

## A BÉCSI UDVAR ADRIA-POLITIKÁJA A 18. SZÁZADBAN

A 17. század végén, a 18. század elején az osztrák monarchia a törökkel szemben védekezésből támadásba ment át, hatalmas horvát, magyar és szerb területeket szabadított fel, s ezzel megerősítette katonai és gazdasági pozícióit a Duna-medencében és a Balkánon. Ereje és tekintélye megnövekedett és széles alapot teremtett katonai és gazdasági vállalkozásaihoz. Megszabadult az évszázados török fenyegetéstől.

A török hatalom lehanyatlásával a Duna-medencében és a Balkánon időben majdnem egybeesett a velencei uralom lehanyatlása az Adrián és a Földközi-tengeren. A Velencei Köztársaság nem volt többé „a tenger úrnője”. Az Adria fölötti uralma volt eddig a legnagyobb akadálya az isztriai és dalmáciai városok és kikötők fejlődésének. Talán Velencei tengeri monopóliumában kereshetjük az okát annak, hogy a Habsburgok még akkor sem mutattak nagy érdeklődést a tengerek iránt, amikor szlovén, horvát és itáliai tartományaikon keresztül kijutottak a tengerpartra és ott néhány várost és kikötőt is elfoglaltak.

Az osztrák monarchiának a 17. század végén – 18. század elején reális és viszonylag biztos perspektívái nyíltak a földközi-tengeri és kelet-európai érdekszférák meghódítására. Ugyanakkor — mint a gazdasági élet majd minden ágában többé-kevésbé elmaradott országok — áruik, különösen manufaktúraiparának termékei nem voltak versenyképesek a nyugati piacokon.

Tehát lényeges változások következtek be a politikai és a katonai erőviszonyokban, valamint a gazdasági érdekszférákban a Habsburg monarchia határain, sőt Európa nagy részén. A régi erőegyensúly eltűnt az új viszonyok között. A bécsi udvar előtt több kérdés is nyitva állt, mint például hogy hogyan alkalmazkodják az új körülményekhez és hogyan használja ki azokat az előnyöket, amelyek a Duna-medencében, a Balkánon és az Adrián — főleg kelet felé — kínálkoztak. Nem kevésbé volt fontos az a kérdés, hogy hogyan lehetne felgyorsítani a gazdasági és a társadalmi fejlődést a monarchia hatalmi súlyának növelése és Európa fejlettebb államaihoz viszonyított hátramaradottságának csökkentése érdekében. A modern államszervezetből, a felvilágosult abszolutizmusból és a merkantilista tanokból következő szükségletek az ország természeti kincseinek és egyes gazdasági ágaknak másfajta hasznosítására ösztönöztek. Hozzájárultak ehhez bizonyos társadalmi rétegek racionális törekvései is, amelyek gazdaságosabb és ésszerűbb gazdálkodásra, szabadabb és jobb életre irányultak.

Johann Joachim Becher (1635-1682), majd Philipp Wilhelm von Hörnigk (1640-1714) és Wilhelm von Schröder (1640-1688) merkantilista eszméi és tanításai befolyásolták a bécsi udvar gazdaságpolitikájának alakítását és irányát. Ezekből a pragmatikus tanításokból egyértelműen következett, hogy elsősorban a nem mezőgazdasági (azaz szekunder és terciér) tevékenységek megszervezésére és fejlesztésére kell a figyelmet fordítani: a kereskedelemre, kézműiparra, manufaktúrákra, tengerhajózásra, áru- és pénzforgalomra, valamint a közlekedésre. Számos ország gazdasága és hatalma épült ezekre a tevékenységekre. Ezekben a termelési és munkafolyamatokban az uralkodóknak szabad kezük volt, ezek hoznak viszonylag

gyorsan kiadós eredményeket (nyereséget), ezekben vagy ezek mellett megteremnek a társadalmi és a gazdasági élet más haladó formái is. Ezzel szemben a mezőgazdasági termelést — ahogyan hangsúlyozták — a jobbágyiség intézménye a feudális magántulajdon bilincseibe verte, az ebbe az állapotba való beavatkozás — akár a legfőbb uralkodó részéről is — a nagybirtokosok elutasításába és ellenállásába ütközött, úgyhogy a mezőgazdasági termelés fejlesztése vagy a földesúr-jobbágy viszony javítása érdekében sokáig szinte semmit sem lehetett tenni.

E megfontolások alapján, a merkantilista tanítások értelmében nyert megfogalmazást az általános gazdaságpolitika, amelyen belül a bécsi udvar a kereskedelemnek juttatta a főszerepet, és azoknak a tevékenységeknek, vállalkozásoknak és intézményeknek, amelyek előmozdították, erősítették és fejlesztették a kereskedelmet. Természetesen elsősorban a külkereskedelemre gondoltak, mint ami pénz hoz az országra. E nagy és hosszú távú feladat megvalósítására a bécsi udvar a külkereskedelem jelentős részét az észak-adriai kikötőkön keresztül bonyolította le, Carlopagotól Triesztig. Ezzel együtt járt a tengeri kereskedelem, valamint az ezt előmozdító iparok fejlesztése.

Ez a döntés — tekintettel a külkereskedelem irányára és lebonyolítására — helyes és főképpen reális volt: a kikötők földrajzi fekvése lehetővé tette a tengerentúli kereskedelmet minden irányban a világgpiacon; a közvetlen és a távolabbi hátszág rá volt utalva a kikötőkre, mint ahogy a kikötők is a hátszagra, s ez biztosította a hajók rakományát mindkét irányban; végül a kikötőkben viszonylag előnyös társadalmi munkaszervezet alakult ki, s maguk a kikötők bizonyos mértékig technikai szempontokból is kiépültek és felszerelődtek. VI. Károly császár (1711-1740) ebben egységes rendszer kialakítására törekedett Fiumétől Zengig, a nagy nyugat-európai kikötők (pl. Amsterdam) mintájára.

Megjelent egy sor organizatorikus és iránymutató rendelet, számos intézkedésre és vállalkozásra került sor mind a központi hatalom, mind a tartományi és a helyi hatóságok részéről, végig a 18. század folyamán. Fejleszteni akarták a városokat, bővíteni a kikötőket, előmozdítani a tengerészeti tevékenységet, meggyorsítani a kereskedelmet, mindenekelőtt a tengeri kereskedelem lebonyolítását. E rendelkezések közül a következőket emeljük ki:

1. Egy 1717. évi pátens kihirdette a szabad hajózást az Adrián, ami aláásta, idővel meg is szüntette Velence addigi monopolhelyzetét.

2. Különösen szilárd és széles alapot nyújtott a kereskedelemnek a pozsareváci béke s az ehhez kapcsolt 1718. évi kereskedelmi szerződés a Habsburg monarchia és Törökország között. Ez volt az alapja a szerződő felek közötti kölcsönös kereskedelem élénkítésének és kiterjesztésének; a szerződés és kiegészítései megszilárdították a szárazföldi és a tengeri kereskedelem biztonságát, megszabták a vámtételeket, megszervezték a konzuli szolgálatot stb. Idővel sor került tengeri kereskedelmi szerződések megkötésére különböző más országokkal és városokkal is.

3. VI. Károly császár 1719. március 18-i pátense szabad kikötőkké (*porti franchi*) tette Triesztet és Fiumét. Ezzel és további rendeletekkel ez a két város nemzetközi tengeri kereskedelmi központ rangjára emelkedett, s ösztönzést adott fejlődésüknek. Mellettük más kikötők is bekapcsolódtak a külkereskedelemben. Ekkor váltja fel a hivatalos iratokban a „Horvát Tengerpart” elnevezést az „Osztrák Tengerpart” (*Litorale austriaco*), amelynek kikötői a *Triester Handelsinstanz* (1748-1776) szervezeti keretébe tartoztak.

4. Mind a magasabb, mind a helyi hatóságok egész idő alatt gondot viseltek a kikötők kiépítésére, bővítésére, technikai felszereltségükre, a megfelelő egészségügyi feltételekre, a jog hatékonyságára és a jogbiztonságra, a vámpreferenciákra stb. Mindennek gyorsítania kellett a forgalom lebonyolítását, megkönnyíteni a ki-, be- és átrakodást. Az intézkedések hatékonysága, az így elért megtakarítás jelentősen befolyásolhatta az áruk árát, s versenyképessé tehetette őket a külföldi piacokon.

5. A tengeri kikötőknek a közvetlen és a távolabbi háttérrel való kapcsolata érdekében egész úthálózatot kellett kiépíteni, folyókat kellett szabályozni. Így került sor — a Római Birodalom ideje óta először — kereskedelmi utak építésére az Adriától a Duna-medencébe és Közép-Európába: a Károly út (1728), a Triesztből a Semmeringen át Bécsbe vezető út (1730), a József út (176–1779), később a Ludovika út (1804-1809) kiépítésébe sok munkát, anyagot és pénzt fektettek, értéküket mégsem a beléjük fektetett anyagi javak adják, hanem az, hogy összeköttették az adriai világot a háttérrel világával, s lehetővé tették javak, pénz és emberek viszonylag gyors és biztonságos forgalmát. A Kulpa, Száva, Dráva, Duna és Tisza hajózhatóságának biztosítása megteremtette a kapcsolatot az új kereskedelmi utakkal, s nagymértékben fellendítette az Adria és a kontinens belseje közötti forgalmat.

Az új helyzetnek köszönhetően a tengerpart lakossága a 18. század folyamán megnövekedett, ha nem is egyenletesen. Az adatok a század elejére és első felére meglehetősen ellentmondásosak. Triesztnek mintegy 4700, Fiuménak 3000-3500 lakosa lett volna a század elején, nem számítva külvárosaikát. 1800-ban Trieszt lakossága mintegy 21 000, 1810-ben Fiuméé kb. 8000 fő volt. Megbízható adataink vannak viszont öt kikötőváros házainak és lakóinak számáról 1775-ből:

| A város neve         | A házak száma | A lakók száma |
|----------------------|---------------|---------------|
| Carlopage (Karlobag) | 160           | 882           |
| Zengg (Senj)         | 442           | 2733          |
| Buccari (Bakar)      | 323           | 1652          |
| Fiume (Rijeka)       | 583           | 4515          |
| Trieszt (Trieste)    | 881           | 10664         |
| Összesen             | 2389          | 20446         |

Már ezekből az összefoglaló adatokból is látható, hogy a lakosság száma a század első felében lassabban nőtt, mint a század második felében, s a növekedés intenzitása helységenként változó volt. Így például a 18. század folyamán Fiume lakossága 129 %-kal, Trieszté viszont 346 %-kal nőtt. A bécsi udvar tengeri politikájának és a kikötőkben folyó gazdasági-társadalmi vállalkozásoknak az eredményessége a lakosság számától, szorgalmától, tudásától és ügyességétől, valamint a birtokában levő és a rendelkezésére álló tőkéktől függött.

A feldolgozó ipar átalakulási folyamaton ment keresztül. A kézművesek és a manufaktúrák megszaporodtak, új ágazataik jelentek meg és tökéletesedtek. Egy részük struktúrájuk, termékeik, munkáslétszámuk és tőkéjük alapján az átlag fölé emelkedett.

A Trieszt-Fiumei Privilegizált Kereskedőtársaság „cukorfinomító” vagy „cukorlepárló” üzemet alapított (1750-től 1828-ig állt fenn), amely időnként több száz különböző szakképzettségű munkást és alkalmazottat foglalkoztatott. Ez volt a legnagobb ilyen vállalkozás a Habsburg monarchiában, privilégiuma kiterjedt a

nyersanyagbeszerzésre és monopóliuma volt termékeinek forgalmazására, emellett más termékekkel és kereskedelmi ügyletekkel is foglalkozott. Természetesen voltak az Osztrák Tengerparton más manufaktúrák is, ha nem is oly nagyok, mint a „cukorfinomító”. Nyilvántartottak vászon-, szappanfőző-, bőr-, horgonygyártó manufaktúrákat stb. Ezekben megvalósult mind a horizontális, mind a vertikális munkamegosztás. Számos iparág foglalkozott különböző termékek előállításával vagy szolgáltatásokkal. Az iparágak száma egyre nőtt, egyrészt mert megvoltak ehhez a kedvező előfeltételek, másrészt mert a városok és kikötők urbánus élete ösztönzően hatott az üzleti élet és a forgalom növekedésére. Külön kiemelendő, mekkora figyelmet fordítottak a hajóépítésre. Régebben ez a tevékenység főleg az elődök tapasztalatain és a hagyományon alapult. Most szervezeti és technikai változtatásokra került sor. A közvetlen szükségletek és a Bécsből vagy magukból az érintett városokból kiinduló hosszú lejáratú tengeri kereskedelmi tervek hatására a hajóépítés lassan kinőtt a céhes szervezeti formákból, s haladóbb munkaszervezési formák, modern vállalkozások, illetve manufaktúrák keretében folyt Zenggben, Fiumében és Triesztben, főleg azonban Porto Re-ben (Kraljevicán), ahol új hajógyár épült.

Nem csak a városok és a forgalom közvetlen szükségletei hatottak ösztönzően az ipar és a manufaktúrák fejlődésére, hanem megvoltak ehhez a reális előfeltételek is, mint a nyersanyagok. Ezek megléte következtében keletkezett, vagy indult fejlődésnek egyes helységekből valamely iparág, míg más iparágak éppen nyersanyagok hiányában tűntek le. A nyersanyagok bősége és sokfélesége határozta meg a kézművesség és a manufaktúrák arculatát. Az észak-adriai partvidék kikötői és városai általában gazdagok voltak növényi, állati és ásványi eredetű nyersanyagokban. Számos növényi vagy állati eredetű nyersanyagot feldolgozó foglalkozás számára ezek itt kéznél voltak, vagy könnyen be lehetett őket szerezni a szomszédságból. A nyersanyagszállítás általában még nagy nehézségekbe ütközött; ebben a tekintetben az észak-adriai városok földrajzi helyzete kedvező volt. A kontinensről különböző nyersanyagok érkeztek, amelyeket tengerentúli vagy helyi értékesítésre szántak. Így sok mesterember olcsóbban jutott a szükséges nyersanyaghoz, mint ha neki kellett volna megrendelnie. Ez különösen az ásványi nyersanyagokat feldolgozók számára volt előnyös, mert Horvátországból, Krajnából, Stájerországból és Magyarországról kellő mennyiségben szállítottak ásványi nyersanyagokat. A városok számára az is előnyt jelentett, hogy a tengeri nyersanyagszállítás viszonylag gyors és olcsó volt. Sokféle nyersanyag érkezett tengeri úton. A belföldi eredetű nyersanyagokat feldolgozó ipari tevékenység az egész gazdaság számára nagy jelentőségű volt. A kézművesek és a manufaktúrák azáltal, hogy feldolgozták a belföldi nyersanyagokat, megnemesítették, értékesebbé tették őket. Árut termeltek a belföldi szükséglet számára, a nemzetközi piacra, így egyúttal csökkent a külföldi áruk importja is. És éppen ez állt a bécsi udvar gazdaságpolitikájának érdekében.

Amint a bécsi udvar a feldolgozó tevékenység számára meghatározott, általában meg is valósult. A kézművesek és a manufaktúrák által előállított kereskedelmi árucikkek megváltoztatták és gazdagították a kikötőkön keresztül lebonyolódó kereskedelmi forgalom struktúráját. Ebből kitűnt, hogy a kézművesek és a manufaktúrák kölcsönösen függtek egymástól, mint ahogy a kereskedelem, a hajózás és a közlekedés is. Mindezek a tevékenységi ágak előfeltételei voltak egymásnak,

bármelyikük növekedése és erősödése maga után vonta a többiek növekedését és erősödését is.

1775-ben az említett öt kikötőben 4051 főnek volt feldolgozóipari vagy szolgáltató, tehát nem mezőgazdasági foglalkozása, mégpedig Carlopagoban 186-nak, Zengben 450-nak, Buccariban 314-nak, Fiumében 1141-nak és Triesztben 1960-nak. Különösen kedvező hatással volt Fiume reinkorporációja Horvátországba (Magyarországba) 1776-ban a feldolgozó (szekunder) iparok növekedésére. Öt esztendő alatt (1775-1780) a termelés évenként 17 %-kal, összesen 85 %-kal nőtt, ezzel együtt növekedett az árumennyiség és annak pénzürtéke, valamint a hajóteher is.

A nemzetközi tengeri kereskedelem lebonyolításában nagy szerepük volt általában a kereskedőknek és kereskedő társaságoknak. Ez meglehetősen heterogén elem volt, száma változott, de az évszázad folyamán megnőtt, úgyhogy a század végére jelentős tőkével és befolyással rendelkező réteggé duzzadt.

A külkereskedelemben résztvevő kereskedők részben az észak-adriai területről, részben különböző Habsburg országokból valók, részben pedig külföldiek voltak. Különböző társadalmi rétegekhez tartoztak, különböző nemzetiségűek és vallásúak voltak. Már a 18. század elején szinte mindenki kereskedhetett. A tengeri kikötők befogadtak mindenkit, aki kereskedni vagy ipari tevékenységet folytatni akart. Az állam nem tudott nagyobb pénzüsszegeket fordítani a kereskedelem fejlesztésére, de külföldi üzletembereket hívott az országba, és lehetővé tette, hogy pénzüket befektessék. Idővel a külföldi elem meglehetősen nagy számban volt képviselve a kereskedelemben, nem csak az Adrián, hanem a monarchia belsejében is. Zsidók jöttek a hátszorból és a partvidékről a kikötőkbe, és foglalkoztak mindenfélével, de főleg kereskedelemmel. Hasonlóképpen jelentős szerepük volt az észak-adriai kikötőkben a török alattvalóknak; sokoldalú tevékenységükkel és tőkéjükkel különösen a tengeri kereskedelemben tevékenykedtek. Jellemző volt a levantei kereskedelem: levantinusok, görögök, albánok, szerbek, mozlímok és mások termékeiket az észak-adriai kikötőkbe szokták küldeni, s ott látták el magukat mindenféle árukkal.

A külföldi kereskedők pénzt, árut, tapasztalatot hoztak magukkal, emellett kiszélesítették a kereskedelmi kapcsolatokat, s közvetlenül is, közvetve is előmozdították az árutermelést. Fokozatosan megszűnt a különbség a külföldi és a hazai kereskedők között. Így idővel egy egységes, egyre növekvő réteg alakult ki, amelyből később kereskedelmi vállalkozók és kapitalisták emelkedtek ki. Ez kedvező hatással volt nem csak a kereskedelemre, hanem minden nem mezőgazdasági tevékenységre és az urbanizációra is. Ezt bizonyítja a trieszti kikötő kereskedelmi forgalma is, amely mindkét irányban

1746-ban 3 204 612  
 1760-ban 6 240 395  
 1767-ben 10 103 793  
 1776-ban 13 342 060  
 1780-ban 15 340 120  
 1794-ben 44 559 175 forintra rúgott.

Ezekből az emelkedő számokból — a forgalom 48 év, alig fél évszázad alatt 1296%-kal, tehát tizenháromszorosára nőtt — jól kikövetkeztethető a forgalom

jótekyony hatása a város tengeri kereskedelmi központtá növekedésére. Így érvényesült és igazolódtott a bécsi udvar eredményes tengeri gazdaságpolitikája az észak-adriai partvidéken. A horvát kikötők forgalma elmaradt Trieszté mögött. Ennek számos oka volt, többek között az a központi kereskedelmi hatóságok által nyújtott kedvezés is, amely az 1760-as években Triesztet részesítette előnyben.

A bécsi udvar tengeri politikájában nagy figyelmet fordított a kikötők technikai felszerelésére, a hajóépítésre, a hajózás biztonságára, a tengerészképzésre, a rendelkezésre álló tőkére, az üzleti pontosságra és hatékonyságra.

A tengerhajózás a partvidék lakóinak hosszú tapasztalatán és régi hagyományain alapult. Ennek köszönhető, hogy a monarchia kapcsolódni tudott a világpiachoz. Ennek előfeltétele volt a hajóépítés, a hajógazdaság és a hajóforgalom, a tengerészet és a külkereskedelem egymásrautaltsága. Lehetővé vált, hogy a monarchia az osztrák árukat gyorsan és kedvező szállítási áron juttassa el a legtávolabbi piacokra is, és hogy importálja a külföldi árukat. Nagy előnyt jelentett, hogy a monarchiának saját kereskedelmi flottája volt, nem szorult idegen közvetítőkre. Az osztrák kereskedelem jövője a szállítási lehetőségektől és eszközöktől függött, attól, hogy gyorsan és olcsón juttassák el az árut rendeltetési helyére. Ebben döntő volt a hajók száma és tonnatartalma. A tengerparton 1768-ban 377 nagyobb hajót tartottak nyilván. Bár ez a szám idővel növekedett, nem elégítette ki a szállítási szükségletet. Az ok a hajógazdaság pénzhánya volt. Főleg belföldiek foglalkoztak tengerészettel, s nem mindig rendelkeztek a kellő tőkével, hogy a hajóépítést és általában a hajózást a megfelelő színvonalon tartsák. Ezenkívül mindig felvetődött a kérdés, hogy egy hajó forgalomba állítása mennyi hasznot hoz és mekkora kockázattal jár a hajózás. A biztonságnak a tengeri kereskedelmi vállalkozásokban nagy szerepe volt, és tisztában kellett lenni azzal, hogy a biztonság csekély, az áruszállítást tengeren is, szárazon is veszélyek fenyegetik.

A tengeri tevékenység természeténél fogva sokoldalú: hajóépítés, hajózás, kormányzás, tengerészeti ismeretek, berakodás és kirakodás. Ezért fontos volt a tengerészek különböző képesítése. A legénységet főleg a partvidéken horvátok közül toborozták. Számuk ingadozó volt, bár emelkedő tendenciát mutatott. 1762-ben 1269 tengerészt írtak össze, hat évvel később, 1768-ban 1649-et, 380 fővel (30%-kal) többet. Ez viszonylag gyors növekedés volt, amit valószínűleg a közvetlen szükséglet váltott ki.

A forgalom fellendülésével nőtt a kikötő és a távozó hajók száma is. Az osztrák zászló alatt hajózáson kívül voltak a kikötőkben különböző más országok és városok zászlói alatt futó hajók is, de erről csak megközelítő képet lehet adni. 1771-ben 12 hónap alatt 2031 hajó érkezett rakománnyal Triesztbe, tizenhárom különböző lobogó alatt, de nem tudjuk, ez idő alatt hány hajó futott ki. Egyes évekből vannak adataink a trieszti kikötőn keresztül behozott és kivitt teheráru súlyáról:

1753-ban 22 552 362 font,  
 1758-ban 24 050 268 font,  
 1763-ban 34 039 822 font,  
 1767-ben 47 603 000 font.

Ezekből az adatokból kitűnik, hogy az áruforgalom 14 év alatt 25 050 638 fonttal, azaz 111%-kal nőtt, s később is emelkedő tendenciát mutatott. Megváltozott az

áruforgalom struktúrája is, egyre több lett a félkész- és készáru, gazdagodott az áruválaszték.

Fiumében 1776-ban mindkét irányban 2423 hajót tartottak nyilván, 1777-ben 2989-et, vagyis 566 hajóval (23%-kal) többet. Ezek osztrák, velencei, pápai, dubrovnikai, francia, nápolyi, török, holland, svéd, angol és máltai lobogó alatt hajóztak. Voltak közöttük árut szállító, illetve rakomány nélküli hajók, hogy melyik fajtából mennyi, nem jegyezték fel, de feltehető, hogy legtöbbjüknek volt rakománya.

Ha tekintetbe vesszük a kor gazdasági és társadalmi viszonyait a monarchia országaiban és azokon kívül, valamint a közlekedés lehetőségeit és biztonságát, akkor a fentiek a tengeri kereskedelem hatalmas fejlődését tanúsítják. A bécsi udvar gazdaságpolitikája nemcsak az áruforgalom, a minőség terén is eredményes volt. A kézművességet felváltották a manufaktúrák, az egyszerű árutermelés helyébe a regionális árutermelés lépett. Pénzt fektettek a termelésbe és a tengeri kereskedelemben, hogy minél több pénzt kapjanak majd vissza.

Ez az üzleti kapcsolatok kiszélesítéséhez vezetett. A külföldi üzletfelek az Adriai-tengeren túl, három világrész (Európa, Afrika, Ázsia) különböző országaiban és városaiban éltek, ám élénk kereskedelmi kapcsolatban álltak a Habsburgok országaival, s bevonták őket a világgpiacba és a világkereskedelemben. A belföldi üzletfelek így hasznosíthatták a gazdag külföldi tapasztalatokat, áraikat hozzáigazíthatták a világgpiaci árakhoz és mérlegelheték termékeik versenyképességét. Ez magával hozta az ügyletek ésszerűsítését, a gazdaságosságot a kalkulációban, és növelte a kereskedelmi hasznot.

Mindebben visszatükröződik VI. Károly, Mária Terézia és II. József merkantilista szellemű politikája, és az a támogatás, amit az állami intézkedések a magánfelek vállalkozásainak nyújtottak. Voltak persze ellentmondásos és kedvezőtlen állami döntések is, főleg II. József idejében, amelyek a horvát kikötőket s így Horvátországot és Magyarországot sújtották, mint a protekcionista vámtételek.

Pénzzel az állam nem tudta segíteni a tengeri kereskedelmet, mert pénze nem volt. A pénztöke hiánya fékezte a kikötők fejlődését. Ami pénz volt, magánosoktól és kereskedőtársaságoktól származott. A hajóépítést, hajógazdaságot és a hajózást belföldiek magánerejéből fejlesztették (Porto Re kivételével). Ugyancsak belföldi, más Habsburg országokból származó, valamint külföldi vállalkozók finanszírozták a kézművességet, a manufaktúrákat, a kereskedelmet és a közlekedést. Hogy ez hogyan oszlott meg a három kategória között, nehéz megmondani, de úgy látszik, a helybeliek főleg a kézművességben és kis kereskedelmi vállalkozásokban voltak érdekelve. Voltak saját tőkével alapított termelő és kereskedelmi vállalkozások társasági formában, legtöbbször Triesztben. A Trieszt-Fiume Privilegizált Kereskedőtársaság fiumei cukorfinomítóját főleg belga tőkével létesítették, de voltak benne részvényesek az udvari nemesség, a magyar és a horvát arisztokrácia soraiból is. A tengeri kereskedelmi társaságokban a levantei, a trieszti kereskedőházakban a zsidó tőke részesedett erősen.

Ha összehasonlítjuk a 18. század végi állapotokat a század elejiekkel, azt látjuk, hogy a partvidék minden tekintetben hatalmas fejlődésen ment keresztül. Különösen jó hatással volt ez a fejlődés a kikötőkre és a városokra, s meghatározta további gazdasági fejlődésüket, urbanizálódásukat is. Megváltozott szerkezetük, külső képük, megváltoztak lakóik szokásai és életkörülményei. A nem mezőgazdaságban foglalkoztatott lakosság részaránya évről évre nőtt, átlagban elérte a 70%-ot.