

Archivio anche quelle per l'esportazione del sale, olio, pesce fresco e conservato nel sale. È provata anche l'esistenza delle licenze per l'importazione di tutti i cereali, farina e legno e di oggetti che a Pirano scaraggiavano. Nel XVIII. secolo le licenze erano già stampate e nell'appositi spazi liberi si iscrivevano dei dati elementari sui navigatori e sul loro carico. Per la ricerca sul commercio marittimo sono importanti anche i certificati del medico. Il certificato medico, munito di attestazione che l'equipaggio ed il carico erano incontaminati al navigatore veniva consegnato al momento di prendere il largo dal porto. La maggior quantità di vino piranese veniva trasportata nelle città friuliane, a Palmanova, Latisano, Marano e Monfalcone. Nelle quantità limitate il vino veniva trasportato anche nella Dalmazia e Istria. Alcuni certifi-

cati rappresentano una testimonianza che il vino veniva trasportato anche nell'impero austriaco a Lanišče, Volosko e Trsat. Il trasporto del vino in questi paesi si effettuava con i cavalli. Non esistono più dei dati precisi, che il vino fosse venduto anche in Carinzia e Stiria. Fu esportato per lo più il vino bianco di qualità, il vino rosso e guastato, qualche cenno nelle licenze anche sulla vendita di aceto. La maggior parte dei commercianti proveniva da Pirano, poi di Chioggia, Grado, Latisana, Caorle e Capodistria. Le indicazioni sul mezzo di trasporto del vino per l'esportazione è menzionato in modo superficiale. Generalmente era indicato che il vino si trasportava via mare con la barca del proprietario. Il più diffuso tipo di barca era la bracera, spesso menzionata anche nelle fonti storiche.

ISTRSCKE ZDRAHE OB KONCU 18. STOLETJA

EVA HOLZ

Ob koncu 18. stoletja, v letih 1787 do 1794, so se v delu Istre, ki je spadal pod Habsburško monarhijo, razmere razvijale v ustaljenem počasnem ritmu. Dogodki, ki so že pretresali Evropo, v Istri še niso odmevali. Edino znamenje, da se v Evropi nekaj pripravljalo, je bila precejšnja zadržanost notranjeavstrijskega gubernija v Gradcu ali pa vlade na Dunaju, kadar je bilo treba odriniti neko večjo vsoto denarja.

Trgovanje je bilo v avstrijskem delu Istre vsaj deloma razvito. O tem govori spor, ki ga je imela kastavska občina z gubernijem, ker je ta za določen čas izdal prepoved prodaje lesa in oglja v pristanišče na Reki. Pomembna mitnica na tej t.im. kastavski cesti je bila pri Sv. Matiji in v zakupu jo je imela kastavska občina. Dovoljenje za zakup je izdal kresijski predstojnik v Postojni. Zakup je bil sklenjen leta 1782, pogodba pa je bila veljavna tri leta. Zakupnina je bila 2115 gld na leto. V letu 1783 je prinesla mitnica 2259 gld 22 1/2 kr dohodka. Ko so izplačali hlapca, ki je dvigoval zapornico in tudi skrbel za potrebno luč, kar je zneslo 130 gld, in so poravnali zakupnino, je ostalo še 14 gld 22 1/2 kr, s tem denarjem pa je morala občina plačati še blagajniku. V letu 1784 je bil dohodek 2123 gld 23 kr; ko so odšteli stroške za hlapca pri zapornici in za luč, je ostalo še 1993 gld 23 kr. Treba je bilo plačati dogovorjeno zakupnino, občina je morala iz svojega dodati še 121 gld 36 kr, ne da bi plačala blagajnika. Do tega primanjkljaja je prišlo zato, ker je v letu 1783 gubernij prepovedal izvoz lesa in oglja. Občina je prosila, da bi jo oprostili plačevanja zakupnine za mitnico, bila je prepričana, da ji je prepoved prinesla škodo 135 gld 59 1/2 kr. Začela se je pritoževati. Ker

na splošne pritožbe od ustrezne strani sploh ni bilo reakcije, je občina pripravila podroben obračun svojih dolžnosti in prikazala splošne stroške v letu 1784:

državni blagajni je bilo treba plačati zakupnino	2115 gld
hlapcu pri zapornici in za svečavo	130 gld
blagajniku	120 gld
skupaj	2365 gld

Od mitnine se je nabralo 2123 gld 23 kr, tako da je morala občina še iz svojega dodati 241 gld 37 kr. Ker v Gradcu niso dosegli pozitivnega odziva, so se pritoževali naprej.¹ Postojnski kresiji je poslala obračun mitnice pri Sv. Matiji najprej za kritičnih sedem mesecev. Dohodek v teh mesecih je bil manjši za 153 gld 30 1/2 kr. Če pa upoštevamo dohodke celega obračunskega leta, se pokaže naslednja slika:

Obračun mitnice Sv. Matija

november 1782	zadnji okt. 1783
november 1782	170 gld 54 1/2 kr
december 1782	148 gld 39 1/2 kr
januar 1783	163 gld 43 kr
februar 1783	180 gld /
marec 1783	176 gld 53 kr
april 1783	183 gld 53 kr
maj 1783	193 gld 57 kr
junij 1783	228 gld 53 kr
julij 1783	217 gld 20 kr
avgust 1783	211 gld 9 1/2 kr
september 1783	196 gld 45 1/2 kr
oktober 1783	188 gld 14 1/2 kr
skupaj	2259 gld 22 1/2 kr

november 1783	zadnji okt. 1784
november 1783	183 gld 11 1/2 kr
december 1783	141 gld 26 kr
januar 1784	77 gld 52 1/2 kr
februar 1784	98 gld 48 1/2 kr
marec 1784	177 gld 4 kr
april 1784	186 gld /
maj 1784	199 gld 7 kr
junij 1784	197 gld 16 1/2 kr
julij 1784	288 gld 33 kr
avgust 1784	185 gld 21 kr
september 1784	208 gld 15 kr
oktober 1784	180 gld 28 kr
skupaj	2123 gld 23 kr

Če primerjamo dohodke iz drugega obračunskega leta, je celotna izguba 135 gld 59 1/2 kr. Detajlno pritožbo kastavskega sodnika Johanna Vargliana, ki jo je Gradcu posredovala postojnska kresija s pripombo, da se zdi poštena, sta jo davčni urad in knjigovodstvo morala upoštevati in nanjo tudi odgovoriti. Ugotovila sta, da se iz obračuna jasno vidi polletni padec dohodka, ki ga pa ni zakrivil zakupnic mitnice s slabim delom, zato bi bilo krivično, če mu izgube 135 gld 59 1/2 kr ne bi poravnali. Ko je kastavska občitna to dosegla, se je v naslednjem letu odrekla obnoviti zakupne pogodbe za mitnico pri Sv. Matiji.²

Taki in podobni problemi, ki so se pojavljali, so vse bolj kazali na to, da je zelo potrebna dobra cestna povezava v notranjosti avstrijske Istre, prav tako pa tudi po vsej postojnski kresiji, se pravi, povezava s Kranjsko. Dela na tako imenovani istrski cesti pa so potekala zelo počasi. Vzrokov za to je bilo več: slaba ali pa sploh nikakršna organizacija dela, spori o tem, ali naj cesto gradijo s tlako ali z najetimi delavci, ki bodo delo prevzeli na akord, spori med postojnsko kresijo in vlado v Gradcu zaradi imenovanja posameznikov na pomembnejša uradniška mesta pri cestni direkciji za istrsko cesto, spori z oblastmi v Pazinu, razpravljanja z reškim gubernijem, kako naj se istrska cesta poveže z reško cesto, da bo za vse prav. Med vse to so se mešale še ideje, da je gradnja istrske ceste pravzaprav neke vrste socialna ustanova, ki naj blaži pomanjkanje in lakoto v Istri. Najbolj pa je napredovanje gradnje zaviralo kronično pomanjkanje denarja. Še po osmih letih dela cesta ni bila dokončno zgrajena.

V letu 1787 je bila istrska cesta že nekaj let v delu, vendar pa so se stvari le počasi premikale. V tem letu so hoteli pričeiti tudi z gradnjo »jeseniške ceste« na Dolenjskem, ki naj bi potekala od Kostanjevice do Broda. Denar za obe cesti je šel iz istega žaklja in bilo ga je premalo, pa so se pobudniki jeseniške ceste zbali za svojo gradnjo, ker so zahtevna dela ob Učki požrla več denarja, kot je bilo predvideno.³ Poleti 1787 je tako notranjeavstriški gubernij v Gradcu določil, da je treba dela na istrski cesti ustaviti, kar je narejenega pa naj se zavaruje. Dokončati morajo most v Pazinu, če to lahko izvedejo brez škode za državno blagajno.⁴

Na to sporočilo je postojnska kresija reagirala; potrdila je mnenje o dokončanju mostu v Pazinu, kjer se morata dokončno sporazumeti inženir cestne direkcije Lieber in mojster Petruzi, ki je zadolžen za pravilno dokončanje tega mostu. Ob zapiranju cestnih del so tudi skrčili število osebja pri cestni direkciji. In tu je postojnska kresija kar resno ugovarjala sklepom graškega gubernija. Odločitev, ki so jo sprejeli v Gradcu, da bo za tajnika pri cestni direkciji imenovan dolgoletni uradnik te direkcije, ki je bil zaposlen predvsem na istrski cesti, je zbudila odločen protest. O tem človeku (Johannu Antonu von Nützlu) niso vedeli povedati nič dobrega, zlasti pa so večkrat ponovili, da za delo tajnika sploh ni primeren. Hkrati so na vse kriplje ponujali svojega kandidata Franca Ksaverija Rodishaima. Gubernij je vztrajal pri svoji odločitvi in tako je bil von Nützl, ki je bil že starejši človek, le imenovan za tajnika in pod njegovo nadzorstvo je sodila vsa gradnja istrske ceste. Njegov letni dohodek je bil 400 gld, poleg tega pa je dobil še 45 kr na dan za vzdrževanje konja. Vse to pa je bilo treba plačati iz istrskega cestnega fonda. Rodishaim je postal njegov asistent. V septembru so začeli zapirati gradbišče, kar je dalo precej opravkov in je bilo povezano tudi s stroiški. Treba je bilo pripraviti primerne prostore za spravilo lesa, orodja in drugega materiala. Pri tem delu je sodeloval Rodishaim. Dela na mostu v Pazinu so se zavlekla. Von Nützl je moral osebno nadzorovati mojstra Petruzija, ker ta ni imel zadostne kavcije, da bi zavaroval plačilo. To je pri postojnski kresiji zbuvalo kar precej jeze. Pritožbi, ki jo je kresija poslala v Gradec, je dodala še misel, če se morda le ne bi dalo nadaljevati z deli, da bi tako ublažili revščino v deželi. Naj gubernij premisli in se po možnosti odloči tako kot v letu 1785. Istrska cestna komisija pa je o istem problemu poročala postojnski kresiji, češ da so dela zaključena, da čakajo na asistenta Rodishaima, da bi vse po predpisih prevzel, von Nützl pa naj v Pazinu le nadzoruje mojstra Petruzija in naj mu ne preda prej denarja, dokler dela ne bodo končana. Denar, ki ga dolgujejo asistentu Rodishaimu, bodo lahko dobili na ta način, da bodo odračunali obresti in tako poravnali, kar je treba. To bi bilo na mesec 30 gld, 25 gld mu pripada po službenem naslovu, ostalo pa bo dobil zaradi dodatnega dela, ki ga je imel ob zapiranju cestnih del.⁵ Kaj je moral uradnik storiti ob taki priložnosti in kakšni so bili pri tem stroški, pa lahko izvemo iz odlomka iz dnevnika takega uradnika.

26. september 1787:

Popoldne odpotoval in prišel v Boljun proti večeru. Za konja in krmo plačal 1 gld 42 kr. Od mojega plačila in plačila za vodnika, kateremu pripada konj, s prenočevanjem 1 gld 10 kr.

27. september 1787:

Zgodaj zjutraj iz Boljuna. Opoldne prišel v Vepri-nac. Vse popoldne spravil v red cestno orodje. Hrana in krma za konja 2 gld 9 kr. Prenočevanje: plačal svoje in prenočevanje vodnika 1 gld 8 kr.

28. september 1787:

Iz Veprinca odšel zgodaj in ob poldne prišel v Nesekele. Tu porabil za ureditev instrumentov 2 1/2 ure. Med tem poslal konja in vodnika v Vranjo. Tam plačal za konja in za krmo ter za kosilo zame in za vodnika 2 gld 17 kr. Isti dan iz Vranje naprej naravnost v Pazin, popoldan sem bil tam, plačal konja in vodnika 2 gld 20 kr. Vsi stroški: 10 gld 42 kr.

Orodje je bilo spravljeno v dveh skladiščih v Vranji in v Veprincu, kar je stalo še dodatnih 27 gld. Decembra 1787 so bila dela na istrski cesti ustavljena.⁶ V maju 1788 so z deli ponovno začeli, ko je dvorni dekret odobril 6000 gld za nadaljevanje.⁷ Ob obnovljeni gradnji ceste so se obnovile tudi tožbe o revščini v Istri. Tako je pazinski prokurator Josef Kaligarič bil prepričan, da bo deželni pomagano le na ta način, da pokličejo na delo podložnike, kajti z najetimi delavci se problemi ne bi rešili. 9 krajcarjev na dan je premajhno plačilo, ker je hrana draga, druga težava pa je oddaljenost gradbišča na Učki. Končno je tudi mnenja, da tudi kasneje ne bo nič boljše. Na te pritožbe so odgovorili z Dunaja in opozorili, da je pri takih pritožbah treba osvetliti vse okoliščine, ne le tiste, ki so za neko stran neugodne.⁸ V precej dolgem poročilu je tudi reški gubernij pojasnil svoj pogled na razmere in tako zelo poudarjano revščino v Istri. Za domačine ni to poročilo nič kaj ugodno. Po mnenju reškega gubernija je več vzrokov za revščino, prvi pa je geografska lega avstrijske Istre. Po zadnji davčni regulaciji je obsegal ta del Istre 4235 kvadratnih oralov in 1037 5/6 kvadratnih klafter (1 oral = 0,575 ha; 1 kvadratna klaftera = 3,597 m²) in na tem prostoru živi 31.490 prebivalcev. Pridelajo vino, sadje, nekaj žit in olja, redijo živino, predvsem ovce in imajo tudi nekaj lesa. Imajo majhen del morske obale in prav tako malo poti. Od Kranjske jih loči venec hribovja, na drugi strani pa je beneška meja. Avstrijski Istran je tako povsem odrezan od monarhije in tudi svoje pridelke težko spravi na trg. Obrti in industrije ni, izobrazba je slaba. Od sosedov — to je hudobna beneška soseščina — ne morejo pričakovati pomoči ali pozitivnega vpliva, ker so ti še na nižji stopnji razvoja. Poleg lenobe in neznanja, ki je zelo razširjeno v Istri, pa so vzroki za revščino tudi v gospodarskih napakah. Tu je na prvem mestu neznanje kletarjenja, kar onemogoča prodajo istrskega vina na širše področje. To vino ne zdrži do naslednje jeseni, istrska lenoba in revščina se utopita v njem. Prav tako ne znajo ravnati s sadjem, ki je lepo in ga je tudi kar precej, večinoma ga porabijo za živinsko krmo.

V Istri je precej oljk, vendar pa tudi z olivami ne znajo ravnati in nimajo oljčnih mlinov, tako da tudi ta pridelek propada. Hlevske živinoreje ne poznajo, živine je malo, pa še to je v glavnem drobnica. Ne poznajo tudi gnojenja, prav tako so jim tuje krmilne rastline, ne poznajo detelje, stročnic in krompirja. Skratka — kmetijstvo je zanič. Tako ostane le cestna povezava tisto sredstvo, ki bi lahko spremenila zatohle razmere v avstrijskem delu Istre in dala tudi možnosti za razvoj. Do danes je državna blagajna poma-

gala v boju proti revščini, vendar od vsega denarja, ki se je stekal v Istro, ni bilo nobenega rezultata. Razmere se bodo spremenile šele takrat, ko se bodo spremenili prebivalci sami. Za to pa so potrebne šole, kajti izobrazbo potrebujejo prav vsi od podložnikov do gospodov, ki so prav tako neuki in vraževni. Tudi odstranitev slabega beneškega sosedstva bi lahko prinesla ugodne spremembe, to pa bi lahko izvedla le najvišja oblast. Take spremembe bi bile ugodne ne le za Istro, pač pa tudi za nemške in madžarske province. Ker so tako znani vzroki za zaostalost, bi jih lahko začeli odpravljati. Cestna direkcija in kresijski komisariat naj razpišeta cestno tlako, tako da bodo prišli revnejši sloji do večjega zaslužka, ker jim bodo bogatejši plačali, da njim ne bo treba na tlako. Če pa Istrani kljub tako zelo poudarjani stiski ne bodo prišli na delo (kar se je zgodilo v času od 26. 3. do 15. 4.), potem so seveda nepotrebni tudi vsi cestni uradniki in je vprašanje, kako bodo državni blagajni opravičili svoje plače in kako bo cestni komisariat odgovarjal zaradi svoje nesposobnosti. Glede same cestne gradnje je zamisel pazinskega gospostva, da gradijo na štiri mestih hkrati, čista bedarija. Gradnja bo zaradi tega počasnejša, delavci hodijo na delo po 8—10 ur daleč. Prava osnova te pazinske odločitve je neznanje in nečimrnost ljudi, ki o tem odločajo. Nadzorstvo nad cestno direkcijo, predvsem pa nad njeno blagajno se nikdar ne sme prepustiti uradnikom gospostva. Edina rešitev za odpravo revščine in lakote pa tudi lenobe je zaposlitev domačega prebivalstva. Zbrali so že 800 delavcev, sedaj pa je vprašanje, kam z njimi. Zato bo treba takoj, ko bo končana ta cesta od Boljuna do Kastva začeti z deli za povezavo s Kranjsko proti Lipi. Ko bo urejena še povezava z reško cesto, se bodo razmere v Istri začele spreminjati.⁹

Povezava med reško in bodočo istrsko cesto ni bila novost. O tem so govorili že leta 1785, podrobneje so o tem spregovorili spet leta 1786, kajti pomembnosti te povezave sta se zavedala tako graški kot tudi reški gubernij. V letu 1788 so sklenili, da je to povezavo treba ohraniti. Idejne načrte sta pripravila dva inženirja, za Kranjsko stran inž. Lieber, za reško pa inž. Gnamb. Inženir Gnamb je predložil načrt, po katerem naj bi šla smer istrske ceste naravnost od Učke preko Babičev proti Lipi. Križišče z reško cesto bi bilo pri Babičih. Idejni načrt je zastal, ker so inž. Lieberta odstavili od teh del. Kompetentna komisija, ki so jo sestavljali baron von Bentl, ki je bil tudi okrožni komisar, inženir Lieber, tajnik Vilcher ter predstavnik vlade grof Barkotzy, inženir Gnamb, je šla na ogled predvidene trase in si ogledala tudi okolico, da bi ugotovila, kakšni bodo pogoji za potnike, če se bo ta smer ceste uveljavila. Sprejet je bil predlog inženirja Lieberja, da bi se istrska cesta v Kastvu srečala z reško cesto, vendar pa je taka povezava pomenila večje stroške. Cesta proti Lipi se podaljša, pridobi pa takoj za Reko na višini, poleg tega je bilo upoštevanja vredno tudi njegovo mnenje, da je cesta pomembnejša, če poteka skozi večje kraje. Ozirati se je bilo treba pa tudi na želje kavalirja Thieryja, ki je za reško cesto pri-

opremljena s skicami težavnejšega terena in zahtevnejših gradenj.¹²

V letu 1789 so še enkrat pregledali Liebertove in Gnambove načrte o povezavi reške in istrske ceste. Oktobra tega leta je Lieber svoj načrt dokončal in tako je bila možna primerjava obeh. To so opravili v graškem guberniju. Gubernij je svoje pomisleke poslal leta 1791 v vednost reškemu guberniju, ki pa je še vedno zagovarjal načrt svojega inženirja. Primerjava obeh načrtov je pokazala, da Gnambov načrt zahteva 20.389 gld 20 kr za del ceste od Reke do križišča z istrsko cesto, kar pa ni niti polovica poti proti Lipi. Lieber je za pot od Reke proti Lipi preračunal stroške na 37.225 gld 18 kr. Gnambov načrt je uničeval tudi precej plodne zemlje in cesta je bila očitno daljša. Dražje vzdrževanje tako podaljšane smeri bi padlo izključno v breme Kranjske. Cesta bi bila lahko krajša, ni pa pametno, da se pri gradnji izgublja že pridobljena višina. V bistvu pa je ta del ceste nepotreben, ker cesta od obale v notranjost obstaja, ob obali pa se ljudje in tovari prevažajo s čolni in ladjami.¹³ Spore o tem, ali naj cesto gradijo s tlako ali z najeto delovno silo, je poskušal Dunaj razvozlati s salomonsko odločitvijo, naj pri gradnji upoštevajo uboštvo Istranov, da pa naj tudi cesto že vendar zgradijo. Svoje mnenje o gradnji ceste s tlako je prispevala tudi postojnska kresija, ki je med drugim ugotovila tudi to, da so klicali ljudi na delo prav v času trgatve in pa v času, ko so pripravljali reorganizacijo davkov. Zato je bilo povsem razumljivo, da nihče ni prišel na tlako. Kar pa zadeva mnenje kastavskega gospostva, da je proti temu, da njegovi podložniki delajo tlako pri gradnji cest v Istri in da je gospostvo s tem povzročilo istrskemu cestnemu skladu škode za 44 gld 11 kr, je treba vso zadevo še preiskati.¹⁴

Nadaljevanje cestne gradnje je pokazalo, da so pomembne tudi stranske ceste, predvsem tiste, ki med seboj povezujejo glavne smeri in da so te smeri precej omrtvičene, če so stranske ceste slabe. Tako je kar nenadoma postal pomemben 2000 klafter dolg odsek od Zadke do Kučičev, ker se je pokazalo, da so vsa preostala dela precej brez praktične vrednosti, če te povezave ni. Dovolj hitro bi bilo treba zbrati 6000 gld, kolikor naj bi stalo teh 2000 klafter ceste. Da bi na splošno cestna dela v Istri hitreje stekla, je postojnska kresija predlagala, naj se del ceste gradi na akord (odsek med Boljunom in Pazinom). Med Vranjo in Lupoglavu pa naj se tiste občine, kje bo potekala cesta, povežejo s cestno direkcijo, zemljiškimi posestniki in istrskim kresijskim komisariatom in se dogovorijo o načinu dela na cesti. Cesta naj bi šla mimo potoka Boljunščice tostran Učke do Zadke proti Veprincu. Tri milje te ceste so že narejene, vendar pa je to srednji del, tako da ni povezave od konca Boljunščice do Pazina in prav tako ne od Zadke proti Kučičem, kjer bi se ta cesta srečala z zasebno cesto, ki pride iz Kastva. Za gradnjo ceste od Zadke proti Kučičem si inž. Lieber ni upal pogovoriti Istranov, da bi prevzeli dela na akord, ker je gradbišče ležalo en dan hoda iz Istre. Zato je ta opravila predal v delu na

akord posameznim občinam.¹⁵ O tej cesti je povedal svoje mnenje tudi cestni inšpektor iz Pazina Martino Godina. Njegovo mnenje pa se je spremenilo v spis o revščini v Istri.¹⁶ V avgustu so bili z gradbenimi deli že tako daleč, da so si upali napovedati, da bo povezava med Boljunom in Kučiči nared v letu 1790. Tedaj pa se je pojavilo vprašanje, kdo bo vzel v zakup celotno 13.000 klafter (24 km 648 m) dolgo cesto. Začela so se nasprotja med cestno direkcijo in občinami. Ne glede na te spore bi morali cesto odpreti za promet, spore pa razčistiti kasneje na višjem nivoju.¹⁷

Vendar pa dela na istrski cesti še v letu 1792 niso bila končana. Ponavljajo se prošnje za denar, da bi lahko izplačali vsaj delavce.¹⁸ Gradnjo je od Lieberja prevzel inženir Joseph Schemerl, ki je naprej zahteval denar, da bi z deli lahko nadaljeval. V tem obdobju pa je vlada prepovedala vsakršna nakazila državnega denarja. Tako se je Schemerl najprej potegoval za to, da naj mu izplačajo vsaj ostanek od prejšnjega obračunskega leta.¹⁹ Ko bo dobil potreben denar, je pripravljeno začeti z delom. Pogajal se je za 3646 gld 6 1/4 kr, kar je ostalo od prejšnjega leta, hkrati pa je prosil še za predujem 6000 gld. Zaradi prevzema del je potoval v Istro, nato pa pripravil podroben načrt za celotno delo. V maju 1792 je prišlo z Dunaja sporočilo, da smejo inž. Schemerlu izplačati iz državne blagajne vsoto, ki je ostala od prejšnjega leta, hkrati pa ga je treba opozoriti na sedanje težke razmere v državi. Junija je inženir ta denar tudi dobil. Glede predujma 6000 gld pa je dvorni dekret dovolil le izplačilo 3000 gld in ponovno opozoril na težke razmere v državi. V septembru je Schemerl zaprosil še za 4000 gld, ker je bilo delo na cesti težje kot so pričakovali. Potreboval je še 170 mož, ki so morali biti izučeni minerji in zidarji. Ti so zahtevali za delo na 1 klafteru in 18 čevljev (7,584 m) široki cesti (za klesanje skal in zidanje podpornih zidov) 1 gld 25 kr nad dogovorjeno vsoto. Stroški so narasli tudi zaradi zidave podpornih in opornih zidov, zaradi predelov, kjer je bilo treba cesto klesati v skalo. Del ceste so gradili s tlako, del s pogodbenimi delavci. Cestna gradnja se je vlekla že osmo leto. Poleti 1792 so dela na istrski cesti potekala po naslednjem načrtu:²⁰

Dela	dolžina		cena
	v klafturah	gld	
Ob koncu julija je ostalo še	15711		
Za to postavitvev je od dovoljenega denarja še		28404	17 1/2
V zaključenem mesecu juliju je bila narejena čez travnik in potok 1 1/2 čevlja visoka obojestranska ograja	106		
Skozi polja prav tako na tej strani potoka 1 1/2 čevlja visoka ograja, ki se proti sredini izgubi, izkopi na 1 1/2 čevlja globine	38		
Na drugi strani potoka navadna ograja	89		
Običajna dela so potekala čez polje v dolžini	75		
Pred lesenim mostičkom obojestranska ograja	5		
Mostiček je na zidanih stebrih (6 čevljev visokih) s stranskimi krili in potrebno ograjo	1 1/2		
Na drugi strani mostu do v prejšnjem mesecu dokončanega cestnega dela, na spodnji strani 2 1/2 čevlja visok zid in na zgornji strani navadna letev			15

Podjetniki so v tem mesecu naredili odsek, dolga	180		
Vsota dela ceste, ki je bil v mesecu juliju popolnoma končan	509 1/2		
Od tega so po poslanih dnevnikih izplačali		788	42
Ob koncu julija je ostalo za izdelavo še	15201 1/2		
Ostanek dovoljenega denarja		27615	35 1/4

Sredi septembra je vlada na Dunaju sporočila, da so odobrili še zahtevanih 4000 gld za nadaljevanje gradnje, denar pa bo pritekal postopoma. V oktobru je to potrdila tudi ljubljanska oblast. Septembra 1792 se je Schemerl odločil še za en način dela z domačim prebivalstvom. Proti Juriju Ambrosoviću (Ambrosovich) iz vasi Selo je predal delo na akord, ker se je z delom res že mudilo. To pogodbo je poslal v vednost tudi deželni vladi.

Pogodba o tem, da daje cestni in gradbeni direktor Kranjske dežele inženir Joseph Schemerl gradbena dela proti Juriju Ambrosoviću iz vasi Selo, je taka:

1. Prota Ambrosovič prevzema na akord dela na odseku ceste med Gologorico in Pazinom.
2. Obvezuje se, da bo ta del ceste gradil tako, kot je sklenjeno in predpisano, da bo cesta pravilno speljana tako v klancih kot tudi v ravnini, da bo pravilno gradil podporne zidove in za ta dela uporabljal največje kamne, ki jih najde. Širina ceste mora biti v ravnini najmanj 15 čevljev (4,740 m), v hribovitih predelih in na izogibalščih pa 18 čevljev (5,688 m), na ovinkih 20—24 čevljev (6,320—7,584 m), spust mora biti vsaj 4 na klaftra (1 klaftra = 1,896 m), poleg tega mora poskrbeti tudi za močne obcestne kamne. Cesta mora biti primerno napeta, zgornja plast mora biti dobro potolčena in zadnji posip ne sme biti brez mešanice peska i zemlje, dokler ni cestno osebje pregledalo ceste in ugotovilo, ali je primerna. Kjer je potrebno, mora zgraditi tudi stranske jarke.
3. Obvezuje se, da bo razen štirih velikih mostov naredil vse manjše mostove in tlakovane obcestne kanale.
4. Direkcija mu prizna stroške za dovoz kamenja, če bo to nujno potrebno.
5. Za vsako tekočo klaftra (1,896 m), ki je zgrajena tako, kot je zgoraj predpisano, pripada proti 1 gld 30 kr.
6. Delo bodo nadzorovali vsak teden in tedensko bo tudi plačano. 60 dukatov pa je moral prota položiti kot varščino.
7. Prota se obveže, da bo vsa dela izvajal čim bolj natančno. Od marca 1793 dalje bo vse dokončal v šestih mesecih.
8. Če na nekaterih mestih dela ne bodo opravljena tako, kot je bilo sklenjeno v pogodbi, bodo šli stroški popravil v njegovo škodo.
9. Če bo delo dobro opravil in to prej kot v šestih mesecih, bo dobil še delo na cesti proti Lupoglavu. Če pa tega ne bo izpolnil, bo ta dela dobil nekdo drug, kajti cesta mora biti v enem letu gotova.
10. 100 dukatov bodo proti nakazali takoj, ko bo lahko dokazal, da je intabuliran pri svojem zemljiškem gospostvu.

11. Proti Juriju Ambrosoviću bodo nakazali pravilen in pravičen znesek za njegovo delo.²¹

V Januarju 1793 je Schemerl dvakrat pisal deželni oblasti glede cest v Istri. Še vedno je bil denar največje vprašanje, kajti potrebovali so ga več, kot je bilo predvideno v načrtu. Inženir se je upiral zamisli, da bi dela na cesti ponovno ustavili. S pomočjo zgoraj omenjene pogodbe so se dela lahko nadaljevala. Hkrati pa je bilo potrebno vzdrževati tudi že narejene predele. Za vse skupaj bi potreboval 10.000 gld. Vendar pa je bila v letu 1793 na celotnem Kranjskem za cestna dela na razpolago dobra polovica te vsote.²²

OPOMBE

Nekaj dolžinskih mer:

čevelj = 0,316 m

Klaftra (dunajski seženj) = 1,896 m

Milja = 1,477 km

Dunajska poštna milja = 7,5859 km

Nekaj ploskovnih mer:

kvadratni arov = 57 arov

kvadratna klaftra (seženj) = 3,597 m²

1. Arhiv SR Slovenije (AS), GUB. ARH. 1784—1786, V 16—17 (zavoj 9), fol. 938, 10118. — 2. AS, GUB. ARH. isto, fol. 26429, 9714. — 3. AS, GUB. ARH. 1784—1794, fasc. 257 (zavoj 112), fol. 22043/1944, spada v okvir listin o cestah v novomeški kresiji. — 4. AS, GUB. ARH. 1787—1794, fasc. 258 (1787—1791) zavoj 113, fol. 21826, 23316. — 5. Isto, fol. 23316, 25134. — 6. Isto, fol. 37606. — 7. Isto, fol. 7788. — 8. Isto, fol. 11043, 11524, 27053. — 9. Isto, fol. 12195. — 10. Isto, fol. 7789, 409, 15831. — 11. Isto, fol. 23274, 24561. — 12. Isto, fol. 24561, 161. — 13. Isto, fol. 409, 18103, 15831, 23274, 24561. — 14. Isto, fol. 8176, 25782. — 15. Isto, fol. 258, 6264. — 16. Isto, fol. 6264. — 17. Isto, fol. 6264. — 17. Isto, fol. 24102. — 18. AS, GUB. ARH. 1787—1794, fasc. 255 1/2 (1788—1794) zavoj 110, fol. 3273. — 19. Isto, fol. 4021, 7667. — 20. Isto, fol. 4660. — 21. Isto, fol. 4660. — 22. Isto. — 23. Sergij Vilfan: Prispevki k zgodovini mer na Slovenskem s posebnim ozirom na ljubljansko mero (16.—19. stoletje). Zgodovinski časopis 8, 1954, str. 27—86. Tine Kurent: Merski sistemi v arhitekturi na Slovenskem. Zbornik za zgodovino naravoslovja in tehnike 9, 1987, str. 40—65.

SOMMARIO

LE DISPUTE ISTRIANE ALLO FINE DEL XVIII O SECOLO

Eva Holz

Negli anni 1787—1793 non erano ancora rieccheggiati gli avvenimenti europei nella parte austriaca dell'Istria. Gli abitanti si curavano in primo luogo dei propri interessi. Era la povertà il problema principale da combattere e sulle sue cause esistevano le tesi che gli stessi abitanti erano responsabili avendo delle premesse di buone risorse per conseguire una migliore vita, ma non sapendosi organizzare meglio, erano nella costante attesa dell'aiuto altrui. Invece gli altri

affermavano che nell'interno dell'Istria era necessario tracciare delle strade per collegare questo lembo di terra con il resto del mondo. Era l'unico modo di superare l'impoverimento, l'arretratezza ed il ristagno. Per la costruzione della rete stradale nell'Istria si presero l'impegno i governatori di Gratz e Fiume, distretto di Postumia e la signoria di Pisino. Poichè si erano sovrapposti vari interessi (e tutti gli interessati si prodigavano per il bene dell'Istria) i lavori di costruzione procedevano lentamente. Avevano programmato di

collegare Pisino—Boljun—Vranjo e di realizzare anche il percorso in due direzioni, una avrebbe dovuto condurre verso Lupoglava, mentre l'altra verso Vepinac—Kučići—Kastav per proseguire poi per Carniola verso Lipa. Fra questi punti di base era necessario costruire anche dei collegamenti laterali per dare alle strade principali una ragione di viabilità. Purtroppo ancora dopo otto anni di lavori la rete stradale non fu portata a termine per sussistenti problemi finanziari.

KOPER V ČASU NAPOLEONA (1805/6—1813)

GORAZD MARUŠIČ

Prelomnica v zgodovini Benetk je bil 12. maj 1797, ko je bila razglašena Demokratična republika Benetke oziroma 16. maj 1797, ko je francoska vojska vkorakala v Benetke, s čimer je bilo konec 600-letne beneške oblasti v Istri. V prehodnem miru, podpisanem v Leobnu 18. aprila 1797, je Avstrija prepustila Belgijo in Milano Franciji, v zameno je dobila Dalmacijo, Istro in Veneto (Benečijo). Prelomnica v zgodovini Kopra pa je 5. junij 1797, ko so se uprli populani, ker se je nobiliteta naslonila na habsburško monarhijo. Vodja proavstrijske stranke je bil Agostino Carli-Rubbi.¹ Avstrijski komandant cesarsko kraljevi general Giovanni grof Klenau² je s svojo vojsko 10. junija 1797 okupiral Koper. 17. oktobra 1797 je bila podpisana mirovna pogodba v Campoformiju,³ s katero je bilo dokončno potrjeno, da Avstrija dobi Istro, Dalmacijo in Veneto (Benečijo).

V začetku novembra 1805 je Angelo Calafati, tedanji predsednik apelacijskega sodišča mesta Koper, poslal koprsko delegacijo v naslednji sestavi: Nicolò del Bello (nekdanji koprski sindik pod beneško oblastjo) in Benedetto Petronio v vojaški štab francoskega generala Masséne s prošnjo, da naj francoska vojska okupira Istro. Tako so Francozi zasedli Koper 21. novembra 1805. Ob okupaciji je zahteval general Masséna 60.000 fiorinov (goldinarjev) vojaške kontribucije, vendar so Francozi dobili samo 20.000.⁴ Francoski okupacijski komandant Istre Solignac je ustanovil začasno vlado 25. novembra 1805.⁵ Sestavljali so jo: Angelo Calafati, Nicolò del Bello in štirje predstavniki nobilitete (mestnega plemstva). V tem času se avstrijska lokalna uprava ni spremenila, pobirali so enake davke in ista policija je skrbela za red in mir. 9. decembra 1805 je general Séras zamenjal generala Solignaca na čelu okupacijske vojske v Istri. Ustanovil je novo začasno vlado Istre,⁶ ki jo je sestavljalo šest svetnikov: grof Francesco Bocchina, Nicolò del Bello, Nicolò Papadopoli, Antonio Lugnani, Bar-

toli Colombani in Stefano Colombani. Predsednik vlade je postal Angelo Calafati. Proavstrijske uradnike je zamenjal. Urejeval in reševal je spore med francosko vojsko in Koprčani. Proavstrijsko razpoloženi prebivalci so razstrelili skladišče orožja. Kradli so hrano iz skladišč francoske vojske, ker je med ljudstvom razsajala lakota. Razširila se je epidemija kuge,⁷ ki so jo zanesli francoski vojaki. 26. decembra 1805 je bila podpisana mirovna pogodba med Avstrijo in Francijo, po kateri je slednja dobila nekdanjo beneško Istro, Benetke in Dalmacijo (4. člen mirovne pogodbe).⁸ S to pogodbo je bilo v Istri konec francoske okupacije in je območje Istre prešlo pod suverenost Francije.

11. januarja 1806 je Calafati istrskemu ljudstvu v svojem prvem razglasu sporočil, da je bil v Bratislavi sklenjen mir med Avstrijo in Francijo in da bo Istra priključena italijanskemu kraljestvu.⁹ Proavstrijska stranka je širila propagando, da bo Istra priključena Trstu ali Kranjski, toda 1. februarja je bil izdan odlok, ki je potrdil priključitev Istre k Italijanskemu kraljestvu.¹⁰ Cesar Napoleon je januarja 1806 imenoval svojega posinovljenca Eugèna Beauharnaisa za podkralja Italijanskega kraljestva in za komandanta vojske na nekdanjem ozemlju Beneške republike. Po ukazu zgoraj imenovanega Eugèna Beauharnaisa je bil v Kopru, glavnem mestu Istre, 7. februarja 1806 ustanovljen Magistrat.¹¹ Magistrat je bila nekakšna istrska vlada, ki jo je sestavljalo 6 članov. Predsednik Magistrata je bil spet odvetnik Angelo Calafati, njegov tajnik pa odvetnik Benini Giovanni Vincenzo. Finančni intendant je bil Venier Silvestrini Maria, upravitelj rudnikov in gozdov Bartoletti Zulatti, inšpektor dela, voda, mostov in cest inženir Benedetto Petronio, policijski komisar pa Angelo Venier. V sklopu Magistrata je bila ustanovljena tudi tiskarna, katere direktor je bil Avstrijec Weiss.¹² Njena naloga je bila širjenje idej francoske oblasti, kar je uresničevala s