

# ARGO.

Zeitschrift für krainische Landeskunde.

Nummer 8.

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.

VII.

*Das XIX. Jahrhundert.*

Unterm 2. April 1805 treffen wir in den Rev.-Bergamts-Acten auf ein Gutachten des k. k. Oberbergamts-Assesors Mark Tscherin, betreffend die Erhöhung der Frohne, da heisst es unter anderem:

„Jeder Unbefangene muss es zur Steuer der Wahrheit bekennen, dass die Verhältnisse der krainischen Werke gegen 1780 himmelweit verschieden sind, dass die damals für jeden Meiller à 1 fl. 40 kr. und von dem geschlagenen Eisen mit 45 kr. vorgeschriebene Frohne viel leichter, als die gegenwärtige à 4 kr. per Centner zu bezahlende hätte entrichtet werden können.“

Als Ursachen dieses Verfalles nennt Tscherin:

a) Die Aufsichtslosigkeit und willkürliche Verwüstung der Wälder.

b) Die unglaublich hoch gestiegenen Holz-, Kohl- und Erzpreise.

c) Mangel an gesetzlichen Maassen und Gewichten, sowie Disciplinlosigkeit und Fehlen der Mannszucht bei den Werken, bei welchen

d) vielmehr alle erdenkliche Unordnung, Missbräuche „und die schändlichsten Vervortheilungen gewährt werden“.

e) „Dass den Gewerken schon durch die ohne Beispiel verstüchte Jurisdiction andurch der empfindlichste Schlag verursacht worden sei, weil sie beinahe an mehrere Behörden, Obrigkeiten und Ortsgerichte angewiesen sind, als es Arten ihrer Besitzungen und Beschäftigungs-zweige gebe.“

f) „Dass sich die montanistischen Vorzüge und Begünstigungen bis auf jene, dem Anscheine nach selbst in Zügen liegende Bergvolksbefreiung<sup>1)</sup> ganz in der Stille wirklich verloren hatten.“

<sup>1)</sup> Vom Militärdienste. Cf. darüber auch Gruber's Ausspruch in „Argo“ VII. p. 177.

g) Dass die Erzpreise in Eisnern, Kropp und Steinbüchel per Centner seit 1783 von 8½ kr. auf 1 fl. 16 kr., und die der Kohle wegen betrügerischer Masserei auch über die Hälfte gestiegen sind.

h) Dass bei all diesen widrigen Ereignissen dennoch bisher durch die Eisenindustrie und den Absatz ins Ausland jährlich über eine Million Gulden in die Provinz gebracht sei, doch müssten die hiesigen Werke ohne baldige Rettung unausbleiblich zu Grunde gehen, da ja der intabulirte Passivstand der Gewerke sich auf über zwei Millionen Gulden belaufe!

1809 wurde bei Vicenza<sup>1)</sup> am Lago di Lovere eine Sensen-Fabrik errichtet, zu welcher die Franzosen Arbeiter aus den Sensengewerken von Himmelberg gewaltsam entführten, den Export der hiesigen Sensen aber mit 50% Mauthgebühr belegten. Auch Stahlwerke wurden errichtet, doch hielt sich die Sache nur bis 1813.<sup>2)</sup> Der Einfall der Franzosen verschlimmerte so womöglich noch die Zustände. Unterm 24. April 1811 bedauert Gallois, Ingen. en Chef des mines, an Tscherin höchlichst, dass die Auswanderung der Bergwerksarbeiter noch immer fortwähre, und dass die Werke sich in der traurigsten Lage befinden.<sup>3)</sup>

Darüber berichtet Tscherin als Chef der Bergwesens-Administration und des Tribunals zu Laibach unterm 18. September 1811<sup>4)</sup> an den französischen Gouverneur Grafen Bertrand.

Wir geben im Nachfolgenden mit Hinweglassung des Formellen die Wesenheit des interessanten Exposés.

Es befanden sich in Tscherins Wirkungskreise mit Ausschluss von Idria, Kroatien und dem Villacher Kreise, (also in Krain) 12 Eisen- und

<sup>1)</sup> Soll wohl Brescia heissen, da Lovere am nördlichen Ende des Lago d'Iseo liegt.

<sup>2)</sup> Illyr. Blatt 1820 Nr. 3.

<sup>3)</sup> Rev.-Bergamts-Acten.

<sup>4)</sup> Rev.-Bergamt-Act. Nr. 223.

3 Bleischmelzöfen; 68 Hammerwerke und 84 Wallaschoder Einrennfeuer. Im Jahre 1808, dem letzten der österreichischen Regierung, wurden erzeugt und verkauft: 33.300 Ctr. 54  $\bar{a}$  Roheisen und daraus an Eisen- und Stahlproducten 25.300 Ctr. 2  $\bar{a}$  aufgebracht, im Verkaufswerthe von 3.000.000. Frcs. Dem Aerario gebührte von jedem Centner Roheisen eine Frohne von 10 kr., welches Gefälle jährlich bei 60.000 Frcs. (Idria inbegriffen) betragen dürfte. Bei dem elenden Zustande der Minen und ihrer Eigenthümer, ist weder an eine Vermehrung der Production, noch auf eine Erhöhung der Frohngefälle einzurathen.

Ueber den Grund des schlechten Standes gibt Tscherin zuerst einen kurzen historischen Ueberblick. Schon im XV. Jahrhundert hätte sich das Minenwesen dem Untergange genähert, wenn nicht König Ferdinand und Erzherzog Karl 1553 und 1575, und später ihre Nachfolger durch weise Gesetze dem Verfall vorgebeugt hätten.

„Durch positive Vorschriften wurden die Bergwerks-Inhaber zum unentgeltlichen Bezug des Holzes aus den landesfürstlichen Hoch- und Schwarzwäldern, zur mauthfreien Einfuhr des Getreides, des Horn- und Borstenviehes, des Oeles, Unschlittes, Salzes und Käses berechtigt, sie wurden mit Sprengpulver zu Limitpreisen und mit der Frohnnachsicht bis in das Jahr 1782, welche nur mit 4 kr. anfang, ihre Arbeiter und deren Kinder mit zeitlicher Militärbefreiung und dem Tabakbezug zu Limitpreisen begünstigt. Alle diese Begünstigungen verloren sich gleich einem Nebel, an deren Stelle die kaum glaublichen Ereignisse eingetreten sind.“

„Der Absatz der Producte wurde ins Ausland per mare gesperrt und per Achse wegen der theuren Frachten unthunlich, somit die Quelle des fremden Geldes unflüssig gemacht.“

„Die Bergwerke, welche sich lediglich auf den inländischen, kaum den sechsten Theil betragenden Erzeugungs-Absatz eingeschränkt sahen, wurden mit Naturalrequisitionen, Kriegscontributionen, gezwungenem Anlehen und mit der Frohn in Bankozetteln so fünf- und sechsfach belegt. Durch Decret vom 6. März 1810 wurden die Bancozettel aus dem Umlauf gesetzt und die Bergwerks-Inhaber nothgedrungen, ihr in Papiergeld bestehendes Vermögen gegen Verlust von  $\frac{7}{8}$  zu versilbern, welche Auswechslung bei einigen nicht einmal so viel in gutem Gelde betrug, als sie an dem zweiten gezwungenen Darlehen und an den nacheinander eincassirten Gaben aller Art leisten mussten.“

„Bei allem dem boten die Proprietairs der Minen die äussersten Kräfte in der Hinsicht auf, dass wieder günstigere Verschleiss-Umstände eintreffen dürften, daraufhin und zur Erhaltung der Arbeiter, entschlossen sie sich, wenigstens die vorräthigen Materialien aufarbeiten zu lassen. Allein das neu creirte Waldamt, welches keine Rechte anerkannte, legte auf das vorräthige Holz und Kohl und auf die Holzschläge mit gänzlicher Beseitigung der Bergwesen-Administration den Sequester, taxirte

die Holzpreise, verhängte neuerlich über das zum Theil schon gezahlte Holz den Verbot, und überging die Umstände, dass die illirischen Minen jährlich an Frohne gegen die Halbscheid mehr, als die Depensen der Wald-Conservation betragen, und dass das Holz in gewissen Districten ohne das Dasein der Minen von gar keinem Werthe sein könne.“<sup>1)</sup>

„Endlich kam in den ersten Monaten dieses Jahres die Errichtung eines illyrischen Regimentes zur Sprache, bei welcher Gelegenheit ich wieder den Angriff auf das, in die Jahrhunderte exempt gewesene Bergwerkspersonale, die Vorstellung dahin machte, dass im entgegengesetzten Falle, und bei dem Umstande, da sich die meisten Minen an den Grenzländern befinden, eine Auswanderung mehr als zu besorgen sei.“

„Meine Vorstellungen blieben wirkungslos, der Angriff geschah, und hatte den traurigen Erfolg, dass man wegen acht ad Militiam ausgehobenen Arbeitern, über tausend derselben ins Ausland versprengte und dadurch sowohl die kaiserlichen, als privaten Minen in den traurigsten Zustand versetzte.“

Als Mittel, die Bergwerke wieder zu heben, schlägt Tscherin vor:

„Wenn der Kaiser bis zum erfolgten Absatz ins Ausland die Eisen- und Stahlproducte zu billigen Preisen einlösen, darauf den erschöpften Mienen-Inhabern verhältnissmässige Anticipationen leisten, sie bei ihren ursprünglichen Wald- und Holzrechten unentgeltlich belassen, die Bergwerksarbeiter nach dem Beispiele Oesterreichs von der Conscription befreien, eine Bergwesens-Direction, welche in mineralogischer und metallurgischer Hinsicht wirkte, creiren, und das Forstwesen, insoweit es die Berg-, Schmelz- und Hammerwerke betrifft, mit dem Montanistico vereinigen würde.“

Zum Schlusse schreibt Tscherin:

„Oesterreich wusste gar wohl, dass die Minen einer Lampe ähnlich sind, welche, falls man ihr nicht immer den brennbaren Stoff beibringt, physisch erlöschen müsse.“<sup>2)</sup>

Unterm 1. Juni 1814 constatirte der österreichische Gouverneur Frh. v. Lattermann ebenfalls den misslichen Stand der Gewerke während der französischen Occupation,<sup>3)</sup> doch klagen die Gewerke von Kropp, Steinbüchel und Eisern noch unterm 6. Mai 1816:

„Unter der französischen Regierung wurden die landesfürstlichen Abgaben nach neuer Form regulirt, die unter Oesterreichs Regierung bestandene Frohngebühr wurde nach Einführung neuer ersetzender Gaben anderer Benennung, auf allgemeines Einschreiten der Gewerkschaften abgeschafft da nun bei der neuen Regierung unseres vorhinigen Landesfürsten die französischen Abgaben von uns abgefordert werden, so ist die Beibehaltung der

<sup>1)</sup> Damals gab es eben noch keinen Holzexport nach Italien und Aegypten, und in den Ruinen der Diocletianischen Thermen in Rom noch keine Niederlagen von „legno di Trieste“ wie jetzt, — wenigstens 1893 fand ich sie dort eingemistet.

<sup>2)</sup> Cf. auch „Argo“ V, p. 17. die Bemerkung in Hertwig's Bergbuch von 1734.

<sup>3)</sup> Rev. Berg-Amt-Acten.

Frohn von 10 kr. vom Centner Roheisen eine unangemessene Last. Dem Landesfürsten waren nur 8 kr., die andern 2 kr. aber dem Frohnwäger für den Lohn bestimmt; obschon dieselben (1814) abgestellt wurden, so werden doch nun die vollen 10 kr. abgenommen.<sup>1)</sup>

Unterm 20. Mai 1816 wenden sich die Gewerke mittelst Majestätsgesuches an den Kaiser und bitten um eine Hilfsaction durch eine Commission, da sie seit jener unglücklichen Epoche der Losreissung von Oesterreich sich in der traurigsten Lage befänden.

Ein amtlicher Bericht<sup>2)</sup> ddo. 2. October 1816 äussert sich über die Lage des Eisenhandels in folgender Weise:

„Der Kärntner Eisen- und Stahlhandel, der die Provinz seit Jahrhunderten contributionsfähig machte und fremdes Geld ins Land zog, war bis zur Abtretung Illyriens an Frankreich im bestem Flor, als aber mit der Abtretung die beiden Seehäfen Triest und Fiume für Oesterreich verloren gingen, die Franzosen Triest für Oesterreich gänzlich sperrten, und die nach Fiume gehenden Waaren mit hohen Zöllen belegten, waren die Kärntner Gewerke theils wegen der hohen Zölle und anderer Neckereien der Franzosen nicht mehr im Stande, ihre Stahlwaaren zu jenen Preisen zu veräussern, die sie zur Zeit hielten, als obige Häfen noch österreichisch waren.<sup>3)</sup> Dies benützten sogleich Engländer, Schweden und Russen, welche ausserordentliche Quantitäten Eisen nach Triest, Fiume und andere italienische Seestädte brachten, und selbe zu bedeutend wohlfeileren Preisen absetzten. So geschah es, dass während der französischen Inhabung Illyriens das Kärntner Eisen im ausländischen Handel fast ganz verdrängt wurde. Als nach dem im Jahre 1814 geschlossenen Frieden Triest wieder dem österreichischen Handel eröffnet wurde, ergab sich die traurige Erfahrung, dass die genannten Nationen ihre Eisenwaaren forthin zu wohlfeileren Preisen absetzten, als die Kärntner und Krainer Gewerke halten konnten, und dass sich die Abnehmer bereits an das Schwedische und Russische Eisen gewöhnt hatten.“

„Die Gewerke verlegten sich daher auf die Stahlfabrikation, vorzüglich auf Kistenstahl, allein auch bei diesem Artikel konnten sie beim Sinken der Preise umsoweniger aufkommen, als auf demselben ein Ausfuhrzoll von 1 fl. per Centner gelegt war, welcher noch besteht, und der, weil die Gewerke nun wirklich mit Schaden verkauften, das Eisenwesen in Kärnten und Krain gänzlich zu Grunde richtete.“

Zu diesem hohen Zoll kommt noch die lästige, den Handel erschwerende Anlegung der zollämtlichen Siegel, wofür besonders 16 kr. erlegt werden müssen.“

Es wird nun weiter der Vorschlag gemacht, den Ausfuhrzoll per 1 fl. vom Centner und die Siegelgebühr per 16 kr. aufzuheben, die Einfuhr

ausländischen Eisens in die österreichischen Seehäfen mit hohen Einfuhrzöllen zu belegen und streng darauf zu sehen, dass die in Triest ankommenden ausländischen Eisenwaaren nicht in das Lombardisch-Venetianische Königreich, oder sonst in österreichische Provinzen abgesetzt werden, was allen Handelsnachrichten zu Folge, jetzt ungescheut geschieht, obwohl das fremde Eisen nach den bestehenden Vorschriften nur in Triest für den auswärtigen Handel gelandet werden darf.

Schliesslich wird billiges Kohl und Militärfreiheit der Arbeiter auch für den Kriegsfall gewünscht.

Laut eines Consulat-Berichtes aus Nizza ddo. 10. Juli 1832 wurde dort das österreichische Eisen durch das englische und schwedische verdrängt. Im ersten Semester wurde im zollfreien Gebiete von Nizza von österreichischem Eisen circa 52 Centner zu 9 fl. und 20 Centner im verzollten Gebiete zu 10 fl. abgesetzt. Von Englischem und Schwedischem aber im ersteren Terrain 4.600 Centner zu 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> bis 7 fl. per Centner, in letzterem aber 300 Ctr., zu 11 fl. per Centner verkauft.

Dass übrigens die Behörden gegebenen Falles, was möglich, thaten, beweist folgender Fall.<sup>4)</sup>

Mehrere Triester Schlosser bitten um Bezugsbewilligung einer Partie fremden Roheisens bestimmter Dimension (Sagome), da solches am Platze fehlte. Der Magistrat bestätigte die Angabe der Petenten, doch wird ihnen nicht willfahrt, weil der Absatz ausländischen Eisens in Triest laut § 4 des Zollpatentes vom 2. Jänner 1788 verboten ist, welches Verbot unterm 11. August 1824, Z. 30.143, und 9. August 1833, Z. 33.847 erneuert wurde.

Es mögen die heimischen Eisengewerkschaften den Markt versorgen, zu welchem Zwecke die Gewerke Leop. Ruard in Sava, Baron Zois in Jauerburg, Dietrich in Neumarkt und Fürst Auersperg in Hof in Kenntniss gesetzt werden.

Die Klagen über die ausländische Concurrenz ziehen sich jetzt bis in die neueste Zeit fort. So betont der Handelskammerbericht von 1861, p. 19, „dass dermalen der schwedische Stahl gegen den inländischen in Triest mit grosser Concurrenz aufgetreten ist“, und empfiehlt sich, über die billigere schwedische Erzeugungsmethode zu informiren und sie hierlands einzuführen. Im Berichte von 1852 p. 61, heisst es, dass sich die Stahlerzeugung in den letzten Jahren bedeutend vermindert habe, da der Brennstoff immer theurer werde und „da die Schweden seit beiläufig einem Jahre eine sehr gute und schön aussehende Qualität gewalzten Kistenstahles

1) Acten Joh. Globotschnigg's in Eisern.

2) Rev.-Bergamts-Acten 1817 Nr. 136.

3) Dass die Krainer Geschäftsleute mit Kärntner Eisen bedeutenden Handel nach Italien trieben, beweist schon die oben p. 44 citirte Urkunde von 1562.

4) Rev.-Bergamts-Acten 1834, Nr. 553, ddo. 22. November.

auf unsere Absatzgebiete bringen, und vermöge der ihnen zu Gebote stehenden wohlfeilen und ausgezeichneten Rohmaterialien, bedeutend unter unseren ohnehin schon gedrückten Preisen anzubieten in der Lage sind“. Der Bericht meint „es dürfte mit einiger Bestimmtheit zu behaupten sein, dass das Sterbestündlein der österreichischen Schmelzstahlerzeugung geschlagen hat.“

Diese schwedische Concurrrenz bezeichnet unterm 5. Februar 1853 auch Georg Tuner, Baron Zois'scher Verwalter, als Ursache des totalen Niederganges des österreichischen Stahlhandels, und bittet um Bewilligung eines Cementfeuers mit Holzfeuerung; unterm 2. Mai 1853 aber ersucht Alfons Baron Zois um Bewilligung zur Erbauung eines Doppelpuddingofens gegen Auflassung eines Stahlfeuers, da die schwedische Concurrrenz so siegreich ist, dass der schwedische Stahl in Triester per Meiller um 10 fl. billiger ist, als ihn die inländischen Gewerke zu ihren Gestehungskosten liefern können, daher die Stahlerzeugung aufgegeben und Eisen gemacht werden wird, was aber wieder die Preise drücke.<sup>1)</sup>

Auch in der Gusswaare trat 1851 Stockung in den Bestellungen ein. Die Ursache war die Einfuhr englischer Gusswaaren in die Lombardei und die Entstehung mehrerer Giessereien in der Nähe von Venedig, welche das billige englische Roheisen bezogen. Da zwei Drittel der Gusswaarenerzeugnisse nach Italien gingen, so war dies ein arger Stoss für den heimischen Export, während das Schmiedeeisen doch noch grösstentheils nach Croatien abgesetzt wurde.<sup>2)</sup>

Mittelst kaiserlichem Patente vom 23. Mai 1854 wurde ein neues Berggesetz gegeben, welches mit 1. November 1854 in Wirksamkeit trat.

Die Geschichte des krainischen Eisenwesens und Eisenhandels seit diesem Jahre aber gehört indess nicht mehr in den Rahmen unserer Erörterungen. Die Fortschritte der Chemie und Technologie, die Ausdehnung, welche der Verkehr zu Schiffe und auf Eisenbahnen gewonnen, haben das Eisenwesen in ganz neue Bahnen gelenkt. Heute verschmilzt die noch bis vor kurzem in Save und Jauerburg etablirt gewesene krainische Eisenindustrie-gesellschaft in ihrem zu Servola am Meere bei Triest<sup>3)</sup> errichteten Hochöfen afrikanische, spanische und griechische Erze mit englischen Steinkohlen. Länder, welche durch dritthalb Jahrtausende aus unseren Gegenden mit Stahl und Eisen versorgt wurden,

liefern jetzt die Erze und den Brennstoff und nur die Handarbeiterschaft stellt noch das übervölkerte Land zu den modernen Oefen und Hämmern. Doch nicht Krain allein ergeht es so, im November 1897 brachten die Tagesblätter aus dem Wiener Industriellen-Club eine Mittheilung, der zu Folge das Wittkowitz'er Eisenwerk in Schwedisch-Lapland einen grossen Erzberg angekauft habe, dessen 70—80%igen Erze auf eine Distanz von 4000 km via Stettin und Rattibor bezogen, sich noch immer um ein Drittel billiger stellen, als steirische Erze, deren Gruben nur 300 km entfernt sind.<sup>1)</sup>

## Die Zukunft der Stadt Laibach.

XXXVIII.

### Die Fahrzeuge und ihr Verkehr auf der Save.

Vom 21. Jänner 1860 liegt ein Protokoll des Navigationsamtes Gurkfeld vor, welches über Anzeigen wegen Ueberladung mit folgenden Parteien aufgenommen wurde: Josef Pousche von Laibach wegen sechs Ueberladungen mit 114—834 Ctr., Vinzenz Zotter von Gurkfeld in vier Fällen mit 138—490 Ctr., Martin Pousche von Kresnitz Polane in vier Fällen mit 245—350 Ctr. Ueberladung, Franz Kobler von Littai in drei Fällen mit 200 bis 530 Ctr., Anton Pousche von Kresnitz Polane in drei Fällen mit 116—549 Ctr.

Aus diesen Einvernehmungen ging hervor, dass die Schiffseigenthümer nicht selbst fuhren, sondern ihre sog. „Schaffer“ dazu haben. Das Amt Gurkfeld habe die Güter nie abgewogen, ihre Schiffe führen, ohne überladen zu sein, 1400 Ctr. Die alten Bestimmungen hatten nur für den oberen Savezug von Steinbrück aufwärts einen Sinn, wo der weisse Schwall und der Prossniker Canal gefahrlos waren. Die Bestimmungen vom 26. Juni 1817 und 23. December 1840 bezogen sich auch nur auf diese gefährliche Strecke. Die erstere schreibe die Belastung ab Salloch auf 150 Ctr., für die Bergfahrt daher auf 630 Ctr. vor. Die zweite, über Einschreiten der Lusnerischen Steinkohlgewerkschaft, erhöhte die Ladung der Thalfahrt auf 300—450 Ctr., weil die Thalfahrt erst unterm weissen Schwall beginne, wo die Save keine Gefahren mehr biete, und dass die Gubernial-Verordnung von 1817 auf Schiffe, welche unter dem weissem Schwallcanal auslaufen, keine Anwendung finde. Die Leute hatten keine weiteren Anstände.

Nach 1859 wurden Geldstrafen von 50 fl. wegen dieser angeblichen Ueberladungen über Schiffer verhängt, gegen welche diese recurrirten. So weist z. B. Sunko aus Steinbrück nach, dass Schiffe, welche 1000—3000 Ctr.

<sup>1)</sup> Rev.-Bergamts-Acten Fasc. de 1853.

<sup>2)</sup> Handelskammerbericht 1851, p. 37 ff.

<sup>3)</sup> Am 24. November 1897 in Betrieb gesetzt.

<sup>1)</sup> Reichspost ddo. 18. November 1897.

Tragkraft haben, mit 800 bis 1500 Ctr. doch nicht überladen seien. Die Anzeige lautete auf Ueberladung von 255 Ctr.

Unterm 14. April 1859 überreichen die Steinbrücker Spediteure und Schiffer Carl Sunko, Pessiak & Söhne, Carl Wasser, Martin Potočin und Joh. Krishmanitsch eine Eingabe an das Ministerium, in welcher sie vorstellen, dass die Save ober Steinbrück jetzt ganz verlassen, und eine totale Umwandlung der Schifffahrt erfolgt sei. Die grössere Breite des Stromes unterhalb Steinbrück und seine völlige Gefahrlosigkeit gestatten jetzt auch die Verwendung grösserer Fahrzeuge. Ehemals hatte man wegen der engen Canäle nur Schiffe von 500—1000 Ctr., welche mangelhaft construirt und ausgerüstet waren. Die heutigen Schiffe sind doppelt und dreifach grösser und besitzen bei gleichem Tiefgang (12—18" bei Thalfahrt) 1500—2800 Ctr. Tragfähigkeit, sind vorzüglich und stark construirt und ausgerüstet. Als die Save noch von Salloch aus befahren wurde, bestand das ganze Schiffsgeschwader bis Sissek meist aus 80 Fahrzeugen mit circa 35.000 Ctr. Tragfähigkeit. Jetzt stehen dagegen dem Handel nur 16 Schiffe mit 40.000 Ctr. Tragkraft zu Gebote. Durch Octroirung der alten Verordnungen käme der ganze Handel in Frage. Die Spediteure und Schiffbesitzer bitten daher um Ausserkraftsetzen der veralteten Verordnungen.

Unterm 31. Mai 1859 übersendet das Handelsministerium dieses Gesuch der Statthalterei nebst der gedruckten Stropolizei-Ordnung für die Militärgrenze behufs Zusammenstellung einer Schifffahrtsordnung!

Unterm 14. März 1859 aber bittet das Navigationsamt Gurkfeld die Landesregierung um Bekanntgabe, betreffend die Belastung der Saveschiffe, da die diesjährige Schifffahrt bereits begonnen habe.

Unterm 29. August 1860 erklärt die Statthalterei in Graz mittelst Note, welcher 1  $\text{z}$  1 Loth Acten beiliegen, dass „aus den anruhenden Verhandlungsacten die löblichen k. k. Landesregierung gefälligst entnehmen möge, dass die Gubernial-Verordnung vom 16. Juni 1817 und 4. August 1831 mit den gegenwärtigen Verhältnissen und Verkehrsanforderungen nicht mehr im Einklange stehen, und Strafvorgänge veranlassen, welche nur eine formelle Grundlage haben.“

Man studirte dabei noch immer über dem Entwurfe einer Schifffahrtsordnung, während die Bahn Sissek—Steinbrück gebaut wurde. So wird unterm 13. October 1860 vom Minister des Innern, Lasser, die croatisch-slavonische Statthalterei angewiesen, ihre Wohlmeinung über den Entwurf einer Schifffahrtsordnung für die Save an die k. k. Landesregierung gelangen zu lassen.

Am 1. October 1862 erfolgte die Eröffnung des Eisenbahnverkehrs auf der Strecke Steinbrück—Sissek und der Schiffsverkehr hatte da-

mit sein Ende erreicht. Die späteren Acten bis 1875 beschäftigten sich nur noch mit der Flösserei und Plattenordnung und unterm 17. December 1875 erklärt schliesslich die Landesregierung in Laibach dass sie eine Betriebsordnung für die Flossfahrt auf der Save für überflüssig erachte. L.-R. Reg.-Conv. 442.

Neben der Saveschifffahrt florirte aber auch das Landfuhrwerk, speciell seit Einführung der sog. „Pariser“ um das Jahr 1820. Diese luden 150 bis 200 Ctr. und fuhren in 14 Tagen von Sissek bis Triest. Ihre Ladungen wurden wie die der Schiffe in Jessenitz<sup>1)</sup> verzollt. Pariser Frachtwägen besaßen einige Firmen in Sissek, ferner in Grossgorica; in Jessenitz Hribar, in Gurkfeld Zotter und Gregorič, in Blanca Lenče, in Steinbrück Potočin. Diese handelten direct nach Triest. Hribar in Jessenitz z. B. besass vier Pariser<sup>2)</sup> und 36 Pferde nebst 2 Schiffen, die Leute arbeiteten auf eigene Faust als Spediteure nach Triest in Getreide und Wolle und retour in Colonialwaaren.

Welche Massen von sog. Schlittlerwägen<sup>3)</sup> ausserdem dem Verkehre dienten, welches rege Leben am Flusse und den Strassen herrschte, welche Geldsummen hier fluctuirten und von der Bevölkerung verdient wurden, kann man wohl kaum genau bestimmen, wohl aber als Massstab die Angaben des damaligen k. k. Oberamtsdirectors Dr. Heinrich Costa in Erwägung ziehen, welche er in seinen „Reiseerinnerungen“ 1848 p. 23 mittheilt.

Diesem zur Folge bestanden beim k. k. Hauptzoll- und Gefällen-Oberamte am Rain sieben Magazine<sup>4)</sup> und ein Amtspatz von mehr als 1000 Quadratklaftern Flächenmass, welche jedoch damals dem „lebhaften Commerce nicht entsprachen, da hier jährlich bei 2 Millionen Centner Waaren landen und etwa 1000 grosse Lastwägen und 35.000 kleine Landfuhren oder sog. Schlittlerwägen mit Kaufmannsgütern zu- und abfahren“.

Dies waren aber nur dem Zoll unterworfenen Güter, während die Getreidetransporte zollfrei Laibach passirten. Nach Eröffnung der Bahnstrecke Steinbrück—Sissek am 1. October 1862 hörte jeder Schiffsverkehr auf, einige Schiffe fuhren nach der Drave in die Holzreviere und frachteten mit Bau- und Werkholz in die Donauländer, bis sie schliesslich dienstuntauglich wurden.

<sup>1)</sup> Ich verdanke diese interessanten Details der Frau Dr. Namorš, verwitweten Hribar, in Jessenitz, deren erster Gatte noch das Geschäft vor Eröffnung der Bahn blühend betrieb.

<sup>2)</sup> Die Räder dieser Frachtwägen hatten 1.16—1.30 cm Durchmesser, die Schienenbreite betrug 16 cm, die Dicke 2 cm, die Eisenachsen massen 8 cm im Durchmesser, die Naben waren 42 cm lang.

<sup>3)</sup> Diese verkehrten nur stationenweise ihre Frachten, welche öfter überladen wurden, während die „Pariser“ direct von Sissek oder Wien bis Triest fuhren.

<sup>4)</sup> Jetzt spurlos verschwunden.

## Das Waldwesen in Krain.

Nach archivalischen Quellen

von A. Müllner.

IV.

### Die Forstverwaltung und die Waldordnungen von 1531 bis 1813.

Montanelli's Bericht ddo. Triest 5. August 1674 ist kurz und bündig. Er habe im Stangenwalde gefunden, dass viele Bäume abgehackt und Gereute zugerichtet würden. Die Eruirung der Thäter habe er den beiden Suppleuten Andreas Knutsher und Mathias Butsher übertragen. Die vom verstorbenen Fürsten Auersperg erkauften Wälder lasse aber der Erbe von niemand andern visitiren.<sup>1)</sup>

Mit diesem Berichte des Montanelli war die Kammer wenig zufrieden; unterm 31. August 1674 wird ihm eröffnet, dass er „solche Visitation nur gar schlecht und obenhin verrichtet“, die Thäter nur durch zwei Suppleute habe aufzeichnen lassen. Damit sei man nicht zufrieden, er habe den Wald und die Schädigung desselben „von Ort zu Ort“ selbst zu besichtigen und die Thäter empfindlich abzustrafen, daher bei dem ihnen gegebenen Verweis nicht beruhen zu lassen sei. Die neuen Gereute seien gänzlich abzuschaffen, die älteren aber zu besteuern und in das Vicedom'sche Urbar einzuverleiben.

Im Jahre 1676 wird mit Zuschrift der Hofkammer ddo. 19. November dem Montanelli wieder vorgehalten, dass die kaiserlichen Hoch- und Schwarzwaldungen sehr verwüstet werden, und von den Unterthanen „mit der Herrschaften Verstattung unzählbare Gereute gemacht werden“ was alles eine Folge seiner Nachsicht sei, indem er seines Amtes keineswegs walte, selbes gar nicht verstehe<sup>2)</sup> keine Waldhüter unterhalte, sondern nur in Triest bei seiner eigenen Wirthschaft sich befinde, um einmal jährlich nach Laibach zur Erhebung der Besoldung zu kommen. Man habe dies Sr. Majestät hinterbracht, und befehle ihm, sich sofort nach Laibach zu verfügen, hier den Dienst zu versehen, und ohne Erlaubnis der Kammer nicht zu verreisen, wenn er nicht wolle, dass sein „aus Gnaden verstatteter Unterhalt nicht alsobald gesperrt werde“. Die für Bestellung zweier Waldhüter bestimmten 40 fl., welche er bisher selbst genossen, sollen ihm entzogen und die Förster directe bestellt und besoldet werden.

Endlich scheint sich Montanelli über vieles Drängen und Drohen der Kammer doch im Mai 1677 zu einer Waldbereisung bequemt zu haben, über welche er unterm 27. Juni Bericht erstattete. Auch dieser befriedigte nicht.

<sup>1)</sup> Es ist der vom Fürsten Wolf Engelbrecht v. Auersperg 1667 erkaufte Wildbann im Herzogenforst, Feistritzer, Utiker und Stangenwald gemeint. Cf. weiter unten Cap. V.

<sup>2)</sup> Begreiflich, da er ja doch nur Kammerdiener war.

„Wir finden nicht“, heisst es in der Erledigung ddo. 6. September 1677, „dass Ihr eurer Pflicht mit dem genug gethan, dass Ihr nur den Stangenwald obiter beritten und sonst einige kaiserliche Hoch- und Schwarzwälder, wie es damit beschaffen und wie darin gehaust wird, gesehen, sogar Euch nicht in die nächst Laibach dem Vicedomamt gehörigen Waldungen gegen Freudenthal verfügt habt und dergestalt Eure Waldvisitation nur obenhin und pro forma in wenig Tagen verrichtet worden, dass er in dem Stangenwalde, diejenig, etwo die meisten Verwüstungen zu finden, nicht besucht, und denen darauf bestellten Waldhütern ihres Verhaltens halber, nicht gebührend nachgefragt habt, und ist der vornehmste Waldschädiger und Gereutmacher der Forstknecht (!) Primus Marholt, sintemallen er nicht allein Gereute macht, und also ändern hierdurch mit übeln exempl vorangeht, das Holz zu schwenden, den Wegweiser abgibt, sondern auch mit vielen heimlichen Verstandt (Einverständniss) pflegt, und die Holzverwüstung um eine kleine Ehrung (Geschenk) durchsieht.“ Die Kammer befiehlt ihm nun ernstlichst, im kommenden November den Stangenwald, unter Zuziehung einiger Vicedom'schen Unterthanen nach altem Gebrauch, von allen Seiten und Arten zu bereiten, die Forstknechte an die vier Enden des Waldes zu vertheilen, damit sie denselben besser überwachen können. Ferner erhält er den Befehl, auch die in den Herrschaften Lack, Radmannsdorf, Weissenfels, Veldes und Zobelsberg vorhandenen kaiserlichen Hoch- und Schwarzwälder „nothdürftig“ zu bereiten, und solche „Generalbereitung auch alle Jahre, und so oft es vonnöthen particulariter“ fleissigst vorzunehmen und darüber zu berichten. Primus Marholt sei „seines Dienstes zu entmüssigen“ oder zu besserer Vernehmung und mehrerer Treue“ anzuhalten. Komme er den Aufträgen nicht gewissenhaft nach, so könne man ihm „seine Besoldung oder jährliche Pension nicht mehr empfangen lassen“, wornach er sich zu richten habe.

Indessen scheint alle Langmut der Kammer gegenüber diesem mauvais sujet nichts gefruchtet zu haben, denn unterm 15. October 1680 schreibt ihm die Hofkammer, dass er seinen „Dienst und habende Inspection ganz fahrlässig und unverantwortlich abwartete und allein die Zeit der einzunehmen habenden Besoldung erwartet“, indem wegen seines Unfleisses der sonst hochschätzbare Stangenwald nicht allein ruiniert, sondern bei seinem „noch langem Zusehen, oder vielmehr erwiesenen Unverstande, selber in das äusserste Verderben gerathen muss“. Man habe ihn „zum öfteren ganz väterlich ermahnt“ wolle ihm die bisher „strafmässige verübte Negligenz noch für diesmal alles Ernstes verweisen“, — und droht ihm die Kammer, wenn er seiner Pflicht nicht nachkomme, ihn zu Schadenersatz zu verhalten, ausserdem werde er sich die kaiserliche Ungnade zuziehen und ihm

der allein, oder vielmehr aus Erbarmen gegebene Unterhalt entzogen werden.

Als Beispiel, wie Montanelli's Berichte aussahen, diene der über den Stangenwald vom 24. Mai 1677. Da heisst es: „Adi 24. Mago 1677, sono stati a far la uisita Boschi et in quello chiamato la Stanga ho troua li sotto scriti si come segue:“ (Am 24. Mai 1677 sind sie gewesen zu machen die Besichtigung der Wälder und in jenem, Stanga genannt, habe ich gefunden, die unten verzeichneten wie folgt, (nämlich Gereutmacher):

„Andrea Sidan, Anse Kobiz, Martin Midrigger, Ante Cerneliz, Juri Precher, Jurinei Sagher, Martin Sagher, Juri Schliuer, Juri Riemez, Matia Ansur, Martin Cernelez, Mattius Cusiuz, Primus Maroldt, Mattia Jeunichler, Mattius Janzer, Gregor Napotrhoiz, Michin Preiher, Andreiez Martoloch, Juri Jeram, Stephan Lonshar, Matteus Kosteliz, Martin Janzer, Martin Primusiz, Matia Recher, Matia Juncher, Juri Posnei, Anse Motrouiz, Martin Marolt, Adam Sidam, Martin An-sichz, Andrea Kunzzar.“

„La quantita di terra o arrature d'ogni uno jo non hauer hauuto meio gente perita non posso sapere di cio pero ne daro parte a questi Ecr<sup>ra</sup>. Cam<sup>sa</sup>. con la noua uisita che faro nel uenturo mese d' 9<sup>bre</sup>“ (Die Grösse des Grundbesitzes oder des Ackerlandes eines jeden kann ich nicht wissen, weil ich keinen Sachverständigen mit-hatte, darüber werde ich aber Mittheilung machen, bei Gelegenheit der neuen Besichtigung, welche ich im künftigen Monat November halten werde.)

## Die Anfänge der kaiserlichen Kriegsflotte und die krainischen Wälder.

Von A. Müllner.

Durch das Bestreben Karl's VI., eine Marine zu schaffen, gewannen die krainischen Wälder zu Anfang des XVIII. Jahrhunderts ein höheres Interesse. Indessen lässt es sich nachweisen, dass auch schon frühere Landesfürsten sich mit dem Gedanken trugen, eine Seemacht in der Adria zu schaffen. Die erste Andeutung, welche sich auf eine Armada in den kaiserlichen Gebieten und Meer-portsen bezieht, finden wir in einem Actenstücke Kaiser Ferdinand's I. ddo. 26. October 1531.<sup>1)</sup>

Auf diesen Entschluss wird ferner angespielt in einem leider undatirten Actenstücke des Fasc. I. 70 aus den letzten Jahren des XVI. oder Anfang des XVII. Jahrhunderts. Auch eine Unterschrift fehlt dem Schriftstücke. Dasselbe bezieht sich auf das Suppliciren des Bischofes von Triest, „die Eichbäume, so auf seiner Unterthanen Grund und Boden wachsen“ betreffend. Da heisst es: „Obwohl nun Herr Bischof hievon von Ihr. Durchl. ab-

gewiesen worden, so weiss ich<sup>1)</sup> für meine Person souil zu berichten, dass ich von meinem Herrn Vater selligen, wellicher Waldmeister gewest, soviel vernommen hab, dass Kaiser Ferdinandus<sup>2)</sup> hochseligsten Gedehtens gar scharf anbefohlen, dass mein Herr Vater die Eichwälder in der Herrschaft St. Serff,<sup>3)</sup> in der Herrschaft Schwarzenegg,<sup>4)</sup> in der Herrschaft Adelsperg und Herrschaft Bremb<sup>5)</sup> als seine Augen soll wohl verhueten lassen, den weil dieselbigigen Aichwälder nahe am Meere, so möchte dem hochlößlichsten Haus Oestereich eine solche Gelegenheit für-fallen, dass sie eine Armada zurichten müss-ten, welliche Verhütung auch dermassen geschehen, dass obbemeldte Eichenwäldler alle, ganz verblieben, bis Herr Wuechrer selig mit einem Venedigischen vom Adel, doch mit Vorwissen Ihrer Durchl. einen Kauf abgeschlossen, der da den Wäldern im Schwarzen-egger und S. Serffer Gericht nicht wenig Schaden gethan, und als er in die Adelsberger Wälder 'greifen wollte, welches ich dem Herrn Hans Khisl seligen angedeut, darauf auch alsbald die Einstellung beschehen.“

Der Umstand, dass Joh. Kisl<sup>6)</sup> schon als todt bezeichnet wird, sowie Schrift und Stilisirung des Acten-stückes lassen auf circa 1600 schliessen. Der genannte „Kaiser Ferdinand hochseligsten Gedehtens“ kann daher nur Ferdinand I. (1556—1564) sein.

Schon 1539 wurden allerdings einige Fahrzeuge aus-gerüstet. „Anlass dazu gab die Besorgniss vor dem See-räuber Scherredin Barbarossa. Hieronymus von Zara hatte von Karl V. den Auftrag erhalten, die im erbländischen Seegebiete ausgerüsteten Galioten zu bemannen. Auf Lai-bach wurden 200, Görz 150, Gradiska 140, Meran 60, Triest 100, Mitterburg 200 und Fiume 100 Ruderknechte repartirt, die sich in Fiume zu versammeln hatten. Vermuthlich gab Venedig die Mehrzahl der Fahr-zeuge. Zaras Bericht betont die völlige Schutzlosigkeit der Küste.“<sup>7)</sup>

Als eigentlichen Gründer der österreichischen Marine müssen wir indessen Karl VI. betrachten. Schon 1713 trat Baron Franz Anton de St. Hillaire, seit 1682 „Ar-

<sup>1)</sup> Schreiber scheint auch ein Forstmann gewesen zu sein, wenigstens nennt er sich Sohn eines Waldmeisters Kaiser Ferdinand's I. wahrscheinlich für Görz und Küstenland. Es geht auch hervor, dass für das Küstenland schon damals ein Waldmeisteramt bestand, welches für Krain erst seit 1572 nachweisbar ist.

<sup>2)</sup> Ferdinand I. Berichterstatter nennt sich hier Sohn eines Waldmeisters unter Ferdinand I. für Görz und Friaul. Cf. oben p. 91.

<sup>3)</sup> St. Servolo, östlich von Triest.

<sup>4)</sup> Südlich von Britof, östlich von Rodik.

<sup>5)</sup> Prem.

<sup>6)</sup> 1592 unterm 2. Mai heisst er gewester Hofkammerpräsident.

<sup>7)</sup> Josef Rechberger v. Rechcron, Geschichte der k. k. Kriegs-marine, Wien 1882, I. p. 4.

<sup>1)</sup> Cf. sub. Waldwesen im Capitel IV, pag. 92.

sional-Hauptmann“, mit Vorschlägen zur Errichtung einer erbländischen Kriegsmarine hervor. Er wollte jedoch zwanzig Kriegsschiffe von 40—80 Kanonen in Holland für die Summe von 140—150.000 fl. herstellen lassen. St. Hillaire betont nachdrücklich, dass der Kaiser niemals im Stande sein werde, „weder in Neapel noch im Friaul“ ein Kriegsschiff von 80 Kanonen erbauen zu lassen. Nun fehlte es aber an Geld und an einem brauchbaren Schiffshafen. Karl VI. liess daher 1717 Erhebungen pflegen, um einen solchen ausfindig zu machen. Als der geeignetste Ort wurde ihm der Hafen von Buccari empfohlen.

Den Gedanken St. Hillaire's, Schiffe in Holland bauen zu lassen, gab man zwar auf, scheint aber dafür eben den von ihm perhorrescirten, solche an der Adria zu schaffen, aufgenommen zu haben, denn in den Acten des Landsch.-Arch. findet sich im Fasc. 385 ein Bericht des kaiserlichen Kriegsschiffbaumeisters Focke-Gersen über den Waldstand in Krain und im Küstenlande, welchen er über seine Bereisung im Jahre 1719 an den kaiserlichen Hofkriegsrath erstattete. Focke-Gersen hatte den Auftrag, sich über den Stand der Waldungen, der Eisen- und anderer Manufacturen, welche mit dem Schiffbaue zusammenhängen, in unseren Ländern zu informiren, ferner hätte er zu untersuchen, „wie die Laibach in die Sau zu leiten?“

Naturgemäss muss uns zunächst die Person des Berichterstatters interessieren, v. Rechberger kennt ihn in seiner Geschichte der k. u. k. Kriegsmarine nicht, wohl aber fanden sich im k. u. k. Kriegsarchive in den Protokollen des Hofkriegsrathes Daten über ihn, für deren überaus gültige Mittheilung wir dem Director des k. u. k. Kriegs-Archives, Herrn k. u. k. Feldmarschall-Lieutenant Leander v. Wetzler zu besonderem Danke verpflichtet sind. Die archivalischen Erhebungen im k. k. Kriegsarchive ergaben folgendes Resultat:

„Facundus Gerald Focke-Gersen, geboren in Hamburg (Geburtsjahr hierorts nicht bekannt),<sup>1)</sup> evangelischer Confession, war Schiffbaumeister in Hamburg, wurde bei dem drohenden Ausbruche des Türkenkrieges im Jahre 1716 zugleich mit dem Engländer Thomas Davis als Schiffbaumeister in kaiserliche Dienste genommen und mit der Ausrüstung des Schiffs-Armaments

<sup>1)</sup> Wir wandten uns an den löblichen Verein für Hamburgische Geschichte, dessen Vorstand Dr. Theo. Schrader die Anfrage dem Archive der Stadt Hamburg übergab. Der Vorstand des Archives, Herr Dr. Hagedorn, hatte die Güte, uns mitzuthellen, dass Focke-Gersen als Sohn des Schiffsbauers Gerd Gersen im Jahre 1671 in Hamburg geboren wurde. Die von uns in Hamburg angeregte Forschung über Gersen ist noch nicht abgeschlossen und soll dort seinerzeit veröffentlicht werden. Wir werden dann die Resultate unseren Lesern nachtragen.

betrault. Nach Beendigung des Krieges wurden beide in kaiserlichen Diensten behalten, und Focke-Gersen im April 1718 zum kaiserlichen Schiffbaumeister in Ungarn und den Erblanden mit einem Jahresgehälte von 3000 fl. ernannt, während der Engländer Davis in der gleichen Eigenschaft nach Neapel beordert wurde.“

„Focke-Gersen's Aufgabe war es nun, in den inner-österreichischen Seehäfen einige Schiffe zum Schutze gegen die türkischen Seeräuber zu erbauen und die Donau-Flottille in einen brauchbaren und actionsfähigen Stand zu setzen.“

„Zu diesem Zwecke begab er sich nach Stralsund, um die dortigen königlich dänischen Prahmen zu besichtigen, dann 1719 nach Innerösterreich, um sich von dem Vorhandensein tauglicher Schiffs-Baumaterialien zu überzeugen. Im April 1719 berichtet er aus Klagenfurt, dass das Kärnthner Eisen, dann im Juli 1719 aus Krain, dass das Holz der dortigen Wälder für den beabsichtigten Zweck vollkommen geeignet sei. Ferner inspicierte er eingehend die Häfen des österreichischen Küstenlandes. Berichte über diese ihm aufgetragenen Besichtigungen sind in den hofkriegsräthlichen Protokollen erwähnt, aber im Kriegs-Archive nicht vorhanden.“

„Auf Ansuchen der ‚Orientalischen Handelscompagnie‘ gestattete der Hofkriegsrath, dass Focke-Gersen in der Zeit von 1720—1724 sich wiederholt nach Triest, Fiume und anderen österreichischen Seehäfen begeben konnte, um den Bau von Kauffahrteischiffen für die Handels-Compagnie zu leiten und als Rathgeber in Marine-Angelegenheiten zu dienen.“

„Von 1724 war Focke-Gersen in Belgrad mit der Reconstruirung und Instandsetzung des kaiserlichen Schiffs-Armaments auf der Donau beschäftigt. Dort hat er sich auch im Jahre 1730 mit Sidonia Franciska von Tournay, der Tochter eines in der Schlacht bei Cassano am 16. August 1705 gefallenen Hauptmannes des Infanterie-Regimentes Zum Jungen<sup>1)</sup> (jetzt Leopold II. König der Belgier Nr. 27) verhehlicht und starb im Jahre 1737 kinderlos.“<sup>2)</sup>

(Schluss folgt.)

<sup>1)</sup> Zum Jungen, Johann Hieronymus Freiherr von, F.-M., aus einem 1173 zu Verona geadelten Geschlechte vom Rhein, dem auch Joh. Guttenberg angehörte. Geb. 1660 zu Frankfurt a. M. trat 1680 in die Armee. Liebling Prinz Eugens, erhielt er am 20. October 1703 das Regiment als zweiter Inhaber (der erste war Ottavio conte Nigrelli, F.-Z.-M. † 1703) und 1725 wurde er Feldmarschall und starb 1732 als Commandant in Mailand. Cf. Gesch. des k. k. Inf.-Reg. Leopold II. König der Belgier Nr. 27, Beilage II.

<sup>2)</sup> Daten aus den H.-K.-R.-Protokolle von 1716 Fol. 1208. 1717 Fol. 1143, 1439, 1805. Prot. Reg.-Fol. 1204; 1717—1738 zahlreichen Auszügen, 1737 Dec. Nr. 833 und 1738 Inst.-Prot. Fol. 34.