

Die Zollreform an der Südgrenze Tirols 1777—1783.

Von Hans Kramer.

Viele Jahre hindurch hast Du Dich, lieber Jubilar, mit der Geschichte des Bistums Trient und des alten Welschtirol eingehend beschäftigt; Du bist ihr bester Kenner geworden; eine Reihe von großen, erfolgreichen und grundlegenden Arbeiten waren das wertvolle Ergebnis dieser Forschungen. Heute befassen sich alle Tiroler Historiker mit der Erforschung der Geschichte Deutschtirols von Kufstein bis Salurn. Doch kehren wir noch einmal in das alte Welschtirol, das Gebiet Deiner langjährigen Forschungen zurück. Dieser Aufsatz soll einen kleinen, völlig neuen Beitrag zur Geschichte des Zollwesens in Tirol bieten, welche mit Ausnahme der hochbedeutenden Arbeit von Otto Stolz über die Tiroler Zölle bis 1363 noch fast unerforscht ist.

Die Handelswege durch Tirol konnten trotz des Niederganges Venedigs, der sich nur allmählich auswirkte, ihre Bedeutung nie verlieren. Italien tauschte gegen die Industrieerzeugnisse der süddeutschen und rheinischen Städte, gegen die Forst- und Milchprodukte Tirols immer seine eigenen Naturprodukte aus. Die Regierung Maria Theresia's förderte nachdrücklich den Export aus der Monarchie nach Italien¹⁾. Merkantilismus und Protektionismus, welche die Handelspolitik Maria Theresia's und Josefs II. völlig beherrschten, erhöhten die Wichtigkeit der Mautstätten und streng bewachten Zolllinien an der Staatsgrenze²⁾. Tirol und Vorarl-

¹⁾ Vgl. Ferd. Hirn, *Gesch. Tirols von 1809—14*, Innsbr. 1913, S. 220, Ad. Beer, *D. Zollpolitik u. die Schaffung eines einheitlichen Zollgebietes unter Maria Theresia*, *MIÖG.* 14. Bd. 1893, S. 290, Heinr. R. v. Srbik, *Der staatliche Exporthandel Österreichs von Leopold I. bis Maria Theresia*, Wien—Leipz. 1907, S. 420.

²⁾ Ign. Beidtel, *Gesch. d. öst. Staatsverwaltung 1740—1848*, hg. v. Alf. Huber, Innsbr. 1896, Bd. 1, S. 143, 390, Ant. Baldauf, *Beiträge zur Handels- u. Zollpolitik Österreichs in d. 2. Hälfte d. 18. Jahrh.*, Diss. Halle 1898, S. 12.

berg, welche nur durch Kärnten mit den anderen Erblanden zusammenhingen, blieben während der Aufhebung der Binnenzoll-Linien in den österreichischen Ländern unter Maria Theresia und Josef II. immer ein eigenes Zollgebiet¹⁾. Die letzte Zollordnung vor der näher zu behandelnden Zollreform wurde am 10. Jänner 1766 erlassen. Zwar hob sie das verhaßte System der Verpachtung der Zölle wieder auf, aber die Erhöhung der Durchfuhrzölle und der „Consumozölle“, welche eigentlich Verbrauchssteuern waren, erbitterten das Volk²⁾. Die Hofdekrete vom 7. Jänner 1775 und 16. April 1775 enthielten neue Bestimmungen, welche die Industrie der anderen Erblande mit dem Tiroler Absatzmarkt näher verbinden sollten³⁾. Die Handelsbeziehungen zwischen Österreich und Venedig waren in dem Postvertrage vom 28. November 1773 neu geregelt worden⁴⁾. Das waren die Voraussetzungen der folgenden größeren Reform.

Es kennzeichnet den Geist der tatkräftigen Wirtschaftspolitik Maria Theresia's, wenn endlich daran gegangen wurde, das Fürstentum oder Hochstift Trient in das tirolische Zollgebiet ganz einzubeziehen und die lange wichtige Grenzlinie des alten Tirol gegen das Staatsgebiet der Republik Venedig vom S. Pellegrino-Tal bei Moena im Osten bis zum Tonalepaß und Pejo im Westen durch Zoll- und Wachthäuser zu überwachen. Man muß sich eigentlich wundern, daß die wichtige Zollfrage erst so spät in einer Vereinbarung mit Trient geklärt wurde. Die alten Verträge der österreichischen Regierung mit den Fürstbistümern Brixen und Trient enthielten keinen wichtigeren Punkt über das Zollwesen. Versuche, Trient in das tirolische Zollgebiet einzuschließen, waren am Widerstand des alten Bischofs Christoph II. Sizzo

¹⁾ Baldauf S. 73. Ferd. Hirn S. 608, Beidtel S. 145, Carl Frh. v. Hock-Herm. Ign. Bidermann, D. öst. Staatsrat, 1760–1848, Wien 1879, S. 93.

²⁾ Beer S. 297, Josef Egger, Geschichte Tirols, 3. Bd. Innsbr. 1880, S. 55 f.

³⁾ Beer S. 298.

⁴⁾ Baldauf S. 69.

de Noris gescheitert. Der Landesgouverneur von Tirol Graf Johann Gottfried Heister lehnte mit Recht den daraus entstehenden Plan ab, gegen Trient eine neue Zoll-Linie zu errichten und das Bistum als fremdes Land zu behandeln.

Er hoffte noch immer auf die Möglichkeit eines Kompromisses¹⁾. Der neue Bischof von Trient Peter Vigil Graf Thun (1776—1800) stand den Reformideen seiner Zeit so nahe, daß er ihnen auch auf Kosten seiner weltlichen Macht Opfer brachte. Er schloß selbst am 24. Juli 1777 in Wien für das fürstliche Stift, das Domkapitel, den Stadtmagistrat von Trient und die Grafen von Lodron und Castelbarco mit der österreichischen Regierung den entscheidenden Vertrag ab²⁾. Er war der Form nach eine Erneuerung der alten Kompaktaten vom 18. September 1363, welche jeder Bischof nach Regierungsantritt, manchmal mit Veränderungen, neu bestätigte.

Dieser Vertrag enthielt als Neuheit die Regelung der Zollverhältnisse. Die Grafschaft Tirol und das Fürstentum Trient bilden von nun an ein gemeinsames Zollgebiet mit gleichen Zolltarifen. An der Grenze Trients gegen dritte Staaten werden österreichische Zollstätten errichtet werden (Punkt 1). Eine eigene landesfürstliche Kommission, welcher ein trientinischer Kommissär zugeteilt werden wird, wird die Grenzen bereisen und bestimmen, wo die neuen Zollstätten zu bauen sind (P. 3). Alle Zollgebühren, welche vom Warenverkehr zwischen Tirol und Trient eingehoben wurden, werden aufgehoben. Nur der Wein, Branntwein und Tabak, der aus Trient in Tirol eingeführt wird, wird mit dem gleichen Tarif weiter verzollt (P. 5). Die österreichischen Zollbeamten

¹⁾ Beer S. 297 f., Die von nun an genannten Archivalien gehören dem Landesregierungsarchiv von Tirol in Innsbruck. Vgl. auch die Handschrift (Hschr.) 3047, Anmerkungen über d. vom Hochstift Trient bei d. allgemeinen Reichsversammlung wider die gefürstete Grafschaft Tirol übergebene Vorstellung; verfaßt wohl im Auftrag der Tiroler Landschaft, 1773.

²⁾ Hschr. 2610, Konvention zwischen Tirol und Trient wegen Steuer, Militär und Gerichtsbarkeit, Druck.

dürfen sich nicht in die innere Verwaltung des Hochstifts mischen, die trientinischen Behörden haben die Pflicht, die Zollbeamten in der Ausübung ihres Amtes im Notfall zu unterstützen. Alle Zollvergehen an den Grenzen des Hochstiftes werden von dessen Gerichtsbehörden geahndet (P. 4). Die österreichische Regierung hat das alleinige Ernennungsrecht aller Zollbeamten (bis auf einen Ausnahmefall am Zoll in Vermiglio) und die alleinige Disziplinargewalt über sie (P. 13). Das Stift erhält aus den tirolischen Zolleinnahmen jährlich 10.000 Gulden, ein Drittel des Ausfuhrzolles von Hornvieh, welches aus dem Sulztal über den Tonalepaß in das Val Camonica geführt wird, und die Hälfte der erbeuteten Contrebande (P. 11, 12, 14). Die österreichische Regierung wird nie das Hochstift mit einem neuen Binnenzoll („Intrasecozoll“) belasten (P. 7). Seine Fabrikate werden dieselben Zollbefreiungen und -erleichterungen erhalten wie die österreichischen Erzeugnisse (P. 6). Das Hochstift hat in allen Fragen des Ackerbaues und der Viehzucht, der Tabakpflanzungen, der Errichtung von Fabriken und Manufakturen innerhalb seines Gebietes volle Freiheit. Die Erzeugnisse der Fabriken und Manufakturen werden gleich wie die Waren der österreichischen privilegierten Fabriken behandelt werden (P. 6, 7, 9, 10). Das Stift muß sich aber auch allen künftigen österreichischen Einfuhrverboten anschließen (P. 8). Dieser Vertrag bedeutete einen großen Schritt vorwärts im alten Bestreben Österreichs, das Fürstentum Trient endgültig sich einzuverleiben. Gewiß, die hoheitlichen Rechte des Bischofs waren dadurch noch mehr eingeschränkt, aber andererseits brachte der enge Anschluß an den großen Wirtschaftskörper der Monarchie, die einen glücklichen und erfolgreichen Aufstieg ihrer wirtschaftlichen Kräfte aufwies, bestimmte Vorteile¹⁾.

¹⁾ Jos. Durig, Über d. staatrechtl. Beziehungen d. italien. Landes- teiles von Tirol zu Deutschland u. Tirol, Jahresber. der k. k. Oberreal- schule z. Innsbr. 1864, S. 29, Mich. Mayr, Welschtirol in seiner geschichtl. Entwicklung, Zeitschr. d. deutsch.-öst. Alpenvereins 38. Bd. 1907, S. 80, von italien. Seite (z. Bsp. Silvino Pilati, i principi Tridentini ed i conti

Es war für die österreichische Regierung unbedingt notwendig gewesen, das Hochstift Trient mit seinen damals mehr als 140.000 Seelen in das Tiroler Zollgebiet einzuverleiben. Es war bisher nicht möglich gewesen, im Gebiet und an der Grenze Trients Verbrauchssteuern („Consumozölle“) und Ausfuhrzölle einzuheben. Die Schmuggler konnten leicht Waren über die von Trient schlecht bewachte Grenze gegen Venedig und über die wenig bewachte Grenze zwischen Tirol und Trient bringen¹⁾. Jetzt erst konnte die ganze Grenze gegen die „terra ferma“ von Venedig, gegen die gesonderten Landschaften von Belluno, Vicenza, Verona, Brescia und Bergamo an allen Einbruchstoren abgesperrt werden. Auf Grund des Punktes 3 des Vertrages mit Trient wurde mit Hofkammerdekret vom 26. Juni 1778 der oberösterreichische Gubernialrat Michael Josef v. Conforti und der tirolische Zolladministrator und kaiserl. Rat Josef v. Ronchi beauftragt, die trientinische Grenze gegen Venedig zu bereisen, die günstigsten Punkte zu bestimmen, an denen neue Zoll- und Wachthäuser gebaut werden sollten, und die alten Zollgebäude zu visitieren. Die Beamten verließen am 28. Juli 1778 Innsbruck und reisten über Bozen nach Trient, wo sich der Kommissär des Fürstbischofs, Johann Baptist v. Lutti ihnen anschloß. Am 13. September reisten die Beamten von Bozen nach Innsbruck zurück. Es kann hier nicht ihre Reise an die Grenzen, ihre Verhandlungen mit den Handwerkern der einzelnen Ortschaften über den Bau neuer Häuser in den Einzelheiten geschildert werden, wie es das interessante Kommissionsprotokoll ausführlich erzählt²⁾. Es sollen nur die Anordnungen der beiden Beamten und die Ergebnisse der Kommissionsreise ausgeführt werden.

del Tirolo, Riva 1899, S. 129) wird dieser Vertrag allerdings als äußerst ungünstig, als unglückselige Preisgabe der letzten Hoheitsrechte an eine benachbarte Macht aufgefaßt.

¹⁾ Grenzakten Fasz. 53, Pos. 7, 2. Teil, f. 20/21, mein hochverehrter Lehrer Univ.-Prof. Otto Stolz hat mich in liebenswürdiger Weise auf diese Position und ihren geschichtlichen Wert aufmerksam gemacht.

²⁾ Grenzakten Fasz. 53, Pos. 7, 1. Teil.

In Moena im Fleimstal stand bereits ein landesfürstliches Zollhaus für den Haupthandel¹⁾. Es war auch für den Warenverkehr mit dem brixnerischen Gericht Fassa bestimmt, das außerhalb des tirolischen Zollgebietes lag. Der Weg, welcher über Someda führt und Moena umgeht, sollte durch eine Wache von zwei Invaliden abgesperrt werden, welche in dem Bauernhause Pezzé wohnen sollten. Zwei Invalide sollten auch den Weg, der über Palua bei Moena führt, bewachen. Für sie sollte eine eigene kleine Hütte erbaut werden. Der Weg, der von Moena durch das Tal S. Pellegrino nach Falcade jenseits der Grenze führt, sollte durch eine Invalidenwache gesperrt werden, welche in einem Gasthaus Wohnung finden sollte. Diese Wachen sollten den ganzen Warenverkehr nach Moena leiten und die Bolleten²⁾ des Zollhauses von Moena bei vorbeiziehenden Waren überprüfen. Zu Paneveggio, welches die Straße gegen Predazzo deckt, sollte im alten Kameralhaus eine neue Zollstätte nur für den Kleinhandel errichtet werden. Die Verbindung zwischen Falcade und Paneveggio sollte außerdem durch einen Invalidenposten überwacht werden, welcher in einem neuen Steinhaus am Pian dei Casoni seinen Platz haben sollte. Die alte Zollstation in Cavalese sollte bleiben. Diese Zoll-

¹⁾ Die gesamten Zollakten unterscheiden die festen Begriffe „commercium principale“ und „commercium necessarium.“ Das commercium principale beschränkte sich auf die großen Hauptstraßen des Landes und umfaßte den großen Warenverkehr, besonders die europäische Warendurchfuhr durch das Land. Das commercium necessarium bedeutete mehr den gegenseitigen Grenzhandel, den wirtschaftlichen Verkehr von Tal zu Tal, den Austausch der unmittelbaren Lebensbedürfnisse der Bauern. Ich übersetze die Wörter mit „Haupthandel“ und, frei übersetzt, „Kleinhandel.“ Ich verwende für den alten Landesteil außerhalb der deutschen Sprachgrenze die italienische, bzw. ladinische Form der Ortsnamen. Die Akten aus dieser Zeit verwenden für Welschtirol schon vorwiegend die italienischen und ladinischen Namen. Der Italiener Conforti gebrauchte in dem von ihm verfaßten Kommissionsprotokoll die italienischen Namen.

²⁾ Bolleten ist der in der altösterreichischen Amtssprache übliche Ausdruck für die Begleitscheine, welche den Waren als Beweis beigelegt wurden, daß die Zollgebühr für sie bezahlt wurde.

stätten des obersten Fleimstales waren vor allem wegen der großen Holzausfuhr nach Italien wichtig. Die Straßen Cavalese—Moena—Pera, Cavalese—Moena—S. Pellegrino—Falcade und Cavalese—Predazzo—Paneveggio—Falcade, die nächsten Verbindungen von Belluno mit dem Etschtal waren so genügend unter Aufsicht gestellt (F. 53, P. 7, f. 56 ff.).

Die Kommission hatte u. a. die Aufgabe, eine neue Zollgrenze vor Trient im Becken von Caldonazzo-Levico gegen die sieben Gemeinden zu bilden. Das Hauptzollamt zu Lavarone im trientinischen Gericht Caldonazzo war oft umgangen worden. Bei S. Giuliana südöstlich von Levico im Gericht Levico, das im Jahre 1778 an Tirol kam, sollte ein neues Zollhaus nur für den Kleinhandel erbaut werden. Levico war im Jahre 1773 als eines der gefährlichsten Einbruchstore bezeichnet worden. Damit nicht der Verkehr dadurch westlich gegen Caldonazzo abgelenkt würde, sollte südlich von Caldonazzo am Nordfuß des Cimone im trientinischen Gericht Caldonazzo ein Wachthaus erbaut werden, auch der Kleinhandel war auf dieser Straße verboten. Um jede Vermeidung des Hauptzolls von Lavarone unmöglich zu machen, sollte beim Knotenpunkt Carbonare auf dem alten Bergweg Lanzino im trientinischen Gericht Caldonazzo ein Wachthaus neu errichtet werden. So waren das Val d'Assa und das Val d'Astico, die Hochfläche von Lavarone, die Verbindung von Vicenza mit Trient abgesperrt (f. 8 ff.).

Die wichtigste Handelsstrecke war das Etschtal selbst. Es mußten daher alle jene Punkte versichert werden,⁸ an denen ein Seitental in das Etschtal einmündet. Die Einbruchspforte des Landes war Borghetto an der Etsch in den trientinischen vier Vikariaten. Hier wurde ein Haus an der Etsch gemietet, bei dem eine neue große Landungsstätte für die auf dem Fluß verkehrenden Lastenschiffe gebaut werden sollte. Über den Fluß sollte eine Sperrkette gezogen werden. So konnten die auf dem Wasserwege beförderten Waren verzollt werden. Nur der Kleinhandel zu Land sollte auf dem Wege rechts von der Etsch an einem

neuen Zollhaus in Mama gegenüber von Borghetto vorbeigelassen werden. Vier kleine Wege, welche aus dem Venezianischen quer über den Monte Baldo in das Etschtal führen, konnten durch eine Invalidenwache, welche in einem Privathaus wohnen sollte, bei den Molini di Avio abgesperrt werden. Am Eingang des Val Fredda sollte bei Vó sinistro ein neues Zollhaus für den Kleinhandel errichtet werden. Ebenso mußte ein neues Zollhaus für den Kleinhandel bei Ala den Eingang in das Val Ronchi beaufsichtigen. Am Ausgang des benachbarten Val Bona sollte der Weg durch eine Brücke über den Bach zum Ausgang des Val Ronchi geleitet werden, so daß die neue Zollstätte das Ende beider Täler sperrte. Der Weg durch das kleine Seitental des Val Ronchi, S. Valentino, mußte zur Vorsicht zerstört werden (f. 12, 13, 15, 16, 18, 41 ff.).

Im Westen mußte der Gebirgsstock des Monte Baldo in den Vikariaten vor dem Schmuggel geschützt werden. Deswegen wurde beschlossen, ein neues Wachthaus bei der Alpe (malga) Tolghe zu bauen. Die Bergstraße aus der terra ferma nach Brentonico wurde durch eine neue Zollstätte für den Kleinhandel bei der Alpe Pianetti versichert. Die Verbindung des venezianischen Ostufers des Gardasees mit dem Etschtal war dadurch überwacht (f. 18 f.).

Es war die nächste Aufgabe der Kommissäre, die Landungsstellen an den tirolisch-trientinischen Nordufern des Gardasees zu sichern. Das alte Zollhaus am Piano di Tempesta war während des Aufstandes der Einwohner Judikariens im Jahre 1768 zerstört worden¹⁾. Vom venetianischen Malcesine gehen Seitenwege über den Westrücken des Monte Baldo zum See von Loppio. Die Kordonisten auf der Alpe Tolghe konnten diese Seitenwege nicht überwachen. Die genannten Wege mußten auch für den Kleinhandel durch neu aufgestellte „Verbotsäulen“ gesperrt werden. Ein Invalidenposten auf der Alpe Casina im tirolischen Ge-

¹⁾ Vgl. Egger, 3. Bd. S. 56 f. und Hschr. 3047.

richt Penede mußte die Wege bewachen. Die Schmuggler konnten ihre Waren am Südfuß des Monte Brione ausbooten. Das sollte eine neue Invalidenwache verhindern, welche in der profanierten Kirche S. Niccoló in der trientinischen Prätur Riva wohnen konnte. In Torbole mußte ein eigenes Gebäude gemietet werden, welches für die zahlreichen an das Land gebrachten Warenballen als Magazin dienen sollte. In Torbole im tirolischen Gericht Penede und in Riva in der trientinischen Prätur Riva bestanden schon alte Zollhäuser. Der Hafen von Riva konnte durch eine Kette abgesperrt werden. Im Hafen von Ponale stand bereits ein kleines Zollhaus. Da Ponale am Beginn des trientinischen Ledrotales zum „Hauptconfinzoll“ erhoben werden sollte, mußte dieses Zollhaus vergrößert werden. Der Zugang des Gardasees zum Ledrotal, zum Sarcatal und zur Straße nach Mori war durch diese Maßnahmen überwacht (f. 22, 38 ff.).

Es galt nun, im trientinischen Ledrotal neue Wachen und Zollstätten aufzustellen. Die Verbindungswege von den Gemeinden Molina di Bono, Barcesino, Pré und Biacesa über den Notapaß in das Venezianische sollten durch eine Wache in Molina gesichert werden. Alle Waren, welche auf diesen Wegen befördert würden, mußten die Bolleten des neuen Zollhauses im nahe gelegenen Pieve di Ledro tragen. Kleine Pfade, welche dem Notapaß ausweichen und östlich von Pré oder Pregasina nach Limone führen, mußten zerstört oder unter der Aufsicht der Invaliden von Ponale verboten werden. Die neue Zollstätte sollte also in Pieve errichtet werden. Der Kleinhandel über den Notapaß war erlaubt. Die Wege, welche vom Tremalzopaß (passo di Tremalzo) in das Ledrotal, besonders zum lago d'Ampola bei Tiarno di sopra führen, wurden von der Kommission als gefährlich erkannt. Diese Wege mußten auch für den Kleinhandel verboten werden. Ein Posten in einem neuen Wachthaus am genannten See sollte sie sperren (f. 33 ff.).

Wir gelangen nun in das Chiesetal. Bei Baitoni im tirolischen Gericht Lodron knapp an der Grenze mußte ein

Wachthaus erbaut werden. Ein Posten sollte dort den Weg links von der Chiese sperren und alle Waren zum Zollamt nach Caffaro jenseits der Chiese führen lassen. Im Süden lag das lodronische Val di Vestino, welches mit dem Chiesetal nur durch einen kleinen Saumpfad über Bondone verbunden ist und nur gegen das venezianische Gebiet offensteht. Es entstand nun die Frage, sollte man am Ende des Val di Vestino eine eigene Zollstation errichten, welche nicht die Kosten gelohnt hätte, und die geringe arme Talbevölkerung, welche alles von Saló bezog, dadurch beschweren oder sollte man das Val di Vestino aus dem Zollgebiet ausschließen? Man entschloß sich zu letzterem und zog die Zollgrenze zwischen Baitoni und Bondone. Es wurde auch in Aussicht gestellt, den Bewohnern Zollerleichterung zu gewähren, wenn sie aus dem Chiesetal Hornvieh einführen wollten. Der Hauptwarenverkehr ging über den Idrosee oder über Bagolino an Caffaro vorbei in das Chiesetal. Es sollte also in Caffaro im tirolischen Gericht Lodron ein Zollamt im verfallenen, alten Kapuzinerkloster errichtet werden, welches neu adaptiert werden mußte. Ein Weg, welcher von Bagolino oder Riccomassimo nach Darzo führt und Caffaro umgeht, mußte auch für den Kleinhandel verboten und durch die Invaliden und Kordonisten von Caffaro und Baitoni bewacht werden. Es war möglich, daß bei der Absperrung anderer Wege der Steig vom venezianischen Val Camonica über die Pässe südlich des Monte Rè di Castello in das Daonetal mehr besucht werden könnte. Deshalb sollte an der Chiesebrücke bei Daone im trientinischen Judikarien, wo sich die Wege nach Daone einerseits und zu den Dörfern Castello und Cimego andererseits teilen, ein neues Zollhaus für den Kleinhandel gebaut werden. Der sehr schlechte Steig, der aus dem Val di Rendena über die Gebirgskämme in das Venezianische führt, mußte später zerstört werden. So hatte auch Judikarien eine Zollgrenze gegen die Landschaft von Brescia erhalten (f. 24 ff., 30 ff.).

Der Verkehr über den Tonalepaß und durch das Sulztal mußte an neuen Zollstätten vorbeigeleitet werden. Im Nonstal vereinigten sich die drei Verbindungswege von Trient über Welschmetz, von Bozen über die Mendel und von Meran über den Gampen. Am Tonale selbst, der viele Monate lang tief beschneit ist, war eine Zollstätte unmöglich. Das Zollhaus sollte also in der Gemeinde Vermiglio im trientinischen Sulztal stehen. Für diesen Zweck wurde das Haus der Familie de Petris, Cez genannt, angekauft. Es bot genügend Räume für die Zollbeamten und Gewölbe als Magazin für die Warenballen, welche oft lange liegen mußten, wenn der Tonale unbefahrbar war. Es wurden zwischen Bergamo und den Bozner Märkten durch das Val Camonica und über den Tonale sehr große Warenmengen befördert. Vermiglio konnte durch den Weg umgangen werden, welcher in der Tiefe des Tales dem Bach entlang läuft. Eine Wache, welche in einer Bauernhütte wohnen sollte, mußte sogar den Kleinhandel auf diesem Wege sperren. Ein Seitenweg führt von Pellizzano über Pejo und über das Gebirge in das Veltlin, das damals Graubünden gehörte. In Pejo sollte also ein Haus gemietet werden, in dem eine Invalidenwache wohnen sollte. Dieser Weg war nur für die Ausfuhr von Tabak und Vieh freigegeben. Die Invaliden durften, falls die Bolleten einer anderen Zollstätte nicht vorgezeigt wurden, den Zoll dafür einheben (f. 50 ff., 55 ff.).

Die Frage wurde nicht gelöst, in welchen Ortschaften die neuen Zollämter an der Nordgrenze des Bistums stehen sollten, um den ausgeführten Wein, Branntwein und Tabak zu verzollen. Der Zoll in Lavis im tirolischen Gericht Königsberg blieb. Bisher waren in S. Lugano und in Castello im Fleimstal Zollstätten gewesen. Als die geeignetsten Punkte neuer Zollhäuser wurden hier Capriana, Valfloriana, Kalditsch und Graun vorgeschlagen. Es wurde auch beantragt, zu Auer oder Branzoll in den tirolischen Gerichten Enn und Kaldiff eine ständige Wache wohnen zu lassen, welche im Süden bis Neumarkt, im Norden bis Leifers streifen

sollte (f. 65). Die neuen Zollstätten im Fleimstal konnten nämlich noch nicht bestimmt werden, weil der im Vertrage von 1777 beschlossene Tausch zwischen Tirol und dem Bistum noch nicht durchgeführt war. Dieser kam erst im Jahre 1778 in der Zeit nach dieser Kommissionsreise zustande. Tirol erhielt Tramin und das Gericht Levico mit Selva, das Bistum empfing dafür das Gericht Castello mit einem Teil von Paneveggo, Molina, Stramentizzo, Altrei, Capriana und Valfloriana im Fleimstal¹⁾.

Fassen wir die Ergebnisse dieser wichtigen Reise Confortis und Ronchis an der Südgrenze Tirols zusammen. Die beiden Kommissäre hatten also 12 neue Zollstätten und 15 neue Wachtposten vorgeschlagen. Es mußten 6 Zollhäuser²⁾ und 7 kleinere Häuser für Wachtposten³⁾ gebaut werden. Für die Landungsstelle in Borghetto und für 6 Wachtposten⁴⁾ wurden Häuser gemietet. In Vermiglio wurde für die Zollstätte ein Haus angekauft. Die bereits bestehenden Bauten von 4 Zollstätten⁵⁾ und von 1 Wachtposten⁶⁾ mußten erweitert und adaptiert werden. Es bestehen Verzeichnisse aller Tiroler Zollstätten aus den Jahren 1780, 1790 und 1806⁷⁾. Aus ihnen ersehen wir, daß tatsächlich nahezu alle von Conforti und Ronchi vorgeschlagenen Zollstätten er-

¹⁾ Egger 3. Bd. S. 95. Mayr S. 83.

²⁾ Bei Levico, in Mama, bei Ala, auf der Alpe Pianetti, bei Daone, bei Vò sinistro.

³⁾ Bei Caldonazzo, in Carbonare, auf der Alpe Tolghe, in Baitoni, bei Tiarno, am Piano dei Casoni, in Palua.

⁴⁾ Bei den Molini di Avio, in Molina di Bono, in Pejo, bei Vermiglio, im S. Pellegrinotal, in Sameda.

⁵⁾ In Caffaro, im Hafen von Ponale, in Vermiglio, in Paneveggo.

⁶⁾ Die Kirche S. Niccoló am Fuß des Monte Brione.

⁷⁾ Vgl. Hschr. 2588, Zollordnung und Tarife für Tirol von 1780, Hschr. 1249, Hauptausweis über die Zollertragnisse in Tirol 1788 und 1790 und den Personalstand der Zollbeamten, und Hschr. 1252, Verzeichnis der Gerichte, Zoll-, Weg- und Waldämter, auch der Forstknechte, welche die Kreisämter Rovereto, Trient, Bozen und Pustertal zu respizieren haben 1806 (das Verzeichnis wurde also bereits unter der bayr. Herrschaft angelegt). Vgl. auch die Hschr. 4035, Extract der Hauptzollämter und denen incorporierten Nebenzollämter (in Tirol u. d. Vorlanden) circa 1700.

richtet worden waren. Nur Pieve di Ledro scheint nicht Zollstätte geworden zu sein, es kommt in den genannten Verzeichnissen nicht vor. Die Zollstation in Caffaro, welche nur noch im Jahre 1780 genannt ist, scheint nach Storo und dann nach Darzo verlegt worden zu sein. In Branzoll wurde statt einer Wache eine Zollstätte eingerichtet.

Betrachten wir die „Commercial-Haupt- und Zwangsstraßen“ Südtirols und die Zollämter der Kreise Rovereto, Bozen und Pustertal, die z. T. erst von den Kommissären errichtet worden waren. Diese Zollstätten teilen sich in Grenzämter an der Grenze der Republik Venedig und in die wenigen Binnenzölle, welche aus bestimmten Gründen noch geblieben waren. In weitem Bogen von Osten nach Westen bewachte eine Reihe von Zollhäusern sämtliche großen und kleinen Straßen, auf denen ein auch nur kleiner Warenverkehr zwischen Tirol und Venedig möglich war. Im Hochgebirge, das nur wenige von der Natur begünstigte Einbruchspforten für die Warenbeförderung offen läßt, wird eine Zollgrenze leichter gebildet und bewacht als in der Ebene. Die wichtigen Grenzzollämter des Pustertales standen am Kreuzberg und in Cortina d'Ampezzo. Sie stellten sich vor das Sextener und vor das Höhlensteintal, die nach Innichen und Toblach führen. Die Verbindung des oberen Fleimstales mit dem Tal des Cordevole und Belluno wurde durch die Zollhäuser von Moena, Paneveggio, Predazzo und Cavalese, durch die Posten in Sameda, Palua, im Tal von S. Pellegrino und am Piano dei Casoni überwacht. Moena galt auch als Grenzamt gegen das brixnerische Fassatal. Die Straße Predazzo—Rollepaß—Primiero—Fonzaso—Feltre, das Tal des Cismone hatten nicht den Rang einer Hauptstraße. Dort standen die Zollstätten von Primiero, Cereda Bastie bei Tonadico und von Canale S. Bovo im Val Cortella. Es folgt das große Sukanatal. Eine Straße zieht mit der Brenta nach Bassano, eine andere Straße zweigt bei Primolano ab und führt über Arsiè und Feltre in das Piavetal nach Treviso. Die Zollstätten in Borgo di Val Sugana, in Pieve Tesino,

in Grigno und in Tezze waren die Pforten zum unteren Brenta- und zum Piavetal. Das Val d'Astico verbindet die Landschaft von Vicenza mit der Hochfläche von Lavarone und dem Becken von Levico. Hier wurde der Verkehr am Zollamt von Lavarone, am Zollhaus bei S. Giuliana bei Levico vorbeigelenkt. Die Wachen bei Carbonare und bei Caldonazzo sperrten andere Wege. Im Westen stand das Zollamt von Folgaria. Die Zugänge zu Rovereto wurden durch die Zollhäuser im Vallarsa und in Terragnolo, durch die Wache am Campo Silvano überwacht. Durch das Suganatal, das Val d'Astico und das Vallarsa können Sperren des unteren Etschtales umgangen werden. Eine Reihe von Zollhäusern und Wachen standen entlang der großen Etschtalstraße, welche natürlich den größten Warenverkehr aufwies. Es waren die Zollstätten in Borghetto und Mama, in Vó sinistro, bei Ala und besonders in Rovereto, es war das Wachthaus bei den Molini di Avio. Auf den Höhen des Monte Baldo lenkte das Wachthaus auf der Alpe Tolghe und das Zollhaus auf der Alpe Pianetti kleine Warenzüge über Brentonico in das Etschtal. Im Westen können Zollämter des unteren Etschtales dreifach umgangen werden. Die Linie Mincio—Gardasee—Sarcamündung hatte zwar nie großen Warenverkehr gesehen. Die bedeutendste Einbruchspforte war wohl das Nordufer des Idrosee. Von Caffaro kann eine Straße über Storo durch das nahe der Grenze sich hinziehende Ledrotal nach Riva führen. Die andere Straße kann den Kaufmann von Caffaro durch das Chiesetal nach Tione und von dort über Stenico und Vezzano nach Trient lenken. Die dritte längste Straße, welche von Westen in das Etschtal führt, geht vom Iseosee durch das Val Camonica den Oglio hinauf und geleitet über den Tonalepaß, das Sulztal und das Nonstal nach Welschmetz. Am Nordufer des Gardasees standen die Zollhäuser im Hafen von Ponale, in Riva und Torbole, dort hielten Posten am Fuß des Monte Brione und auf der Alpe Casina Wache. Die Straße durch das Ledrotal war durch die Wachen in Molina di Bono und am laghetto d'Ampola ge-

deckt. Im Chiesetal hoben die Zollstätte in Caffaro, welche später nach Storo und nach Darzo verlegt wurde, ebenso die Zollhäuser bei Daone und in Por die Gebühren ein. Die Wache in Baitoni schützte das linke Ufer der Chiese. Im Sulztal war der Warenverkehr zum Zollhaus von Vermiglio gelenkt, die Wachen bei Vermiglio und in Pejo verhinderten ein Ausweichen. Es war also keine Lücke offen gelassen worden, welche zum Schmuggel Gelegenheit geboten hätte.

Eine Reihe von Binnenzollämtern machte der Vertragspunkt nötig, demzufolge Wein, Branntwein und Tabak, die aus dem Bistum nach Tirol eingeführt würden, zu verzollen seien. Im Fleimstal stand der Zoll in S. Lugano und die Wache in Graun. Im Etschtal überwachten die Zollstätten in Lavis und in Branzoll die Ausfuhr aus dem Bistum. Die Warenbeförderung zu Schiff auf der Etsch konnte bis Branzoll gehen. Dort werden auch die auf dem Fluß gebrachten Waren verzollt worden sein, nicht in Lavis, das nicht an der Etsch liegt¹⁾. Am Eingang in das Nonstal hob der Zoll an der Rocchetta oberhalb Welschmetz die Gebühren ein. Auch in Molveno scheint später eine kleine Zollstätte errichtet worden zu sein. Auf den Höhen der Bergwege aus dem Nonstal nach Meran und nach Bozen blickten die Zollhäuser am Gampen und auf der Mendel in die Tiefe. Im Herzen der Dolomiten, am Ende des Grödener- und des Abteitales lagen gegenüber dem brixnerischen Hoheitsgebiet (Buchenstein und Fassa) die Binnenzölle von Plan und Corvara. An der Pustertaler Straße standen die Zollhäuser in der Mühlbacher Klause und in Innichen, am Ausgang des Tales lag vor allem das große Amt in Lienz.

Die offiziellen „Commercial-Haupt- und Zwangsstraßen“ folgten natürlich den Haupttälern Südtirols. Die großen Verkehrslinien waren das Pustertal, das Eisacktal und das Etschtal vom Reschenscheideck an. Im Etschtal ließ die eine Straße Bozen links liegen und ging von Meran über Gargazon,

¹⁾ Vgl. Emil Pasolli, die Floß- und Schiffahrt auf der Etsch, Schlern 9. Jg. S. 220, dazu auch das Lichtbild der Dogana in Branzoll.

Unterrain bei Eppan, Sigmundskron und Gmund nach Auer. Vom Pustertal zweigten die Straßen durch das Höhlenstein- und Ampezzanertal und durch das Sextental nach Italien ab. Moena und Predazzo waren die Knotenpunkte des Fleimstales. Kleine Wege aus dem venezianischen Falcade führten zu ihnen. Der weitere Straßenzug lenkte entweder nach Norden in das Fassatal des Bistums Brixen oder nach Westen durch das Fleims- und Höllental nach Auer und Neumarkt. Im Süden führte die große Handelsstraße durch das Suganatal. Kleine Seitenstraßen wiesen von Levico direkt in die sieben Gemeinden oder von Lavarone durch das Val d'Astico in die Ebene. Zwischen Trient und Lavarone bestand auch die Verbindung über Vigolo-Vattaro. Im Westen lag das Straßennetz von Judikarien, die Wege, welche von Caffaro über Storo, Tione, Stenico und Vezzano oder durch das Ledrotal über Riva, Arco, Drò und Vezzano nach Trient führen konnten, die andere Straße, welche durch das Ledrotal über Torbole, Loppio und Mori nach Rovereto lenkte. Im Nordwesten wurden die großen Warenzüge durch das Val Camonica über den Tonale durch den Sulzberg und den Nonsberg nach Deutsch- und Welschmetz befördert. Im Nonstal konnten kleine Warenmengen über den Gampen nach Meran oder über die Mendel nach Bozen geführt werden. Die Waren durften nur auf diesen Wegen und auf keinen anderen befördert werden¹⁾.

Bestimmte Waren durften vor ihrer Einfuhr nur zu den Zollstätten „pro commercio principali“, nur zu den Hauptzollämtern geführt werden. Diese waren am Kreuzberg, in Cortina d'Ampezzo, Moena, Grigno, bei Levico und in Lavarone, in Borghetto, Torbole, Riva, im Hafen von Ponale, in Caffaro und Vermiglio²⁾. Die anderen Zollstätten waren „pro commercio necessario“ an der Grenze oder Binnenzölle. Es kann hier nicht aufgezählt werden, welche und wieviel Zollbeamte jedes Zollamt besaß. Die damaligen Titel

¹⁾ Vgl. Hschr. 2588, 1780.

²⁾ Vgl. Hschr. 2588, 1780.

der einzelnen Rangstufen der Zollbeamten waren Einnehmer, Gegenhändler, Amtsschreiber, Aufseher, Magazineur, Praktikant. Es gab Militärinvaliden, Zivilkordonisten und Zolllokalisten. Am Gardasee waren ein Schiffskommandant, Schiffsknechte und Kettenzieher angestellt¹⁾. Militärinvaliden waren zu solchen Zollstätten versetzt, wo das Tal so eng ist, daß keine Patrouillengänge notwendig waren. Sie sollten durch kräftiges Auftreten die Zollbeamten in schwierigen Fällen schützen. Ihre Besoldung war geringer als die der Zivilkordonisten, welche ständige Patrouillengänge im Gebirge unternehmen mußten²⁾. Die Beamten wurden meistens mit einer genau festgesetzten Geldsumme aus den Zollgefallen besoldet. Viele von ihnen konnten in den staatlichen Amtshäusern selbst wohnen. Die Hofkammer war die oberste Behörde des Zollwesens. Die zweithöchste Instanz waren die Zolladministrationen. Ihnen waren die einzelnen Distrikte unterstellt, an deren Spitze je ein Inspektorat stand, von welchem die einzelnen Zollämter abhingen³⁾.

Es wurden noch immer sehr stattliche Warenmengen durch Tirol durchgeführt. Die österreichische Regierung wünschte auch namentlich Italien für ihre Exportpolitik zu gewinnen. Freilich waren die Vorteile, welche die guten Straßen durch Graubünden boten, gefährliche Gegner der Warendurchfuhr durch Tirol. Die jungen österreichischen Freihäfen Triest und Fiume schaden Tirol sehr, indem sie einen Teil des Warenverkehrs ablenkten. Es wurden auch jetzt weit mehr als früher größere Warenmengen vom oberen Eisacktal durch das Pustertal zu den Freihäfen geführt, was den Ertrag der Bozner Märkte minderte⁴⁾. Immerhin waren die Einnahmen aus den Zollgefallen in Südtirol sehr groß, sie stiegen auch in dieser Zeit von Jahr zu Jahr⁵⁾.

¹⁾ Vgl. Hschr. 1249, 1790.

²⁾ Vgl. Grenzakten Fasz. 53, Pos. 7, 2. Teil, f. 8 f.

³⁾ Beidtel S. 145, über Gehalte der Beamten vgl. S. 146, Anm. 1.

⁴⁾ Beer S. 290, Franz Huter, Von Bozens Märkten und ihrem Statut, Tirolerland 1930 Nr. 1, S. 7.

⁵⁾ Einnahmen aus den Zollgefallen des ganzen Landes: Kreis Ober-

„Noch am Ende der österreichischen Herrschaft (1805) gingen jährlich 2.000 Lastwagen mit einer Ladung von je 60 Zentnern über den Brenner; ungefähr 1 Million Gulden blieben in den Orten längs der Verkehrsader zurück¹⁾“. Die Einnahmen der Zollstätten bildeten die Einfuhr-, Ausfuhr-, Durchfuhr- und Binnenzölle. Dazu wurden Gebühren für das Wägen der Warenballen und Gewölbe- oder Niederlagsgebühren für die Aufbewahrung der Waren in den Magazinen der Zollämter eingehoben, wenn die Ware länger als fünf Tage im Zollhaus blieb. Eine weitere Einnahmsquelle bildeten die Zollstrafen in Geld und die erbeutete Contrebande. Dem standen die Ausgaben der Zollverwaltung gegenüber, die Besoldungen der Beamten, die Almosen und Gelder für fromme Stiftungen, welche die Beamten aus den Gefällen auf Anweisung der Vorgesetzten spendeten²⁾, die Kosten, welche für den Bau und die Reparaturen der Häuser und der Landungsstellen der Zollämter aufgebracht werden mußten, endlich das Reise- und Zehrungsgeld bei Kommissionen einzelner Zollbeamter³⁾. Diese Ausgaben bildeten nur einen kleinen Bruchteil der Einnahmen.

inntal, Hauptmautamt Innsbruck, Kreis Unterinntal, Pustertal, Bozen, Rovereto: im J. 1788: 374.897 Gulden.

Die Südtiroler Kreise trugen ein: Kreis Rovereto 166.196 G., Kreis Bozen 53.855 G., Kreis Pustertal 45.670 G.

Im J. 1790 betragen die Zollgefälle des Landes 417.272 G. Davon trug ein der Kreis Rovereto 186.936 G., der Kreis Bozen 56.574 G., der Kreis Pustertal 59.192 G. Es ist also deutlich zu ersehen, wie die Einnahmen sich mehrten.

Im J. 1788 betragen die Ausgaben für die Zollverwaltung des Landes 67.340 G., davon im Kreise Rovereto 24.483 G., im Kreise Bozen 9.227 G., im Kreise Pustertal 10.617 G. Im J. 1790 betragen die Zollaussgaben des Landes 74.654 G., davon im Kreise Rovereto 28.115 G., im Kreise Bozen 13.527 G., im Kreise Pustertal 11.600 G. Es waren also auch die Ausgaben etwas gestiegen. Vgl. Hschr. 1249, 1790. Über die Zunahme der Einnahmen vgl. auch Hock S. 567 Anm. 2.

¹⁾ Ferd. Hirn S. 221.

²⁾ Vgl. auch Josef Hirn, Tirols Erhebung im J. 1809, Innsbr. 1909, S. 73.

³⁾ Vgl. Hschr. 1249, 1790, vgl. dazu das Verzeichnis der Zollamtsrechnungen des 18. Jahrhunderts (Repertorium 275 des Tiroler Landesregierungsarchivs.)

Conforti und Ronchi hatten auch den Auftrag, das alte landesfürstliche Amtsgebäude in Bozen, das damals Oberamtshaus hieß, als neues Hauptmoutamt herrichten zu lassen¹⁾. Es steht an der Ecke Bindergasse-Kirchberggasse. Es mußte bei diesem Hause eine breite Zufahrts- und Abfahrtsstraße für die großen Lastenwägen gebaut werden, welche vom Norden und Süden anlangten. Für die Auffahrt der Transporte aus dem Eisacktal wurde in der Gartenmauer ein breites Tor ausgebrochen. Um ein großes Tor für die Lasten aus dem Etschtale zu gewinnen, wurde ein Teil der Waschküche abgetragen. Die Wagen sollten auf der entsprechend breiten Auffahrt leicht aneinander vorüberfahren können. Im Vorhof des Hauptmoutamtes mußten die Ballen angemeldet und visitiert werden. Hier sollte ein Oberdach gebaut werden, um die Waren vor Nässe zu schützen. Als die Anordnungen der Kommissäre in Bozen bekannt wurden, protestierten sofort die zwei Deputierten des Merkantilmagistrats Franz und Joseph v. Gummer gegen diese Maßnahmen. Sie erinnerten daran, daß die Auf- und Abfahrt der schweren Güterwägen während der vier Jahrmärkte und während der Weinernte äußerst hindernd sein werde. Ihre Bemühungen bei Conforti waren erfolglos²⁾. Als die Kommissäre am 12. September 1777 nach Bozen zurückkehrten, waren die angeordneten Arbeiten schon fast beendet. Die drei Teilzollämter an der Eisenstange, am Eisack und an der Talfer, welche bisher in Bozen bestanden hatten und welche keine Magazine besaßen, sollten aufgehoben, die alten „Cameralhäuser“ vertauscht oder verkauft werden. Stattdessen mußten Wachthäuser mit Schranken an diesen drei Stellen errichtet werden. An der Eisenstange konnte die Wache im alten kleinen Zollhaus wohnen. Die neuen

¹⁾ Vgl. jetzt auch meinen Aufsatz „Bozen im Rahmen der Zollverwaltung des ausgehenden 18. Jahrhunderts“, Schlern, 13. Jahrg. 1932, 3. Heft, S. 95.

²⁾ Vgl. Grenzakten Fasz. 53, Pos. 7, 1. Teil, f. 2 f., A. Simeoner, Die Stadt Bozen, Bozen 1890, S. 514 f., 524.

Wachthäuser sollten mit je einem Aufseher und Militärintaliden besetzt werden, welche die Güterwagen zum Hauptmautamt begleiten und bei Nacht auf Nebenwegen patrouillieren sollten. Sie mußten besonders während der Marktzeiten den Wagenverkehr im Interesse der Zolleinnahmen scharf beobachten¹⁾. Das waren die Anordnungen Confortis und Ronchis. Die drei Wachthäuser waren in der Folgezeit auch Weggeldämter²⁾. Das Hauptmautamt zerfiel in den späteren Jahren in eine „deutsche“ und eine „welsche“ Expedition. Jede hatte ihren eigenen, ziemlich großen Stand an deutschen Zollbeamten.

Die Durchführung der geschilderten Neuerungen an der Zollgrenze gegen Venedig mußte erst abgewartet werden. Nach ihrem Abschluß erschien im Jahre 1780 die neue Zollordnung und die neuen Tarife für Tirol. Es war die letzte Zollordnung Maria Theresia's für das Land. Die Ordnung hat 162 Punkte, welche nicht alle näher erörtert werden können. Ich hebe nur das Wichtigste heraus. Nach dieser Ordnung blieben alle Weggelder, welche Privatpersonen früher hatten einheben dürfen, aufgehoben (Punkt 5). Selbst die Stadt Bozen durfte kein Weggeld mehr einheben. Die landesfürstlichen Weg- und Ländgelder blieben bestehen (P. 4). Der Plan der Regierung, die nicht-landesfürstlichen Mauten fallen zu lassen, war schon alt. Die allgemein-österreichische Zollordnung vom 15. Juli 1775 hatte endlich alle ständischen, städtischen und privaten Mauten in den deutschen und den böhmischen Erblanden aufgehoben³⁾. Freilich sollte die Regierung in der Beseitigung der Privatmauten auf Grund der Zollordnungen keinen vollen Erfolg erringen. Erst die bay-

¹⁾ Vgl. Fasz. 53, Pos. 7, 1. Teil, f. 66, 2. Teil, f. 13 ff.

²⁾ Vgl. Hschr. 1252, 1806.

³⁾ Vgl. Ad. Wolf, Österreich unter Maria Theresia, Wien 1855, S. 305, Alfr. R. v. Arneth, Geschichte Maria Theresia's, 9. Bd. Wien 1879, S. 458. Hschr. 2588 u. 4041 enthalten die Zollordnung deutsch, Hschr. 2595 u. 2604 italienisch. Hschr. 2601 enthält den neuen Holzausfuhrzolltarif. Alle Hschr. sind Drucke.

rische Herrschaft räumte mit dem letzten Überrest der Südtiroler Privatzölle, dem Zollrecht der Castelbarco und Spaur in den vier Vikariaten auf¹⁾. Die noch bestehenden Binnenzollämter durften nur noch für Salz, Wein, Branntwein, Weinessig und Tabak Gebühren einheben (P. 2). Die geltenden Bestimmungen für die Nordgrenze des Bistums Trient sind schon genannt. Die Pustertaler Straße, welche nach Triest und Fiume führt, wurde dadurch begünstigt, daß in Lienz nur der halbe Durchfuhrzoll eingehoben wurde (P. 10). Es wurde ausdrücklich festgestellt, daß für die Kaufleute kein Zwang bestehe, sich der Spediteure zu bedienen (P. 12). Die Zivil- und Militärbehörden, die Postämter sollten die Zollbeamten immer in ihrem Dienst unterstützen (P. 22, 136). Jedes Zollamt stellte nach der Zahlung der Gebühren Zahlungsbolletten aus, welche selbst wieder eine kleine Gebühr eintrugen (P. 37). Die Zollgebühren waren in barem Gelde zu erlegen, die Zollämter hatten vor anderen Gläubigern den Rechtsvorzug (P. 51, 54). Der Reisende, bei dem nichts Verzollbares gefunden wurde, erhielt ein Freipassierbillet (P. 39). Die Hofkammer stellte auch Freipässe aus, welche den Zollbeamten jede Visitation des Gepäcks verboten (P. 93). Zahlungsbolletten, Freipassierbillets und Freipässe mußten auch später Patrouillen und anderen Zollämtern vorgezeigt werden. Fremde Kaufleute durften nur auf die privilegierten vier Jahrmärkte in Bozen und die zwei Jahrmärkte in Hall ihre Waren bringen. Andere Märkte oder Kirchtage waren zum Schutz des inländischen Handels für fremde Kaufleute verboten (P. 63). Die fremden Händler mußten für alle zu den genannten Märkten beförderten Waren den Einfuhrzoll zahlen, gleichgültig, ob die Waren dann später verkauft werden konnten oder nicht (P. 65). Wenn die Kaufleute in Hall zu wenig verkauft hatten, durften sie Waren gleich darauf nach Bozen bringen und umgekehrt. Gleichzeitig mit dieser Zollordnung wurden auch neue, z. T. erhöhte Tarife für die Einfuhr-, Ausfuhr-, Durchfuhr- und

¹⁾ Srbik S. 418, Jos. Hirn S. 47.

Consumozölle (Verbrauchssteuern) festgesetzt, welche jetzt auch für das Bistum Trient galten¹⁾.

Dieser neue Tarif war bereits in Konferenzverhandlungen am 24. Oktober 1778 beraten worden, an denen auch Conforti und Ronchi teilgenommen hatten²⁾. Die neuen z. T. stark erhöhten Gebühren erregten große Unzufriedenheit im Tiroler Landtag und besonders in den Bozner Handelskreisen; man befürchtete eine Schädigung des Transitverkehrs durch das Land und der Bozner Märkte. Man klagte schon, daß Tirol immer mehr gemieden werde und daß der Verkehr auf den Straßen von Graubünden zunehme. Die Wiener Regierung sandte den Hofkammerrat Gruber und den Hofrat v. Eger auf die Bozner Herbstmesse, um dort Erkundigungen einzuziehen. Der Landesgouverneur Graf Heister erreichte es nach der Rückkehr dieser beiden Delegierten, daß ihm die Ausarbeitung eines neuen Tarifs übertragen wurde. Unterdessen war die Kaiserin am 29. November 1780 gestorben. Besonders die alte Handelsstadt Bozen und ihr Merkantilmagistrat kämpfte mit aller Kraft gegen die neue Zollordnung. Der Merkantilmagistrat sandte Franz und Joseph v. Gummer nach Wien, um dort die Interessen der Stadt bei den Wiener Behörden zu vertreten. Conforti reiste auch nach Wien, um dort unmittelbar die Zollordnung von 1780 und dadurch mittelbar die Interessen der erbländischen, besonders der in der Entwicklung begriffenen Tiroler Industrie zu verteidigen, welche durch die neue Zollordnung geschützt war³⁾. Die Brüder Gummer und Conforti rangen dort um den Sieg.

Vergegenwärtigen wir uns kurz die Gegengründe, welche die Landstände von Tirol und die Bozner Handelskreise gegen die Zollordnung von 1780 und ihre neuen Tarife vor-

¹⁾ Über die Zollordnung vgl. Egger 3. Bd., S. 56. Alois Grimm, Das Burggrafentum in Tirol, Meran 1909, S. 124/125.

²⁾ Beer S. 298, Anm. 3.

³⁾ Vgl. über die Industrie in Tirol auch die Bemerkungen von Johannes Falke, Die Geschichte des deutschen Zollwesens, Leipzig 1869, S. 320, 322.

brachten¹⁾. Die erste Absicht des letzten Tarifes, die Tiroler Industrie zu heben, könne und dürfe nicht erreicht werden. Im Lande sei die Sicherheit des Ackerbaues allem anderen vorzuziehen; dieser könne aber im Lande unmöglich noch mehr gesteigert werden; die Industrie, welche im Lande bestehe, sei durchaus genügend; eine Erweiterung und Verfeinerung der Industrie könnte nur auf Kosten des Ackerbaues geschehen; die Industrie dürfe also gar nicht mehr gesteigert werden. Die Tiroler Industrie erzeuge besonders starke, dauerhafte, aber derbe Waren, z. B. Loden und Leinwand, welche reißenden Absatz finden würden. Verfeinerte, in Tirol erzeugte Waren würden doch nur der Konkurrenz der ebenso feinen Waren der außertirolichen Fabriken erliegen. Die größte Gefahr einer gesteigerten tirolischen Industrie wäre doch nur immer die große österreichische Industrie. Auch die zweite Absicht der Zollordnung, den Absatz österreichischer Fabrikate im Land zu vermehren, könne nicht erreicht werden. Die Waren, welche die Bevölkerung des Landes wirklich brauche, seien auch früher in genügender Menge aus Österreich bezogen worden. Waren aber, welche die Bevölkerung nicht brauche und nicht wolle, also besonders Luxusartikel, würden auch weiter nicht gekauft werden. Der Zolltarif erreiche aber nicht nur nicht seine Ziele, sondern er schade auch sehr. Das Land wehrte sich gegen die Auswüchse des Merkantilismus, gegen die übertriebene Bevormundung und Einengung der Wirtschaft durch den Staat, besonders gegen die allzuhohen Zölle jeder Art²⁾. Die erhöhten

¹⁾ Vgl. Hschr. 3046, Landschäftliche Vorstellung vom 29. Dezember 1781 inbetreff des neuen Zolltarifs, an das oberöst. Gubernium gerichtet. Vgl. auch die zwei Handschriften des Innsbrucker Museums Ferdinandeum 1160 (Bibl. Tir. Dipauliana 76, Tagebuch d. Herren Franz u. Joseph v. Gummer, Deputierten des Merkantilmagistrats zu Bozen, über ihre Kommissionsreise nach Wien im J. 1781) und 1302 (Bibl. Tir. Dipauliana 579, Vorstellungen der wälschen Konfinen u. anderer Gemeinden gegen d. neue Mautsystem vom J. 1780). Vgl. auch Falke, S. 321, 323/24.

²⁾ Der Protest des Landes wäre ein Beweis für die Behauptung Baldaufs (S. 12) gewesen, daß der Merkantilismus umso extremer wurde, je weiter er nach Osten, also in diesem Falle nach Wien vordrang.

Zölle würden die wichtigste Einnahmsquelle für die Zollverwaltung und das Land, die große Warendurchfuhr verlangsamen und vermindern. Die Behandlung der Waren bei den Zollämtern koste weit mehr Zeit als früher und verteuere daher auch wegen des Zeitverlustes die Fracht. Man solle ja nicht die Waren auf die kürzeren und billigeren Graubündner Straßen treiben¹⁾. Auch die Straße Lindau—Salzburg—Triest sei eine gefährliche Gegnerin der Tiroler Straßen. Die hohen Ausfuhrzölle würden aber auch die Ausfuhr der Tiroler Produkte selbst in die benachbarten Länder gefährden und vermindern. Der gegenseitige Grenzhandel an den venezianischen Grenzen leide sehr. Sehr viele Bewohner der terra ferma brächten ihre Rohprodukte nach Welschtirol zum Verkauf und kauften für den Erlös ihrer Waren in Welschtirol selbst notwendige Waren ein; jetzt würden sie nur das Geld und wegen der hohen Ausfuhrzölle nicht die angekauften Waren über die Grenze zurückbringen. Alle Rohprodukte, welche Welschtirol nach Venedig ausführe, könnten nicht mehr in dieser Menge verkauft werden, alle Fabriken Welschtirols, welche auf die engste wirtschaftliche Verbindung mit der terra ferma, auf Ankauf der Rohprodukte aus Venedig, auf den Verkauf der Fabrikate nach Venedig angewiesen waren, würden den größten Schaden erleiden. Die Ausfuhr von Tabak, Holz, Kohlen und verarbeitetem Leder würde sich verringern, die Eisenfabriken im Ledrotal, bei Stenico (Andogno) und in Comasine im Pejotal, die Metall- und Glockspeißwerke in Storo, die Flachsspinnereien in Judikarien, die Samtmanufakturen in Ala und Avio und die Seidenmanufakturen in Rovereto und Trient würden sehr geschädigt. Die Behandlung der Bevölkerung der brixnerischen Gerichte als Ausländer im zolltechnischen Sinne bereite dieser große Schwierigkeiten. Durch die hohen Zölle werde der Schmuggel nur weiter angespornt.

Die Bozner Märkte, welche für die Vermittlung der Ausfuhr erbländischer Waren nach Italien den allergrößten

¹⁾ Beer S. 298.

Wert besäßen, würden aber in einer ganz besonderen Gefahr schweben. Bozen sei der wichtigste und gewandteste Mittler zwischen der österreichischen Industrie und dem italienischen Konsumenten. Der österreichische Fabrikant habe nicht die alte Erfahrung und nicht das Geschick, mit dem Italiener unmittelbar geschäftlich zu verhandeln, wie es der Bozner Handelsmann besitze. Man solle sich hüten, die Bozner Märkte nach Rovereto zu verlegen oder gar durch ungeschickte Maßnahmen den Märkten von Chiavenna Vorschub zu leisten. Die Märkte von Bozen trügen dem Staat und dem Lande großen Gewinn ein; die Erzeugnisse Österreichs würden dadurch leicht ausgeführt; es hätten reichen Verdienst dabei der inländische Wechsler, der inländische Großhändler, der inländische Postmeister und Gastwirt, welcher die vielen Handelsleute beherberge, die für die Marktdauer nach Bozen kommen müssen. Es kämen immer ungefähr tausend Kaufleute, welche mindestens 68.000 Gulden an Zehrung zuzückließen. Diese Märkte könnten nur in wirtschaftlicher Freiheit blühen. Es war klar, daß die Tendenz der damaligen Wirtschaftspolitik, die Einfuhr ausländischer Waren und die Zulassung ausländischer Händler möglichst einzuschränken, einer Einrichtung wie den Bozner Märkten nicht förderlich war. Es ist hier nicht möglich, alle hochinteressanten Fragen des wirtschaftlichen Zustandes Tirols und besonders der Bozner Märkte ausführlich zu erörtern, die nach dieser die Wirtschaftsführer des Landes so beunruhigenden Zollordnung in großen Denkschriften aufgerollt wurden.

Die Hofkanzlei, welche nicht selten im Gegensatz zur Hofkammer stand, stellte sich durchaus auf die Seite des Landes Tirol und unterstützte also die Brüder Gummer. Diese verließen am 15. Juli 1782 Wien. Am 1. November 1783 hob Josef II., der durch eine eigene Hofdeputation die Vorstellungen der Stände und des Merkantilmagistrats hatte erwägen lassen, die Zollordnung von 1780 auf und setzte die alte Zollordnung für Tirol von 1766 mit einigen neuen Abänderungen vorläufig wieder in Kraft. Am 2. August 1786

erhielt Tirol einen neuen Zolltarif. Er beruhigte und befriedigte die Handelskreise Tirols vollauf. Die Resolution vom 19. April 1789 erklärte Tirol neuerdings als eigenes Zollgebiet¹⁾.

Fassen wir die Entwicklungsreihe der Veränderungen im Tiroler Zollwesen in den Jahren 1777 bis 1783, resp. 1786 zusammen, die unser größtenteils völlig neues Material erschlossen hat. Der Vertrag zwischen der österreichischen Regierung und dem Bischof von Trient löste endlich alle ungeklärten Probleme der Zolleinrichtungen im Süden des Landes und ließ der österreichischen Regierung freie Hand. Die Regierung baute die Zoll-Linie an der Südgrenze des Bistums durch die Schaffung einer Reihe von neuen Zollstätten und Wachthäusern umfassend aus. Gleichzeitig wurde das neue Hauptmoutamt in Bozen gegründet und im alten Amtsgebäude eingerichtet. Bei diesen Gelegenheiten gewinnen wir einen interessanten Einblick in das Zollwesen Tirols in dieser Zeit. Erst nach diesen Errungenschaften erschien die neue Zollordnung mit den neuen erhöhten Tarifen, die von den vorher erlassenen so stark abwich. Sie war von der Hofkammer als Krönung und als Abschluß des beendigten Ausbaues des gesonderten Tiroler Zollgebietes gedacht. Diese Reihe von wichtigen Anordnungen der österreichischen Regierung kann wohl in ihrer Gesamtheit als eine Zollreform der Regierung Maria Theresia's in Tirol bezeichnet werden. Der Titel dieser Arbeit ist damit wohl gerechtfertigt. Die letzte Zollordnung jedoch, welche auch zu sehr darauf ausging, die Einkünfte der Staatskasse zu mehren, mußte vor dem Widerstand des Landes fallen und einer gemäßigten neuen Ordnung weichen. Die Zollreform Maria Theresia's hatte unter Josef II. einen befriedigenden Abschluß gefunden.

So soll diese kleine Arbeit Dich, lieber Jubilar, nicht etwa an die vielen Zollrevisionen erinnern, die Du auf Deinen großen Reisen über Dich ergehen lassen mußtest; die Arbeit

¹⁾ Beer S. 298 f., Egger 3. Bd. S. 56, 114 f., Hock S. 564 ff.

soll Dich an das Land erinnern, dessen Geschichte Dir durch Deine großen Jugendarbeiten so vertraut geworden ist wie kaum einem Anderen; sicher wirst Du auch, wenn Namen von Bergen und Gebirgsdörfern in dieser Arbeit auftauchen, gern schöner Wandertage gedenken, die Dich durch diese schöne Bergwelt, von Dorf zu Dorf und auf so manchen Gipfel geführt haben.

Verzeichnis der im Aufsatz erwähnten Hauptmautämter, Zollstätten und Wachthäuser.

Hauptmautamt = Hma., Zollstätte = Z., Wachthaus = W.

- | | |
|--|--|
| <p>Ala Z. Seite 246, 250, 252.
 Ampola See von W. 247, 250, 252.
 Baitoni W. 247, 250, 253.
 Borghetto Z. 245, 252, 254.
 Borgo di Val Sugana Z. 251.
 Bozen Hma. 257 f., 264.
 Branzoll, Z. 251, 253.
 Caffaro Z. 248, 250, 251, 253, 254.
 Caldonazzo W. 245, 250, 252.
 Campo Silvano W. 252.
 Canale S. Bovo Z. 251.
 Carbonare W. 245, 250, 252.
 Casina-Alpe W. 246, 252.
 Castello (Fleimstal) Z. 249.
 Cavalese Z. 244, 251.
 Cereda Bastie bei Tonadico Z. 251.
 Cortina d'Ampezzo Z. 251, 254.
 Corvara Z. 253.
 Daone Z. 248, 250, 253.
 Darzo Z. 251, 253.
 Eisack am, bei Bozen W. 257.
 Eisenstange an der, bei Bozen W. 257.
 Folgaria Z. 252.
 Gampenpaß Z. 253.
 S. Giuliana bei Levico Z. 245, 250, 252, 254.
 Graun W. 253.
 Grigno Z. 252, 254.
 Innichen Hma. 253.
 Kreuzberg Z. 251, 254.
 Lavarone Z. 245, 252, 254.
 Lavis Z. 249, 253.
 Lienz Hma. 253, 259.
 S. Lugano Z. 249, 253.
 Mama Z. 246, 250, 252.
 Mendelpaß Z. 253.</p> | <p>Moena Z. 244, 251, 254.
 Molina di Bono W. 247, 250, 252.
 Molini di Avio W. 246, 250, 252.
 Molveno Z. 253.
 Mühlbacher Klause Z. 253.
 S. Niccoló bei Riva W. 247, 250, 252.
 Palua W. 244, 250, 251.
 Paneveggio Z. 244, 250, 251,
 Pejo W. 240, 249, 250, 253.
 S. Pellegrino-Tal von W. 240, 244, 250, 251.
 Pianetti-Alpe Z. 246, 250, 252.
 Piano dei Casoni W. 244, 250, 251.
 Piano di Tempesta Z. 246.
 Pieve Tesino Z. 251.
 Plan Z. 253.
 Ponale-Hafen von Z. 247, 250, 252, 254.
 Por Z. 253.
 Predazzo Z. 251.
 Primiero Z. 251.
 Riva Z. 247, 252, 254.
 Rocchetta an der Z. 253.
 Rovereto Hma. 252.
 Sameda W. 244, 250, 251.
 Storo Z. 251, 253.
 Talfer an der, bei Bozen W. 257.
 Terragnolo Z. 252.
 Tezze Z. 252.
 Tolghe-Alpe W. 246, 250, 252.
 Torbole Z. 247, 252, 254.
 Vallarsa Z. 252.
 Vermiglio in Z. 242, 249, 250, 253, 254.
 Vermiglio bei W. 249, 250, 253.
 Vó sinistro Z. 246, 250, 252.</p> |
|--|--|

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Veröffentlichungen des Tiroler Landesmuseums Ferdinandeum](#)

Jahr/Year: 1932

Band/Volume: [012](#)

Autor(en)/Author(s): Kramer Hans

Artikel/Article: [Die Zollreform an der Südgrenze Tirols 1777-1783. 239-266](#)