden sie durch eine ebenfalls viereckige Oeffnung am Bodenstück von 32 cm Höhe und 24 cm Breite. Sie fassten 20 bis 25 Metzen. Nach Autopsie einer solchen, in Lustthal noch 1897 vorhandenen „leita“. Nach Eröffnung der Strecke Wien—Laibach wurde das Getreide in Säcken, à 2 Metzen fassend, verfrachtet, da die Umladung der Fässer in die Waggons in Steinbrück zu kostspielig gewesen wäre.

Behörden, doch geben die noch vorhandenen Acten darüber keine Auskunft. Die Klagen über Ueberladung der Schiffe wiederholen sich fortwährend, so z. B. 1858 von Seite des Navigationsamtes Gurkfeld ddo. 7. November.

Unterm 4. December 1858 berichtet das Gurkfelder Amt über das Scheitern des Schiffes eines Vincenz Zotter von Gurkfeld, welches angeblich mit 1165 Ctr. Reis, Zucker und Kaffee beladen, und vom Krischmanitsch in Steinbrück expedirt worden war. Auch hier wird das Unglück auf Ueberlastung zurückgeführt und die Sehnsucht nach einem neuen Saveschiffahrts-Gesetze ausgesprochen.

Am 18. November 1858 wurden die Schiffeleute protokollarisch einvernommen. Von den 15 Mann der Bemannung wurden vorgeladen der Schiffsführer oder „Schaffer“ Mich. Beč aus Sagor, der Steuermann (Zadnik), Joh. Pauliha, vulgo Klanfer aus Unterhötisch, der Vordermann „Prednik“ Joh. Kovač, vulgo Gregetov aus Littai, der „Srednik“ Anton Adamič, vulgo Jakelnov aus Teneiše, der Dritte „ta tretji“ Martin Fištein und der „Kotolač“ Gregor Dolanc aus Košca. Die Ladung bestand aus 614 Colli im Sporcogewichte von 1217·69 Ctr., davon waren 40 Fass Oel per 87·20 Ctr. und 20 Fass Rum per 13·69 Ctr. nicht versichert. Das Unglück geschah am 18. October halb 3 Uhr Nachmittags bei der Agramer Brücke. Beč wollte den gewöhnlichen Weg durch das 16. Jochfeld nehmen, da aber dort Uferschutzbauten ausgeführt wurden, musste er ausweichen und trachtete das 15. zu passiren. Die gewaltige Strömung liess sich aber trotz aller Anstrengung der Mannschaft nicht überwinden, wozu noch heftiger widriger Wind sich gesellte, so dass das Schiff an das 15. Joch am rechten Ufer stiess, ohne dasselbe zu beschädigen, zerschellte und sammt der Ladung versank. Das Schiff war 30° lang, 14' 9" breit und hatte 3¼—4½" dicke Wände, war in gutem Zustande und gut ausgerüstet. Die Bemannung rettete sich auf die Brückenoche und das Unglück wurde als unverschuldet anerkannt. Dergleichen Fälle gaben immer wieder Anlass, über zu grosse Fahrzeuge und deren Ueberladung zu klagen. Die Regierung erhob ihrerseits gegen diese Vergrößerung der Schiffe mit Bezug auf die alten Gubernialerlässe, welche trotz veränderter Verhältnisse noch immer in Kraft bestanden, ihre Einsprache. Die Navigationsämter erstatteten Berichte, so z. B. Gurkfeld: dass die Schiffe von Sissek 2000 bis 2400 Metzen laden, ebenso Ratschach, welches unterm 1. October 1853 berichtet, dass die Schiffe zur Bergfahrt 2000—2300 Ctr., zur Thalfahrt 800—1000 Ctr. laden. So gab es nun fort verschiedene Differenzen zwischen der Statthalterei und den Saveschiffen wegen „Ueberladung“ der Fahrzeuge.

Unterm 8. November 1853 wendet sich die Speditions- und Schiffahrts-Gesellschaft in Steinbrück an die Statthalterei mit einer Eingabe, in welcher sie vorstellt, dass ihr mittelst Zuschrift der dortigen politischen

Expositur und des k. k. Navigationsamtes in Ratschach bedeutet worden sei, sich strenge an die Gubernial-Verordnung ddo. 23. October 1840 zu halten und zur Thalfahrt höchstens 450, zur Bergfahrt 800 Ctr. zu laden.

Für die Epoche vor 1850 sei diese Vorschrift sehr nützlich gewesen. Jetzt wäre sie aber aus folgenden Gründen zu ändern:

1. Ist der Strom bis Steinbrück und Hrastnik ganz gefahrlos und daher für grössere Schiffe befahrbar.
2. Daher die älteren Schiffe ganz ausser Gebrauch gesetzt sind, welche höchstens 1000 Metzen Frucht führten.
3. Die hier üblichen Schiffe hätten bei gleichem Tiefgang 2000—2500 Metzen Tragfähigkeit.
4. Sind sie viel besser ausgerüstet und mit Steueruder, Anker u. dgl. versehen.

5. Liege seit 1850 kein Fall vor, dass ein Schiff gescheitert wäre, kleine Unfälle, als Stranden, Auffahren an Baumstämme etc.¹⁾ werden stets passiren, so lange die Räumung des Strombettes der Vorsehung überlassen bleibt. Sollte die Vorschrift von 1840 in Kraft bleiben, so müssten die Schiffe mit halber Ladung fahren, was aber die Spesen nicht verringern würde, da ein halbbeladenes Fahrzeug schwerer als ein volles vorzudringen vermag. In Folge dessen wäre ein unvermeidliches Aufschlagen der Fracht von 24 bis 30 kr. per Metzen. Petenten bitten daher um Aufhebung der Verordnung von 1840.

Die Baudirection gab unterm 30. November 1853 ihr Gutachten im Sinne der Spediteure ab, worauf die Statthalterei den ganzen Act wegen der Widersprüche zwischen den Angaben der Handelsleute und der Baudirection einerseits und den Anzeigen wegen Ueberladung seitens der Bezirkshauptmannschaften Neustadt und Treffen andererseits, unterm 16. December mit dem Auftrage zurückleitete, diese Angelegenheit gründlich zu untersuchen, und darüber Bericht zu erstatten. Die Sache zog sich noch Jahre lang fort.

Das Waldwesen in Krain.

Nach archivalischen Quellen

von A. Müllner.

IV.

Die Forstverwaltung und die Waldordnungen von 1531 bis 1813.

Dieser „Vogtei- oder Forsthaber“ wurde mitunter, so gering die Menge desselben auch war, unregel-

¹⁾ Unterm 24. April 1853 beklagt sich die Handelskammer bei der Statthalterei, dass mit Bausteinen beladene Schiffe, wenn sie auffahren, um flott zu werden, ein Drittel der Ladung in die Save werfen, und dass selbst das mit Steinen versunkene Fahrzeug unberührt im Wasser bleibt. Da die vielen Stöcke den Fluss ohnehin unsicher machen, so könnte derselbe dadurch gar unfahrbar werden, wenn dem Unfuge nicht gesteuert wird.

mässig oder auch gar nicht abgeliefert, wodurch späteren Besitzern der Realität Unannehmlichkeiten erwachsen. So wendet sich ein Gregor Pregel unterm 17. April 1703 an die Kammer mit einem Bittgesuche, in welchem er darstellt, wie vor Jahren Primus Jenach $\frac{1}{2}$ Hube bei St. Martin na „Ustim“ innegehabt und dem Vicedomante einen „Vogtei- oder Forsthaber“ von 1612–1649 schuldig geblieben sein soll. Dieser ist schon lange todt. Nach ihm besass Hans Skufica etliche Jahre die halbe Hube. Vom genannten Skufica habe sein Vater diese halbe Hube erkauf und ganz bezahlt, ohne zu wissen, dass noch eine Schuld daran klebt. Sein Vater, wie auch er als Erbe, haben besagten Haber von Jahr zu Jahr entrichtet, und jetzt verlangt man den Forsthaber von 1612–1649. Gregor Pregel bittet um Löschung der Forderung.

Die Wirthschaft im Stangenwalde zu Anfang des XVII. Jahrhunderts schildert der Vicedom J. P. (Josef Panizoll) in einem Berichte ddo. 5. December 1616 der Kammer, welchen er über Auftrag ddo. 28. November vorlegt. Er habe aus dem Vicedomlichen Hand-Urbar von den zwei Suppen in der Stangen zwei Extracte empfangen, um zu sehen, was jeder Unterthan sammt der Steuer dient.

„Die grosse Verwüstung berührten Stangenwaldes hat anfangs seinen Ursprung von der jüngst gehaltenen Bereitungs-Commission des ganzen Vicedoms, so etwan im 1598 Jahr beschehen, da man das Urbar stark gebessert, hergenommen und folgend durch grosse Nachlässigkeit der Forstmeister und deren Knechte. Daher ich verwichenen Jahres (1615) den gewesten Gegenschreiber Stefan Strobel selig, und meinem jetzt noch lebenden Buchhalter Ernst Scheren abgefertigt, den Stangenwald durch und durch zu bereiten und fleissig Nachfrage zu halten, durch wen doch solche grosse Schäden geschehen. Die nun somit Bericht eingezogen, dass „der meiste und grösste Schade nicht durch die Unterthanen Ihrer Durchl., die wie gemeldt, derwegen öfter gestraft worden, sondern anderer fremder Herrschaften um und in dem Walde wohnende Unterthanen, sonderlich die Kaltenbrunn, Teutschen Haus allhie, Herrschaft Lubeck, Weichselberg u. a. m. (ja durch Herrn Adam Wagen¹⁾ allein in die 50 Stämme auf einmal abgehaut worden), will geschweigen, wass flossweise auf der Saue nach Agram geführt, und durch die Forstknechte sowohl den Käufern als andern heimlich verkauft wurde. wie sie Forstknechte dann mit etlich Unterthanen um etliche Maas Getreide, damit sie nur frei gereuten dürfen, jährlich abkommen sind. Man hat ja zu Fürkommungen mehreren Schadens dazumal den Forst- wie auch den Vicedomischen Suppleuten ernstlich auferlegt, sie sollten fleissig obacht haben und da sie Jemanden zu pauen oder

¹⁾ Der eingeklammerte Satz ist im Concepte durchstrichen, Panizoll wollte offenbar Herrn Wagen nicht blossstellen.

zu hacken betreffen, denselben straks fangen und gebunden sammt seinem habenden reverendo Vieh ins Vicedomamt bringen, so aber ist bis dato nichts dergleichen fürkommen. Da der Forstmeister Jemanden pfändet, straft oder gefängnisse, thut er solch alles ohne mein Vorwissen und achtet gleichsam diese Stelle nicht für seine Instanz, da doch die vorigen Forstmeister, (ausser was den Wildpratt angeht, darüber Herr Oberst-Jägermeister zu gebitten), bei solcher Recht suchen, nehmen und gewarten müssen, ja (er) begehrt von mir, ich sollte ihm die fürstlichen Unterthanen, dieselben zu bestrafen, auf seinen Hof verschaffen, will auf dem ihm bestimmten Tag gegen ihnen Unterthanen ins Vicedomamt nicht erscheinen, sondern sie nach seinem Gefallen strafen, und doch keine Strafe noch was Weidegefallen seien, verraithen“

Der Forstmeister hatte eilf Forstknechte zur Verfügung. Im Jahre 1620 sollte wieder eine Commission eingesetzt werden, denn unterm 14. April 1620 eröffnet Kaiser Ferdinand II., dass er sich „in Sachen der verbotenen Abschlagung des Geholzes in Unsern eigenthümlichen Wäldern in Crain auf eine Commission resolvirt, deren Ausschlag dann also zu erwarten“, bis dahin auch keine Execution vorzunehmen sei. Es möge vorläufig mit allen Pfändungen in diesen Sachen eingehalten werden.

Für die Zeit von 1620 bis 1643 liefern die Acten nur spärliche Nachrichten.

Unterm 24. März 1643 erfliesst ein Erlass Ferdinand III., in welchem es heisst, dass der Fürst mit nicht geringem Verdrusse und Missfallen wahrgenommen „wie im Fürstenthume Krain die unzeitige dem gemeinen Wesen hochschädliche, ernstlich und mit hoher Peen hoch verbotene Aushack-Verwüst- und Verödung der Wälder“ zum Schaden der Einwohner, „zumal aber höchst befahrender Aufliegung und endlichen Unterganges der vom Allmächtigen so reich gesegneten Pergwerke so ganz und gar überhandgenommen“ dass nunmehr ohne alle Scheu mit vorsätzlicher Beseitigung und Missachtung der erlassenen Verbote, das Sengen, Brennen, Gereut- und Einfang-Machen, auch das „Pech- und Toriet¹⁾-pörrn“²⁾, wie nicht weniger beharrliche Eintreiben des hochschädlichen Gaissviehes, und Abhauen der Aeste und Wipfel nicht aufhören will.

Der Kaiser habe daher beschlossen, zur Abstellung dieser Verwüstungen und erspriesslicher „Hayung“ der Wälder im Interesse der Bergwerke und Bewohner eine allgemeine ausführliche Waldordnung ver-

¹⁾ Das Wort findet sich in derselben Verbindung auch in der oben p. 4 erwähnten Waldordnung sine dato Erzherzog Ferdinand's im § 26 vor; wahrscheinlich Theer. Im Schwedischen heisst Torr = Pech.

²⁾ Bören in alter Mundart für brennen, daher Bern- oder Börnstein, der brennbare Stein.

fassen und publiciren zu lassen. Inzwischen mögen Waldfrevel mit Leib- und Lebensstrafe bedroht werden. In den Wäldern sollen die leeren Stellen wieder bepflanzt und in guten Stand gebracht werden. Die Strafen haben für Bergwerkswälder der Oberbergrichter Carl Wüz, für die übrigen der Forstmeister unnachsichtlich zu dictiren. Ein Sechstel der Strafbeträge gehören ihnen, der Rest ist nach Abzug der Kosten zu verrechnen. Dieses Generalmandat ist von allen Kanzeln dreimal zu verlesen. Die hier in Aussicht gestellte Jagd- und Waldordnung wurde 1650 publicirt.

Bezüglich der Wälder heisst es in derselben, dass: Wer in den kaiserlichen Wäldern und Forsten „wegen Beholzung auf Haus-Notdurft, oder sonst einige Gerechtigkeit zu haben vermeint, der solle solche seine Gerechtigkeit und habende Behelfe gedachtem Pürg- und Forstmeister fürbringen und obschon solche für genugsam und erheblich zu erachten, so solle doch derselbe die Auszeigung von ihm Forstmeister erwarten, und ausser solcher Auszeigung in gemeldten Unseren Wäldern einige Stamm abzuhaken nicht befugt sein“.

Sollte ein „Landmann“ dawider handeln, so soll er schriftlich ermahnt, beziehungsweise dem Oberjägermeister angezeigt werden. Ueber Bürger, Bauern und gemeine Leute hat der Forstmeister das Recht, Strafen zu verhängen.

„Vor allen Dingen aber solle ihm Forstmeister bei Strafe und Entziehung seines Dienstes aufs strengste verboten sein, niemandt, wer er sei, einen Stamm, Bau- oder Brennholz ohne Unserer I.-Oe. Hofcammer Wissen und Willen weder ums Geld oder sonst zu vergeben; — so etwa von gedachter Hofcammer jemandem aus erheblichen Ursachen an den Orten, so dem Wildbretstand ohne Schaden, etliche Stamm zu fallen gegen Bezahlung verwilliget würde, er Forstmeister solche Lasung getreulich zu verraiten schuldig sein sollte.“

Seit 1650 fungirte Johann Jakob Gall v. Gallenfels als Forstmeister, welcher 1666 starb. Ihm folgte der kais. Kammerdiener Raphael Montanelli. Ueber die ersten acht Jahre seiner Verwaltung liegen keine Acten vor, die seit 1674 vorhandenen lassen aber den Mann in sehr sonderbarem Licht erscheinen.

Unterm 16. Juli 1674 schreibt nämlich die Hofcammer an Montanelli, dass ihm doch unterm 16. Mai 1673 bei Androhung der Suspension befohlen worden sei, die kaiserlichen Wälder zu visitiren, die gethanen Schäden zu erheben, die Thäter zu eruiren und darüber Bericht zu erstatten. Dies alles habe bei ihm nicht verfangen. Er sitze in Triest, habe sich seit seiner Ankunft aus

Wien nie in Krain befunden, ausser im Herbst des vorigen Jahres, da er seine Besoldung erhoben, um alsbald wieder nach Triest zu fahren.

Indessen würden die Wälder verwüstet. Die Kammer fragt ihn, ob er denn glaube, dass es in seinem freien Willen liege, etwas zu leisten oder nicht? Ob es von seinem Wohlgefallen abhängt, und er von seiner Willkür zu dependiren vermeine? und ob er seine Waldmeister-Besoldung mit blossem Müssiggang und Zeitverfeierung zu verdienen sich einbilde? Man werde darüber Sr. Majestät berichten, indessen aber wird ihm befohlen, binnen drei Wochen seine Verrichtungs-Relation zu erstatten, widrigenfalls jemand tauglicherer auf seinen Posten unter Abzug von seiner Besoldung damit betraut würde, sein Amt zu versehen. In diesem Sinne ging auch unterm 16. Juli ein Auftrag an den Vicedom ab.

Neue Funde in Laibach.

In Nr. 4, pag. 79 erwähnten wir des Strassen-Steindammes, welcher unter dem Palusi'schen Hause, früher Nr. 11, heute Nr. 8, am Jakobsplatze gelegentlich der Fundamentirung des Neubaus gefunden wurde. Seine Breite beträgt hier 5 m und stand das Nachbarhaus des Grafen Blagaj, heute Nr. 7, ebenfalls zum Theile auf diesem Damme.¹⁾ Bei der weiteren Aushebung des Grundes für das neue Schulhaus an der Stelle des alten Redoutengebäudes traf man jüngst auf die Fortsetzung dieser Strasse in 1.5 m Tiefe. Sie ist auf dem Urboden, hier einem braunen Kiessande, gelegt, in der Mitte 75 cm dick, sanft gewölbt und 9 m breit. Die braune Sandschicht ist 2 m mächtig und ruht auf Lehm.

Gegen die St. Jakobskirche hin durchschnitt man drei verschiedene, auf dem lehmigen Urboden gelagerte Culturenschichten, deren jede 1 m mächtig ist. Unter der letzten, also in über 3 m Tiefe, stiess man auf etwa 10 Skelette. Da die Leichen senkrecht zum Fundamentgraben liegen, so traf man nur ihre Schädel an. Eine dieser Leichen lag in einem Sarg aus sehr dicken Eichenbrettern. Die total vermorschten Knochenreste lassen auf ein hohes Alter der Skelette schliessen. Von Pfahlbauobjecten kam ein Hammerbeil aus Hirschgeweih und eine jener Steinkugeln zu Tage, welche auch im Iger Pfahlbaue in grösserer Anzahl vorkamen.

Müllner.

¹⁾ Die l. c. erwähnten Funde wurden nicht im Hofraume des Blagaj'schen, sondern des daranstossenden Hauses des Herrn Josef Bahovec (heute Nr. 6) gemacht, und von diesem dem Museum gespendet, was man zu berichtigen bittet.