

Vlado Valenčič

TOVORNIŠTVO NA KRANJSKEM

1. Tovorništvo v zgodovinopisju in njegova problematika

V srednjem veku je bilo tovorjenje z živino splošni način blagovnega prometa na kopnem. Vozove so za transport blaga tedaj uporabljali le izjemoma. Tovorjenje se je ohranilo zlasti na hribovitih območjih skozi dobo zgodnjega kapitalizma v evropskih državah še v 17. in 18. stoletju.¹

Po trgovskih poteh čez Kranjsko, ki so vodila od obmorskih mest ob Jadranu v notranjost države, je potekal konec srednjega veka živahen blagovni promet. V območju teh poti so kmetje in drugi podeželski prebivalci z živino posredovali pri transportu trgovskega blaga iz morskih pristanišč v zaledje in obratno. Zato je tovarništvo zlasti tam, kjer so vodila trgovska pota, zavzelo znatnejši obseg. Tovorništvo in z njim združeno trgovanje je prinašalo podeželskemu prebivalstvu precejšen zaslužek.²

Tovorjenje trgovskega blaga na Kranjskem je bilo toliko značilno, da ni ostalo neopaženo v starejšem zgodovinopisju. Müllner, pisec zgodovine železarstva na Kranjskem, je opisal tovarniško pot od Bohinja čez Bačo v Podbrdo, po kateri so tovorili železo iz tamkajšnjih fužin v Italijo, Srbik pa je v razpravi, kjer je obravnaval Idrijski rudnik, navedel, da so živo srebro tovorili iz Idrije ali v Trst, od koder so ga z ladjami vozili v Benetke, ali pa v Beljak in od tod naprej v Nemčijo. Na oba avtorja se je skliceval Sombart v svojem delu o modernem kapitalizmu pri obravnavanju tovarništva v 17. in 18. stoletju.³ Zanimivo je, da je za avstrijsko državo navedel le omenjena dva primera iz Kranjske.

SEZNAM OKRAJŠAV

- AS, Stan I — Arhiv Slovenije, Stanovski arhiv
 AS, RK — Arhiv Slovenije, Reprezentanca in komora
 AS, BT — Arhiv Slovenije, Terezijanski kataster, Bekanntnus Tabellen
 AS, RDA — Arhiv Slovenije, Terezijanski kataster, Rektifikacijski dominikalni akti
 AS, Gub — Arhiv Slovenije, Gubernijski arhiv
 ZAL LJ — Zgodovinski arhiv Ljubljana
 GZL — Gradivo za zgodovino Ljubljane v srednjem veku I—XII, Ljubljana 1956—1966, 1968. Izdal Mestni arhiv ljubljanski. Razmnoženo kot rokopis.
 Blaznik, Urbarji — Pavle Blaznik, Urbarji freisinske škofije, SAZU, Viri za zgodovino Slovencev 4, Srednjeveški urbarji za Slovenijo 4, Ljubljana 1963.
 Gestrin, Trgovina — Ferdo Gestrin, Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja, Ljubljana 1965.
 Valenčič, Žitna trgovina — Vlado Valenčič, Žitna trgovina na Kranjskem in ljubljanske žitne cene od srede 17. stoletja do prve svetovne vojne, SAZU, Razprave, Ljubljana 1977.
 Valvasor — Johann Weichard Valvasor, Die Ehre des Hertzogthums Crain, Laybach 1689.
 Verbič, Idrijski rudnik — Marija Verbič, Idrijski rudnik do konca 16. stoletja. Ljubljana 1966, tipkana disertacija.
 Vilfan, Kupčevanje s soljo — Sergij Vilfan, K zgodovini kmečkega kupčevanja s soljo, Kronika X/1962, str. 129 sl. in XI/1963, str. 1 sl.
 Zontar, Policijski redi — Josip Zontar, Nastanek, gospodarska in družbena problematika policijskih redov prve polovice 16. stoletja za dolnjeavstrijske dežele s posebnim ozirom za slovenske dežele, Zgodovinski časopis X—XI/1956—1957, str. 32 sl.

¹ W. Sombart, Der moderne Kapitalismus. Vierte, unveränderte Auflage. Zweiter Band. Erster Halbband. München und Leipzig 1921, str. 326 sl.

² M. Kos, Zgodovina Slovencev od naselitve do petnajstega stoletja. Ljubljana 1955, str. 335 sl.

³ A. Müllner, Geschichte des Eisens in Krain, Görz und Istrien. Wien und Leipzig 1909, str. 328 sl. — H. Srbik, Der staatliche Exporthandel Österreichs von Leopold I. bis Maria Theresia. Wien und Leipzig 1907, str. 128 sl. — Sombart, o. d., str. 327.

V zadnjih desetletjih je zgodovinopisje pogosteje obravnavalo tovarništvo, posebno v zvezi s kmečkim trgovanjem. Tako je *Žontar* v razpravi o policijskih redih 16. stoletja opozoril med drugim, kolik pomen je imelo tvorjenje skupaj s trgovanjem za kranjskega kmeta. Vlogo tovarnikov je poudaril tudi pri obravnavanju trgovskega prometa med Kranjsko in Koroško v začetku 18. stoletja.⁴ S tovarništvom se je v več razpravah ukvarjal *Gestrin*. V knjigi o trgovini med primorskimi mesti in njihovim zaledjem je pokazal, kako velik delež so imeli kranjski tovarniki v tej trgovski menjavi. V primorska mesta so tovorili domače kmetijske pridelke, zlasti žito, vračali pa so se predvsem s soljo in vinom. To je bilo blago, ki je bilo tedaj povečini v rokah kmečke trgovine. Ravno tako je *Gestrin* obravnaval vlogo tovarnikov v trgovskem prometu v zvezi z objavo mitninskih knjig. Razpravljal je tudi o odnosih med zemljiškimi gospodi in podložniki glede na tovarništvo in kmečko trgovino, kakor so se izražali ob kmečkih uporih, in glede tvorjenja kot podložniške tlaške obveznosti.⁵ Tovorniki se mnogokrat omenjajo v zvezi s tvorjenjem in razpečevanjem soli. O problematiki tega področja je *Vilfan* napisal posebno razpravo. Kmečko tovarništvo in kupčevanje s soljo, zlasti pa zamenjavo soli za žito, je označil kot eno izmed najbolj bistvenih potez slovenskega gospodarstva v dobi pred nastankom velikih komercialnih cest in razširitvijo voznega prometa. V posebni študiji pa je razpravljal o vprašanju, kakšno razmerje je bilo med stroški tvorjenja in ceno nekaterih vrst blaga.⁶ V razpravi o idrijskem rudniku je *Verbičeva* obravnavala tvorjenje za njegove potrebe. Tovorniki so oskrbovali transport živega srebra in cinobra iz Idrije v Trst in Beljak, donášali pa so v Idrijo žito in druge potrebščine.⁷ Razen navedenih so tovarnike in tovarništvo omenjali še drugi avtorji. Največkrat je to bilo pri obravnavanju podložniških obveznosti, ko je šlo za opravljanje tvorjenja kot tlaške. Na nekatere izmed njih se bom še skliceval ter jih omenjal v opombah.

Več področij tovarništva je bilo že obravnavanih, vendar se mi ne zdi odveč, obdelati to nekdanjo gospodarsko dejavnost v širšem okviru. V zvezi s tovarništvom se nam postavljajo razna vprašanja, ki še niso dovolj pojasnjena. Ta razprava bo poskusila odgovoriti na nekatera izmed njih. Naše zgodovinopisje je na splošno opozarjalo na precejšen obseg tovarništva, njegovo povezavo s kmečkim trgovanjem in gospodarski pomen tovarništva kot postranske dejavnosti za kranjskega kmeta. Za pravilnejšo sodbo o obsegu je potrebno raziskati razširjenost tovarnikov po posameznih območjih dežele in okolnosti, v katerih so se kmečki podložniki ukvarjali s tvorjenjem. Nekateri urbarji omenjajo tvorjenje kot tlako, ki so jo podložniki morali opravljati zemljiškemu gospodu. Ponekod so bili obremenjeni s tako obveznostjo v korist deželnokežje komore. Pogosto se omenjajo tovarniki, ki so tovorili blago za trgovce ali fužinarje. V takih primerih so tovarniške posle prevzemali prostovoljno zaradi zaslužka in so jih opravljali za dogovorjeno plačilo. Tvorjenje podložnikov je bilo dostikrat združeno s kmečko trgovino. Kranjski kmetje so tovorili deželne pridelke, največ žito, na prodaj ali za zamenjavo v obmorska mesta in se povečini vračali s tamkajš-

⁴ J. Žontar, Nastanek, gospodarska in družbena problematika policijskih redov prve polovice 16. stoletja za dolnjeavstrijske dežele s posebnim oziranjem na slovenske pokrajine. ZC X—XI/1956—1957, str. 53, 75 sl., 85 sl., 106 sl., 114; Zapora proti kugi v Karavankah v letih 1713—1716. Knjižnica Muzejskega društva v Trzinu. Priloga »Tržiškega vestnika« VI/1957, št. 11.

⁵ F. Gestrin, Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja. Ljubljana 1965; Mitninske knjige 16. in 17. stoletja na Slovenskem. Ljubljana 1972; Trgovina in kmečki upori na Slovenskem in Hrvaškem v XVI. stoletju. ZC XXVII/1973, str. 210 sl.; Kmečka trgovina kot ozadje kmečkih uporov. Kmečki puniti na Slovenskem. Situla. Razprave Narodnega muzeja v Ljubljani 13, Ljubljana 1973, str. 45 sl.; Gospodarska in socialna struktura gornjegrajske posesti po urbarju leta 1426. ZC VI—VII/1952—1953, str. 505 sl.; Obdobje fevdalizma na ozemlju domžalske občine v luči zemljiškega gospodarstva. Zbornik občine Domžale. Domžale 1979, str. 31 sl.

⁶ S. Vilfan, K zgodovini kmečkega kupčevanja s soljo. Kronika X/1962, str. 129 sl. in XI/1963, str. 1 sl.; Transportni stroški okoli leta 1600. Acta historico-oconomica Iugoslaviae V/1978, Zagreb, str. 79 sl.

⁷ M. Verbič, Idrijski rudnik do konca 16. stoletja. Inauguralna disertacija. Tipkopis v knjižnici oddelka za zgodovino filozofske fakultete v Ljubljani.

njnimi pridelki, zlasti soljo in vinom, kar so prodajali ali zamenjavali na domačem tržišču. Te posle so opravljali na svoj račun in si tako pridobili poleg kmetije dodaten vir dohodkov. Tovorniki v bližini primorskih mest pa so si nabavljali sol, da so jo potem v zaledju zamenjavali za žito, ki ga sami niso pridelovali dovolj za svoje potrebe. Dogajalo se je tudi, da so pogoji in okoliščine tvorjenja za tovarnika bile drugačne ob povratku iz obmorskih mest kot na poti tja. Tisti, ki so tvorili blago v pristaniška mesta v izvrševanju svojih obveznosti kot podložniki ali pa najeti proti plačilu od trgovcev oziroma fužinarjev, so se mogli vračati z nakupljeno soljo, vinom ali drugim blagom, kar so potem prodali ali zamenjali v domačih krajih.

Razvoj tovarništva od srednjega veka pa do 18. stoletja, ko so ga začeli opuščati in prehajati k transportu blaga z vozovi, je doživljal razne spremembe. Trgovina z žitom in soljo, ki sta bila glavna predmeta kranjskega tovarništva, je bila v marsičem spremenjena in preusmerjena. Splošni gospodarski razvoj je prinesel tudi še druge spremembe, ki niso ostale brez vpliva na tovarništvo. Zato bo naloga te razprave, da tudi poskusi ugotoviti, kaj vse je vplivalo na razvoj tovarništva, bodisi da ga je oviralo ali pospeševalo.

2. Ob koncu srednjega veka

Med najstarejšimi viri z omembo tovarnikov oziroma tvorjenja so razni ohranjeni registri zemljiških gospodstev, zlasti urbarji, ki so ga navajali med podložniško tlako. Med temi so na prvem mestu urbarji freisinske škofije, ki se nanašajo na loško gospodstvo. Že po urbarjih iz let 1291 in 1318 so morali podložniki nekaterih vasi tvoriti vino iz freisinske posesti na Dolenjskem v Loko. Računske knjige loškega gospodstva za leta 1396—1397 in 1437—1438 pa kažejo še druge tovarniške obveznosti podložnikov: Tvorili so tudi vina iz Primorske (največkrat je omenjena rebula) v Oberwelz pri Judenburgu, kjer je bil sedež freisinskega gospodstva, ali na Dunaj. Enkrat je bilo omenjeno skupaj z rebulo tudi tvorjenje platna. Rebule niso tvorili pogosto, v obeh omenjenih računskih knjigah, ki obsegata štiri leta, je zabeleženih le pet tvorov. Število tvorov, ki je šlo vsakokrat na pot, ni bilo veliko, kot najmanjša količina je navedena 10, kot najvišja 12 tvorov. Tovorniki so prejeli od loškega gospodstva za opravljena pota odškodnino v denarju in naturalijah kot siru, kruhu, rži in ovsu.⁸ Loška urbarja za leti 1500 in 1501 navajata obveznike oziroma število tovarnih poti, ki so jih morali opraviti podložniki posameznih županij. Teda je obveznost tvorjenja vina z dolenske posesti v Loko imelo v osmih županijah 187 od skupno okoli 600 podložnikov. Za tvorjenje jim je pripadala določena pristojbina. Kolikor tvorjenje ni prišlo v poštev, je bilo treba plačati določen znesek kot odkupnino, tovarščino. Vino so morali iz Dolenske v Loko tvoriti za določeno odškodnino tudi podložniki bitenjske županije s 26 in godeške z 12 konji. Obveznost bitenjske županije je bila poleg tega še tvorjenje rebule iz Loke v Mauterndorf na Salzburškem. Dolžnost podložnikov v Stražišču in na Gorenji Savi pa je bila prenesti v Loko za potrebe gospodstva v Kranju nakupljene tovore blaga.⁹ V klevevškem gospodstvu na Dolenjskem, ki je bilo freisinska posest, je morala vsaka huba (konec 14. stol. jih je bilo 240) letno enkrat tvoriti vino v Ljubljano, zato

⁸ P. Blaznik, Urbarji freisinske škofije. Srednjeveški urbarji za Slovenijo, zvezek četrti. Ljubljana 1963, str. 114, 153, 161, 202, 207, 272 sl., 281 sl., 284.

⁹ P. Blaznik, Urbarji . . . , str. 114, 337, 343 sl., 351 sl., 354 sl.; Kolonizacija Selške doline, Ljubljana 1928, str. 65 sl.; Kolonizacija Poljanske doline, Glasnik Muzejskega društva za Slovenijo XIX/1938, str. 34 sl.

ji je gospostvo odračunalo 14 dni tlake. Možen pa je bil odkup tovarniške tlake proti plačilu tovorščine.¹⁰

Na območju premskega gospostva so po urbarju iz leta 1498 kmetje morali vse do morja nositi žito, ki ga je gospostvo hotelo prodati. Tudi donajanje vina in desetinskega žita v grad je bila njihova dolžnost. Iz vasi Topolec so morali hoditi po olje, kolikor ga je grad potreboval. Po postojnskem urbarju istega leta je bila obveznost podložnikov v več vaseh okoli Postojne, da so enkrat letno spravljali žitno desetino iz Cerknice v Postojno, kamor so morali žito donašati tudi podložniki iz Begunj pri Cerknici. Vendar dejansko kmetje niso več splošno opravljali tovarniške tlake, temveč so plačevali tovorščino. To kaže, da so se tedaj med zemljiškimi gospodi in podložniki namesto naturalnih uveljavljali že v večjem obsegu denarni odnosi. Devinski podložniki so po urbarju iz leta 1524 bili dolžni tovoriti vino in žito. Vsaka kmetija iz vasi Veliki Repen, Voglje, Zgonik in Salež je morala, če je bilo potrebno, dvakrat tovoriti žito v Senožeče. V župniji štorje so morali tovoriti vino do Tomaja in oves proti Pivki ali Gotniku. Obveznost transporta vina se omenja še v drugih vaseh.¹¹ Na območju gospostva Jablje so, kot kaže urbar iz leta 1493, podložniki plačevali tovorščino namesto dejanskega opravljanja tlake s tovorjenjem. Da pa so podložniki tovorili in kupčevali, dokazuje obveznost podložnika, ki je moral dati zemljiškemu gospodu polovnjak soli.¹² Tovorjenje se kot tlaka omenja v starejših urbarjih skoraj pri vseh zemljiških gospostvih v Ljubljani in njeni okolici. Podložniki deželnega glavarja so morali oskrbovati z enim konjem transport soli; komendski podložniki iz Dragomerja in Brezij so tovorili vino z Vipavskega. Pri nekaterih gospostvih so se podložniki odkupili te obveznosti s plačilom tovorščine, katere višina je bila različna.¹³ Za kartuzijanski samostan v Bistri so na uporabo podatki šele iz leta 1659, vendar ni dvoma, da je šlo za stare podložniške obveznosti. Dolžnost podložnikov je bila oskrbovati transport vina, olja in soli za samostan, na Primorskem pa so morali nositi sodčke, putrhe in drugo lešeno pšodo. Za opravljanje te dolžnosti so prejemale le kruh in vino. V rektificiranih dominikalnih aktih sredi 18. stoletja so obveznosti za opravljanje tovarniške tlake točneje opisani. Skupno je bilo treba prenesti okoli 250 tovorov. Županije Verd, Laze, Borovnica in Kot so morale opraviti mala in velika tovarna pota. Županija Podlipa je morala spraviti 17 1/2 tovara vina iz Erzelja, Gabrij ali Planine na Vipavskem v Bistvo. Za to pot je bilo potrebnih 8 oseb skozi 4 dni. Iz županije Begunje in Bezuljak je moralo poleg transportov sena, skodel in desak 24 oseb tovoriti vino in olje iz Kopra ter sol iz Trsta. Pri malem in velikem tovorjenju zaposleni so dobivali za nagrado le vino, tisti, ki so tovorili vino, olje in sol pa še kruh in kašo.¹⁴

Čeprav se omejuje ta razprava na kranjsko tovarništvo, naj bo omejena tudi tovarniška tlaka za benediktinski samostan v Gornjem gradu, saj so gornjegrajski tovarniki hodili po istih poteh kot kranjski. V urbarju iz leta 1426 so bile naknadno vpisane obveznosti za opravljanje tovarniške tlake. Pet podložnikov, vsak iz drugega kraja, je moralo opraviti tovarniško pot po olje in specerijsko blago na Laško ali pa plačati določen znesek. Dolžnost oskrbnikov in pobiralcev desetine, 15 po številu, pa je bila, da so

¹⁰ P. Blaznik, Zemljiška gospostva v območju freisinskih dolenjskih posesti. Ljubljana 1958, str. 83 sl.

¹¹ M. Kos, Urbarji Slovenskega Primorja. Srednjeveški urbarji za Slovenijo, zvezek tretji, Devinsko gospostvo, str. 210, 212, 217 sl., Postojnsko gospostvo, str. 227, 229, 231, 233, 238, Premsko gospostvo, str. 240 sl., 248 sl.

¹² F. Gestrin, Obdobje fevdalizma na ozemlju domžalske občine v luči zemljiškega gospostva Jablje. Zbornik občine Domžale, Domžale 1979, str. 31.

¹³ P. Blaznik, Zemljiška gospostva v Ljubljani in njeni okolici. Publikacije Mestnega arhiva Ljubljanskega. Razprave zv. 2. Ljubljana 1971, str. 73.

¹⁴ J. Wallner, Wirtschaftliche Verhältnisse und Hausordnung der Karthause Freudenthal im Jahre 1649. Mitteilungen des Musealvereines für Krain V/1892, str. 97; AS RDA, Postojnsko okrožje št. 2, Samostan Bistra.

šli enkrat po sol oziroma dati tovor soli. Za Pilštajn, Dednjo vas pri Pišecah, Šentjurij ob Taboru in Vransko je moralo tovoriti sol po deset podložnikov iz urada Luče in Ljubenska gora in štirje, iz urada Solčava. Od tlake so se mogli odkupiti s plačilom v denarju.¹⁵

V večini starih urbarjev je obveznost opravljanja tovarniške tlake opisana kot opravljanje »voznje«, v nemških tekstih »franphardt«, tlaška voznja, največkrat pa le kot »fahrt«. Vendar ni dvoma, da gre v vseh takih primerih za tovarniško tlako, tako kažejo vse druge okolnosti v zvezi s to podložniško obveznostjo. Nemška beseda »fahrt« ni pomenila le voznje, temveč tudi transport s prenašanjem bодisi na hrbtu človeka ali živine.¹⁶ Ker so pri tlaki z »voznjami« mogoči nesporazumi, bi bilo priporočljivo, da bi se v naši zgodovinski literaturi v takih primerih tlaka s tovorjenjem tudi tako označila.

Že samo za nekaj zemljiških gospostev navedeni podatki, ki so povzeti iz objavljenih urbarjev in drugih virov, kažejo, kakšen je bil značaj tovarniške tlake in kakšno podložniško obremenitev je pomenila. Odkrivajo pa tudi, kateri pridelki oziroma kakšno blago je prihajalo pri tem največkrat v poštev. Obenem moremo ugotoviti, da je bila, kot posledica širjenja denarnih odnosov med zemljiškim gospodom in podložniki, ponekod obveznost tovorjenja spremenjena v obveznost plačevanja tovarščine. Tovorjenje je bilo verjetno prva vrsta tlake, ki jo je nadomestila denarna dajatev. Terezijanski kataster, ki daje splošen pregled gléde tlačanskih del, priča, da je bila tovarščina zelo razširjena po vsej deželi. Najbrž ni bilo pomembnejšega gospostva, ki ne bi izkazalo tovarščine med dominikalnimi dohodki. Seveda ni bila to splošna obveznost podložnikov, tovarniška tlaka je bremenila le določene kmetije, ki so po spremembi tlake v denarno obveznost plačevale tovarščino. Na osnovi podatkov o tovarščini moremo sklepati na nekdanji obseg tovarniške tlake po zemljiških gospostvih, za katere starejši viri niso ohranjeni.

Iz 15. stoletja je nekaj listin, ki so tovarnikom predpisovale plačilo mitnine ali mostnine od natovorjenih konj. Leta 1453 je bilo uvedeno začasno pobiranje mitnine v Planini, da bi s tem dohodkom popravili tamkajšnjo cesto in most. Vsak tovarnik je moral plačati en denarič od natovorjenega konja.¹⁷ Leta 1477 je vladar dovolil Ljubljani do nove odredbe uvedbo mostnine za vzdrževanje in popraviljanje mostov. Znašala je normalno en denarič od tovarnega konja; ob letnih sejmih so morali plačevati dva denariča.¹⁸ Cesar Maksimilijan I. je leta 1496 naročil kranjskemu deželnemu glavarju in vicedomu, naj se pobira za popravilo ceste Ljubljana—Vrhnika cestnina enega denarica od konja, bodisi natovorjenega ali brez tovara, dokler cesta ne bo popravljena. Cesta je bila od deževja popolnoma uničena, trgovci in drugi, ki so jo uporabljali, so zato trpeli znatno škodo pri konjih.¹⁹

Dve od navedenih listin se nanašata na najprometnejšo trgovsko pot na kranjskem ozemlju, to je od obmorskih mest v Ljubljano. V obeh listinah kot tudi v tretji o ljubljanski mostnini se omenjajo le tovarni konji, od katerih je bilo treba plačati predpisano pristojbino. Tako te listine pričajo, da je bilo tedaj tovorjenje splošen način transporta v blagovnem

¹⁵ I. Orožen, Das Bisthum und die Diözese Lavant II, Das Benediktiner-Stift Oberburg, Maribor 1876, str. 320 sl.; F. Gestrin, Gospodarska in socialna struktura gornjegrajske posesti po urbarju leta 1426. ZC VI—VII/1952—1953, str. 505 sl.

¹⁶ I. Schmeller, Bayerisches Wörterbuch I. München 1872, 736 sl., faren: in der allgemeinen Bedeutung des sich begebens; 759, die Fahrt: was auf einmal geführt wird, auch eine Ladung die ein Mann auf seinem Rücken heimträgt. Izraz »furne« v pomenu tovorjenja je tudi v listini 1475, februar 21, Andernach (GZL IV/3), s katero je vladar naročil deželnemu glavarju in vicedomu, naj prepovesta čolnarjem in brodnikom pobirati prevoznino od tistih, ki ob nizki vodi blago sami prenesejo ali pretovorijo na konjih (tragen oder auf rossen furrn).

¹⁷ GZL III/62 — 1453, avgust 5, Gradec.

¹⁸ GZL IV/8 — 1477, maj 8, Dunaj.

¹⁹ GZL IX/98 — 1496, oktober 20.

prometu. Toda iz srednjega veka je znanih le malo virov, ki govorijo o tovorjenju trgovskega blaga. Zato si moremo o obsegu tovorjenja, razširjenosti, gospodarskem pomenu in različnih okolnostih napraviti le približno sliko.

Trgovci so gotovo v precejšnji meri uporabljali tovarnike, da so tovorili zanje razno blago, ki so ga prodali v tuja mesta oziroma so ga od tam dobivali. Ohranjena je listina iz leta 1498, ki nam razkriva, na kakšen način se je odvijal trgovski promet s posredovanjem tovarništva. Ljubljanski trgovec je vodil 7 tovorov kož in 3 tovore žebeljev v Trst, da bi od tržaškega trgovca v zameno prevzel blago, ki naj bi prispelo iz Benetk. Verjetno je šlo predvsem za kolonialno in špicerijsko blago. Tržaški trgovec je od tovarnikov prineseno blago prevzel brez vednosti in pristanka ljubljanskega trgovca, dasi še ni imel beneškega blaga za zameno. Na prošnjo Ljubljancana, ki je zahteval izvršitev posla po dogovoru in je tudi želel najete tovarnike čimprej odpraviti z blagom domov, da ne bi trošil denarja za njihovo bivanje v Trstu, je magistrat posredoval pri Tržacanih v korist svojega someščana.²⁰ Ta zaplet je bil vzrok, da nam je ostalo v spisih pričevanje o trgovskem poslu in njegovih okolnostih.

Tako, kot je omenjeno v listini iz leta 1498, je tedaj potekal navadno promet blaga, ki je iz viškov proizvodnje v deželi šlo v tujino, oziroma tuje blaga, ki je od tam prihajalo v našo deželo. Med trgovskim blagom, ki je šlo iz dežele, so bili konec 15. stoletja najpomembnejši žito, železo in železni izdelki, platno in kože, v deželo pa je prihajala sol, olje, vino in špicerijsko blago. Ta trgovski promet se je razvijal v glavnem med primorskimi mesti in zaledjem. Obravnaval ga je izčrpno Gestrin, ki ga je za nekatere vrste blaga tudi količinsko ocenil. Po njegovi sodbi je trgovina zaledja s primorskimi mesti že v drugi polovici 15. stoletja in dalje ob viških dosegla in celo preseгла število 200.000 tovorov skupnega prometa tja in nazaj. Letno količino žita, ki so jo nakupila primorska mesta od Trsta do Pirana in Reka za svoje potrebe, je Gestrin cenil na 30.000 starjev. Dobavljalo jim ga je ob koncu srednjega veka predvsem zaledje, to je Kranjska, Spodnja Štajerska, Koroška, v manjši meri sta bili pri tem udeleženi Hrvatska in Ogrska. Poleg žita za lastne potrebe so skozi omenjena obmorska mesta izvozili precejšnje množine žita tudi dalje, tako da je bila njihova trgovina z žitom vsaj za 25 do 50 % višja. Računati je torej treba s količino do okoli 45.000 starjev ali okoli 22.500 tovorov žita v letih, ko trgovina ni bila omejena zaradi slabih letin, prepovedi izvoza ali drugih vzrokov. Druga velika postavka v prometu s primorskimi mesti je bilo železo in železni izdelki. Poleg kranjskega železa je šel tja znaten del koroškega železa s posredovanjem trgovcev iz Ljubljane in Kranja. Promet v primorska mesta in dalje v Italijo je po približni oceni dosegal okoli 25.000 tovorov.²¹

Ostale vrste blaga so bile, kot kažejo ohranjeni bolj ali manj fragmentarni podatki, v trgovskem prometu s primorskimi mesti zastopane v manjših količinah. V začetku 18. stoletja (še le za ta čas so znani podatki za večino blagovnega prometa) je šlo iz dežele okoli 1200 tovorov platna in 170 tovorov medu, ki pa je bil usmerjen v glavnem čez Beljako v Nemčijo.²² Za les in lesne izdelke ni podatkov o izvoženih količinah, dasi je izvoz lesnih izdelkov v nekaterih delih dežele dosegal precejšen obseg. Vir iz leta 1520 omenja, da so Kočevarji tovorili lesne izdelke na prodaj.²³ V trgovini s ko-

²⁰ GZL X/98 — 1498, april 16, Ljubljana.

²¹ Gestrin, *Trgovina* . . . , str. 45 sl., 165 sl. in 179 sl.

²² AS Rkp I/77 r, S. Raigersfeld, *Kurze gründliche Beschreibung der Interessen zwischen Steyer, Kärnten und Crain, dann zwischen den Grafschaften Görz und Gradisca und den Hauptmannschaften Triest und Fiume*. 31. 12. 1728. Pag. 34 in 39.

²³ P. Wolsegger, *Das Urbarium der Herrschaft Gottschee vom Jahre 1574. Mittheilungen des Musealvereines für Krain III/1890*, str. 143.

žami in kožuho vino pa je le deloma šlo za domače blago, večji del je prihajal iz Hrvatske in Ogrske ter so trgovci na Kranjskem posredovali nadaljnjo prodajo.²⁴

Glavno blago, ki je iz primorskih mest šlo v zaledje, je bila sol. Dobavljala so jo predvsem beneška mesta v Istri, Piran, Koper in Milje, prihajala pa je tudi iz drugih obmorskih mest. Letna količina je znašala po Gestrinovi cenitvi 50.000 in tudi več tovorov.²⁵

Ta cenitev se nanaša na drugo polovico 16. stoletja. Večji postavki sta bili še vino in olje, količinsko manj pomembno je bilo kolonialno blago in tkanine. Tudi za vino in olje so podatki šele iz začetka 18. stoletja. Tedaj so uvozili letno okoli 11.000 tovorov primorskega in goriškega vina in 2500 tovorov olja.²⁶

Navedeni podatki o količinah blaga se ne nanašajo na isto dobo; najstarejši so za konec 15. stoletja, nekateri pa iz začetka 18. stoletja. Zato ne kažejo tovarniškega prometa v določenem času, temveč le približno sliko o njegovem gibanju v posameznih obdobjih. Po teh podatkih je ocenjen izvoz v obmorska mesta nekaj nad 50.000 tovorov žita, železa in platna. Količina drugih vrst blaga ni znana, bila pa je nepomembna v primeri z žitom in železom. Uvoz v obratni smeri je ocenjen na okoli 63.000 tovorov soli, vina in olja, drugo blago je količinsko pomenilo malo. Poleg legalnega trgovskega prometa, ki je bolj ali manj popolno zajet v navedenih številkah, je treba upoštevati tudi tihotapsko tvorjenje, ki se je izmikalo mitnicam in obveznim potem. Največ so tihotapili žito, sol in vino, torej blago, ki je prevladovalo v kmečki trgovini.²⁷ Čeprav je tihotapska trgovina zavzemala precejšen obseg, je le malo verjetno, da se je količinsko približala obsegu legalnega prometa. Zato se mi zdi pretirana Gestrinova cenitev, da je promet z obmorskimi mesti znašal 100.000 tovorov v vsako smer. V obmorska mesta je gotovo šlo največ žita. Toda količinsko je bila ta postavka nezanesljiva, bila je odvisna od letin; količine, ki jih je bilo mogoče izvoziti iz dežele, so se letno spreminjale, pogosto so bile omejene.²⁸

Blagovni promet med obmorskimi mesti in zaledjem je ob koncu srednjega veka tvoril pretežni del vsega trgovskega prometa v deželi, ki so ga opravljali tovarniki. Razčlenitev po vrstah blaga omogoča, da dobimo nekaj vpogleda v vlogo tovarnikov v trgovskem prometu in njihovem odnosu do pretovorjenega blaga. Prodaja železa in železnih izdelkov zunaj dežele je bila največ v rokah trgovcev, manj pa v rokah fužinarjev ali pa kmečkih tovarnikov, ki so morda to blago dobili v zameno za vino, pritorjeno iz Primorja. Zato so železo in železne izdelke tovorili predvsem najeti tovarniki, ki so bili iz fužinskih okolišev.^{28a} Pri žitu je bilo drugače. Meščanski trgovci so bili pri žitni trgovini udeleženi le v manjši meri, žito so prodajali zemljiški gospodje in kmetje. V večjih količinah so žito imeli na prodaj le zemljiški gospodje, ki so razen z lastnim pridelkom razpolagali tudi z žitom, pridobljenim s podložniškimi dajatvami. Na trg v obmorska mesta so tovorili kmetje lastno in tuje žito. Pod nekaterimi zemljiškimi gospodstvi so bili podložniki dolžni nositi na trg gospodov pridelček. Zemljiški gospodje so jih najemali tudi kot tovarnike ali pa so jim prepuščali prodajo in celo izdajali spremna pisma za svoje pridelke, da kmetom ni bilo treba plačevati mitnin.²⁹ Omeniti je treba še drugo kategorijo kmečkih tovarnikov

²⁴ Gestrin, *Trgovina* . . . , str. 174 sl.

²⁵ Gestrin, *Trgovina* . . . , str. 153 sl. Na drugem mestu (*Trgovina in kmečki upori na Slovenskem in Hrvatskem v XVI. stoletju*, ZC XVII/1973, str. 211) navaja Gestrin, da so kmečki kupčevalci v posameznih letih pripeljali iz mest slovenske Istre v zaledje, deloma tudi na hrvatsko ozemlje, do 90.000 tovorov soli, razen tega še vino, olje in drugo blago.

²⁶ AS Rkp I/77 r, S. Raigersfeld, pag. 15 in 34 sl. Podatki so povprečje v letih 1712—1721 v deželo uvoženih količin.

²⁷ Gestrin, *Trgovina* . . . , str. 46 sl.

²⁸ Valenčič, *Žitna trgovina* . . . , str. 20 sl.

^{28a} Müllner, *Geschichte des Eisens* . . . , str. 709, 736.

žita, ki niso tovorili lastnega pridelka, temveč so žito kupovali na trgih kranjskih mest. Na ljubljanskem trgu so kupovali žito Vrhničani in Vipavci, tovarniki in kmetje iz senožeškega okoliša, s Krasa in Pivke, Goriškega in Trsta. Prinašali so v Ljubljano na prodaj sol, olje in vino, v zameno pa kupovali žito bodisi za lastne potrebe, bodisi za ponovno zamenjavo za sol in druge proizvode obmorskih mest. Prodajo tem kupcem je ljubljanski mestni svet dopuščal tudi takrat, ko je sicer zaradi slabih letin in draginje omejeval nakupovanje žita po nemeščanih.³⁰

Pri tovorjenju železa in železnih izdelkov, kjer je običajno šlo za večje pošiljke, so prevladovali najeti tovarniki. Glede tovorjenja žita je, težko oceniti, koliko tovarnikov ga je tovorilo za svoj račun ter koliko jih je tovorilo tuje žito proti plačilu tovarnine. Pri majhnih kmetijah, ki so prevladovale na Kranjskem, in pri obveznih dajatvah dela žitnega pridelka zemljiškemu gospodu, kmetje na splošno niso imeli mnogo odvišnega žita za prodajo. Tudi so bila v deželi obširna območja, kjer je pridelek žita komaj zadostoval za lastne potrebe, npr. na Notranjskem, v kočevskem in ribniškem okolišu. Del žitnega pridelka pa je že tako imel kupce v deželi, kupovali so ga potrošniki v mestih in v fužinarskih ter rudarskih krajih. Zato se mi zdi verjetno, da kmetje, ki so tovorili v obmorska mesta lastni pridelek, niso bili številni. Pač pa je bilo verjetno več tistih, ki so se razen s kmetijstvom stalno ukvarjali s tovarništvom, obenem pa so tudi prekupčevali s pridelki, ki so jih tovorili. Ti so bili glavni zastopniki kmečke trgovine, ki je, kot kaže sporazum med plemstvom in mesti ter trgi iz leta 1492, imela znaten delež zlasti pri treh najvažnejših predmetih tedanje trgovine na Kranjskem, to je žitu, vinu in soli. Po tem sporazumu so kmetje smeli uvažati morsko sol, jo neovirano prodajati v deželi in zunaj dežele, ali pa jo zamenjavati za žito in vino ter žito ponovno izvažati na Laško, vino pa prodajati predvsem v deželi, izvažati so smeli le kislá vina.³¹ Trgovina je tedaj potekala deloma še v obliki neposredne zamenjave brez posredovanja denarja. Način trgovanja pa kaže, kako je bil izvoz blaga iz dežele povezan z uvozom drugega blaga, da bi mogli tovarniki kar največ izkoristiti obe smeri transporta in ne bi potovali brez tovora.

Po podatkih o prometu med obmorskimi mesti in zaledjem količine blaga v obeh smereh niso bile v ravnotežju. V deželo ga je prihajalo več, kot pa odhajalo. Samo uvoz soli je presegal izvoz žita in železa, ki sta bila količinsko glavna izvozna predmeta. V trgovskem prometu je torej sol močno prevladovala, zato je bilo tovorjenje soli značilno za kranjsko tovarništvo in je tudi odločilno usmerjalo njegov razvoj. Značilna je bila tudi teritorialna razširjenost tovarnikov; številni so bili v območjih, kjer so se ukvarjali s solno trgovino. To je bilo na Krasu in na Notranjskem ter v dobrepoljski dolini in sosednih krajih ter tudi na goratem območju nad Vranskem, v okolišu Gornjega grada in Luč do kranjske meje.³² Tovorniki iz teh območij so bili obenem kupci žita, ki ga sami niso pridelali dovolj. Kupovali ali zamenjavali ga niso le za svoje potrebe, temveč tudi za ponovno zamenjavo za sol, ki so z njo prekupčevali.

3. Kmečka trgovina in tovarništvo

Podatki o trgovini s primorskimi mesti so pokazali, kako pomembno vlogo so pri tem imeli kmečki tovarniki, sporazum med plemstvom in mesti ter trgi iz leta 1492 pa je potrdil, kako močno so bili konec srednjega veka

²⁹ Gestrin, Trgovina . . . , str. 41 sl.

³⁰ Valencič, Žitna trgovina . . . , str. 8.

³¹ GZL IV/27 — 1492, marec 23, Ljubljana; F. Zwitter, Starejša kranjska mesta in meščanstvo, Ljubljana 1929, str. 50 sl.; J. Zontar, Zgodovina mesta Kranja, Ljubljana 1939, str. 101 sl.

³² Gestrin, Trgovina . . . , str. 153.

kmetje vključeni v trgovski promet. Že nekaj desetletij pozneje sporazum ni več ustrezal kmečki trgovini, omejeval jo je pri poseganju na nova področja. Sporna vprašanja, ki so se pri tem pojavljala med zemljiškimi gospodi in njihovimi podložniki ter mesti in trgi, so skušali rešiti z novimi policijskimi redi. O razmejitvi področja kmečke in meščanske trgovine so potekale dolgotrajne razprave. Gradivo, ki se je o tem ohranilo, vsebuje marsikaj o obsegu in vlogi tedanjega tovarništva v prvi polovici 16. stoletja.³³

Glavni predmeti kmečke trgovine so bili žito, živina, sol in vino, razen trgovine z živino je bilo to trgovanje združeno s tovarništvom. Pri trgovanju z žitom se kmetje niso omejevali na lastni pridelek. Zamenjavali so sol za žito na Kranjskem, štajerskem, v Slovenski Marki, Slavoniji in drugod. Od Slavoncev so prevzemali žito navadno v Brežicah, Kostanjevici in Krškem. Veliko kmetov je tovorilo žito na Vipavsko, Goriško in v Furlanijo. Tam so žito zamenjali za vino, ga prinesli v deželo in ga prodajali, kjer in kakor so ga pač mogli.³⁴ Po trditvi kranjskih deželnih stanov so se kmečki podložniki s takim trgovanjem, brez katerega ne bi mogli vzdržati na kmetijah, ukvarjali že vsaj 100 let. Pri tovorjenju je bilo stalno zaposlenih 4000 do 6000 konj.³⁵

Ocena števila tovarnih konj je prvi podatek, ki odkriva obseg tovarništva v času, ko je bilo že močno razširjeno. Samo število tovarnih konj ne zadostuje, da bi si mogli napraviti sodbo o pomenu tovarništva v gospodarstvu dežele. Ni znano število kmetov na Kranjskem v tistem času in tudi ne število konj. Te podatke imamo šele iz prve polovice 19. stoletja. Da moremo pravilneje vrednotiti pomen sporočenega števila konj v začetku 16. stoletja, mu hočemo za primerjavo postaviti nasproti četudi 300 let mlajše podatke o številu kmetov in konj. Na Kranjskem je bilo leta 1837 46.959 rustikalistov, to je zemljakov, polzemljakov in maseljčarjev, in 23.965 kajžarjev ter manjših zemljiških posestnikov, od katerih so se mnogi ukvarjali tudi s kakšno obrtno ali drugo dejavnostjo.³⁶ Navedene številke veljajo seveda za deželo v tedanjem obsegu, torej brez severne Istre, ki je bila prej združena s Kranjsko. V začetku 16. stoletja je bilo kmetov manj, saj so vmes stoletja drobljenja kmetij in naraščanje kajžarstva. Četudi vzamemo, da je bilo kmečkih posestnikov polovica manj, kar bi nekako ustrezalo številu kmetov, če bi vsi imeli cele kmetije, se je le manjši del ukvarjal s tovarništvom. Tovarnikov ni moglo biti več kot stalno s tovorjenjem zaposlenih konj. Morebitna misel, da so se vsi kmetje, ki so imeli konje, občasno ukvarjali s tovorjenjem, se mi ne zdi sprejemljiva. Tovorjenje se gotovo ni razširilo v območjih, ki so bila oddaljena od poti, po katerih je potekal tedanji blagovni promet. Razen tega je zahtevalo poslovne izkušnje in spretnosti, ki jim vsak kmet ni mogel biti kos. Tudi stanje kmetijstva v deželi ni bilo tako, da bi si kmečko prebivalstvo moralo na splošno iskati zaslužka in kruha v drugih gospodarskih panogah. Bila so le nekatera območja, kjer kmetje niso imeli dovolj obdelovalne zemlje za preživljanje ali pa je bila premalo rodovitna. Deželni stanovi so močno pretiravali, ko so trdili, da »večji del podložnikov ne bi mogel vzdržati na hubah, odrajtovati dajatve zemljiškemu gospodu in davke, čeprav živijo zelo skromno ob prosenem in ajdovem kruhu, ako se ne bi ukvarjali zlasti s tovorjenjem na Goriško, Vipavsko, v Trst in na Laško ter tam prodajali in barantali ter vozili odtod vino in sol. Zlasti na Dolenjskem in na Krasu, kjer so daleč od letnih in tedenskih sejmov, bi brez tovorjenja ne mogli ostati na svojih

³³ Zontar, Policijski redi, str. 32 sl.

³⁴ Zontar, Policijski redi, str. 31 sl.

³⁵ Zontar, Policijski redi, str. 53.

³⁶ F. Hlubek, Die Bewohner von Crain. Carniola 1842/43, str. 334 sl.; Zur Statistik von Krain und Kärnten. Carniola 1840/41, str. 202 sl.

skromnih posestvih.³⁷ Glede Krasa so imeli deželni stanovi prav, na Dolenjskem pa bi morali svojo trditev omejiti na posamezna območja. Močno se je razvilo tovarništvo tudi v zapadnem delu Gorenjske, na loškem in radovljiškem območju. Toda to tovarništvo je imelo drugačen značaj, služilo je predvsem prodaji izdelkov tamkajšnjega železarstva in platnarstva. Deloma je bilo tudi v zvezi s kmečko trgovino. Tovorniki železnih izdelkov v Trst in Italijo so se vračali s tovari vina, gotovo ne le za lastne potrebe, temveč za prodajo.³⁸

Bili so še drugi primeri kmečkega trgovanja, ki jih niso vzpodbudile male kmetije in potreba po dodatnih zaslužkih, temveč trgovska podjetnost in želja po pridobivanju denarja. Kot so navajala mesta v obravnava policijskega reda, so bili na Kranjskem kmetje, ki so pretovorili 150 do 200 tovorov žebeljev, poleg železa, platna, olja in drugega blaga, ali pa celo 400 do 500 tovorov sladkega in drugega vina na leto.³⁹ Sicer ne dvomim o trgovanju kmetov z žebli in vinom, moram pa izključiti, da je šlo pri posameznikih za količine, kot so jih navajali pri razpravah o policijskem redu. Treba si je navedene številke le поблиže ogledati, pa takoj spoznamo, da so bile zelo pretirane. V železnikih, Kropi in Kamni gorici so proti koncu 17. stoletja izdelali letno okrog 2100 tovorov žebeljev.^{39a} Uvoz vina iz Primorja in iz Goriške je znašal, kot je bilo omenjeno že v prejšnjem poglavju, okoli 11.000 tovorov na leto. Ni verjetno, da bi 11 do 14 kmetov obvladalo trgovino z vso količino žebeljev, izdelano v treh glavnih središčih kranjskega žebjarstva, ali pa, da bi 22 do 28 kmetov uvozilo vse vino, ki je prišlo iz Primorja in Goriške. Če bi bilo res tako, sploh ne bi mogli govoriti o kmečkem trgovanju z žebli oziroma vinom, dejansko bi bilo v rokah posameznikov. Tovorniki z nadpovprečnim prometom so bili le redke izjeme v kmečkem tovarništvu; šlo je za posamezne podeželske trgovce, ki so imeli dovolj kapitala za trgovanje v večjem obsegu.

Tudi primerjava števila s tvorjenjem zaposlenih konj, 4000—6000, s številom konj v deželi kaže, da so tovarni konji tvorili le manjši del. Leta 1846 je bilo na Kranjskem 20.536 konj, ob štetju leta 1857 so jih našeli 20.753.⁴⁰ Naslednji podatki terezijanskega katastra iz srede 18. stoletja za nekaj gospostev naj pokažejo, kako so bili konji razširjeni po posameznih območjih, zlasti tistih, kjer se omenja tudi razširjenost tovarništva.

V območju logaškega gospodstva so podložniki tvorili za Idrijski rudnik, obenem pa so bili udeleženi pri trgovskem blagovnem prometu. V tabelah rustikalnih zemljišč sem mogel ugotoviti 449 podložnikov, ki so imeli živino, od teh jih je 36 imelo 78 konj. Po 12 konj sta imela dva, Anton Garzarolli, poštni mojster na Vrhniki, in Jurij Turk, kmet v Čevici pri Dolenjem Logatecu, ostali so imeli povečini enega ali dva.⁴¹ Število konj je bilo, sodeč po teh podatkih, več kot skromno. Ne da se izključiti, da ne bi bilo dvesto let prej v logaškem gospodstvu večje število tovarnih konj. Teda je bilo tovarništvo v polnem razmahu, sredi 18. stoletja ga je deloma že zamenjalo prevoznništvo, ki je isto delo opravilo z manj konji. V času zbiranja podatkov za terezijanski kataster so še vedno tovarniki morali opravljati blagovni promet iz Idrije v Logatec in na Vrhniko, kajti pot, ki so jo uporabljali, so šele leta 1762 toliko popravili, da je postala prehodna tudi za vozove.⁴² Ni bilo torej vzroka, da bi se število konj od 16. stoletja naprej znat-

³⁷ Zontar, Policijski redi, str. 114.

³⁸ F. Gestrin, Mitninske knjige 16. in 17. stoletja na Slovenskem. Ljubljana 1977, str. 101 sl., mitniška protiknjiga iz Bače za leto 1536.

³⁹ Zontar, Policijski redi, str. 85.

^{39a} Müllner, Geschichte des Eisens, str. 730.

⁴⁰ Tafeln zur Statistik der österreichischen Monarchie für die Jahre 1845 und 1846; Statistische Übersichten über die Bevölkerung und den Viehstand von Österreich nach der Zählung vom 31. October 1857.

⁴¹ AS, BT, Notranjsko št. 121, gospodstvo Logatec.

⁴² Verbič, Idrijski rudnik, str. 145.

neje skrčilo. Zato ni mogoče verjeti podatkom, da je takrat vsaka kmetija logaškega gospostva imela najmanj štiri ali pet in celo po osem tovornih konj. Če je bilo res toliko konj, potem je nerazumljivo, zakaj je kranjski vicedom odredil, da mora vsaka huba na logaškem ozemlju vzdrževati dva konja za prenašanje žita iz Vrhnike v Idrijo.⁴³

Graččina Ravne pri Pivki je imela podložnike v več vaseh okoli Pivke, v Brkinih ter med Hrpeljami ter Obrovom, torej v krajih ob tedanjih prometnih poteh ali vsaj blizu njih. V terezijanskem katastru je za podložnike v vaseh okoli Pivke in v Brkinih navedeno, da nimajo vprežnih konj, ker v teh krajih niso sposobni za poljska dela. V nekaterih vaseh so zaradi kraških tal obdelovali zemljo z govejo živino. Tudi v vaseh med Hrpeljami in Obrovom niso imeli vprežnih konj, ponekod so imeli le nekaj malih kraških konj za nošenje žita v mline. Pri Rožicah, majhnem naselju nedaleč od Hrpelj, je pripomba, da nimajo ne vprežnih in ne tovornih konj.⁴⁴ Podatki za vasi v neposrednem zaledju obmorskih mest presenečajo, ko vemo, da je bilo v bližnjih vaseh pod socerbskim gospostvom precejšnje število konj in tovarnikov.

Količinsko največji del blagovnega prometa je zavzemala sol, trgovina s soljo je bila, preden je začela država posegati z apaltom ali državnimi skladišči v promet s soljo, skoraj izključno v rokah kmečkih tovarnikov. Bila je deloma povezana z žitno trgovino, pogostokrat so jo opravljali z zamenjavo, brez denarja. Toda v deželo je prihajalo mnogo več soli, kot je znašal izvoz žita. Znatna količina soli, do 25.000 tovorov letno, je šla na Spodnje Štajersko, pogosto v zameno za žito.⁴⁵ Vse to kaže, da so velik delež pri uvozu soli na Kranjsko imeli tovarniki v neposrednem zaledju obmorskih mest, ki jim je bilo tovorjenje več ali manj stalno opravilo.

Bilo je že omenjeno, da so se s solno trgovino ukvarjali zlasti na Krasu in na Notranjskem. Veliko tovarnikov je bilo v nekaterih krajih severne Istre. To so bile predvsem vasi v Čičariji, takrat še pod kranjsko upravo, danes zunaj slovenskega ozemlja. Po terezijanskem katastru je imenje Mune imelo v vaseh Velike Mune, Male Mune in Žejane 122 podložnikov. Med njimi so bili 104 lastniki živine, 96 od njih je imelo 110 konj. Torej so skoraj vsi, ki so imeli kaj zemlje, imeli tudi konja, nekateri celo več. Razen tega so imeli 81 volov, ki so jih uporabljali za poljska dela. V terezijanskem katastru je za omenjene vasi še pripomba, da med podložniki ni obrtnikov, ker se vsi preživljajo s tihotapstvom soli. Ti kraji so bili ob beneški meji, vse pašnike so imeli na benečanskem ozemlju. Ne daleč sta bili vasi Veli Brgud in Brgudac, v katerih je 29 graščini Kalec podložnih kmetov imelo 32 konj ter 25 volov. Skoraj gotovo so se tudi tod ukvarjali s tovorjenjem soli, sicer ne bi imeli tolikega števila konj.⁴⁶ Tudi za nekatere vasi pod socerbskim gospostvom v Čičariji izkazuje terezijanski kataster večje število konj. V vaseh Podgorje, Vodice in Jelovice je 52 podložnikov imelo 71 konj. Na kmetijah kamnitega, nerodovitnega sveta, kjer ležijo te vasi, so se vzdrževali razen z rejo drobnice tudi s tovorjenjem soli. Na splošno je v vaseh Čičarije bilo mnogo tovarnikov s soljo, ki so jo nosili od morja do Senožeč in Cerknice, pa tudi naprej v notranjost dežele. Razen za kmetijstvo neugodnih razmer je bližina tako Reke kot Kopra, Pirana in drugih obmorskih mest navajala podložnike h kupčevanju s soljo.⁴⁷

⁴³ Verbič, Idrijski rudnik, str. 148 sl., 159 sl. — Po Verbičevi navaja iste podatke F. Gestrin, Kmečka trgovina kot ozadje kmečkih uporov. Kmečki punti na Slovenskem. Situla 13. Ljubljana 1973, str. 56.

⁴⁴ AS, BT, Notranjsko št. 143, graščina Ravne.

⁴⁵ Gestrin, Trgovina . . . , str. 153 sl., prim. tudi Vilfan, Kupčevanje s soljo, Kronika X/1962, str. 129 sl., 140.

⁴⁶ AS, BT, Notranjska št. 121, imenje Mune ženskega benediktinskega samostana na Reki; št. 149, graščina Kalec (Steinberg).

⁴⁷ AS, BT, Notranjsko št. 150, gospostvo Socerb; Valvasor II, str. 256 in 265; prim. S. Vilfan, Podoče iz nekdanje živinoreje med Trstom in Slavnikom, Kronika V/1957, str. 69 sl.

V zalédju Trsta ob poti v notranjost dežele je bilo, sodeč po številu konj, tovarništvo manj razširjeno. Od 409 kmečkih podložnikov senožeškega gospodarstva jih je 41 imelo 46 konj. V območju tega gospodarstva so na splošno imeli malo delovne živine, saj je bilo izkazanih le 388 volov, torej manj kot kmetij.⁴⁸

Nekaj več konj so imeli v nekaterih vaseh snežniškega gospodarstva v Loški dolini. Splošne gospodarske razmere v svojem območju je gospodarstvo opisalo takole: »Na vse strani je daleč od vsake deželne ceste in nobeden nima od nje koristi. Podložniki živijo v veliki stiski in pomanjkanju, nikoli ne pridelajo toliko, kot je potrebno za bedno preživljanje. Eden ali drugi se ukvarja s tovorjenjem, da kaj zasluži, nekateri pa hodijo poleti kosit, pozimi pa mlatit na Hrvaško, da dobijo denar za plačilo davkov in dajatev gospodarstvu.« V terezijanskem katastru ni povedano, kaj so tvorili, najbrž pa so prekupčevali s soljo, kot je bilo to razširjeno v tistem delu dežele.⁴⁹ V naseljih na Blokah, kjer je bilo 58 kmečkih podložnikov turjaškega gospodarstva, je bilo izkazanih 39 konj. Te tovarne konjiče (Sām Rössl) so kupovali po 5, 8 in do 10 goldinarjev. Število konj na Blokah samo zase ne pomeni dosti, toda je vredno upoštevanja, ker so na vsem ostalem obširnem območju turjaškega gospodarstva imeli podložniki samo 43 konj, od teh več kot polovico v okolišju Velikih Lašč.⁵⁰

V srednji Kranjski so bili tovarniki razširjeni v okolišjih Cerknice, Velikih Lašč, Dobropolja in v Suhi Krajini. Po sol so hodili k morju ali so jo kupovali v Cerknici in potem prodajali ne le v deželi, temveč tudi na Štajerskem. Čiči in Kraševci so od morja redno prinašali sol v Cerknico, kjer je bil tedensko pravi solni trg, na katerem so kupovali sol drugi kranjski tovarniki. Za Dobropoljce pravi Valvasor, da so bili povečini tovarniki, ki so z malimi konji tvorili sol po vsej deželi in jo prodajali za denar ali jo dajali v zameno za žito. Dajali so toliko soli, kolikor so dobili dobrega žita. Če je bilo žito slabo, jim je bilo treba dati polovico več žita, kot je bilo soli. K temu pripominja, da so bili ti solni tovarniki redko doma in skoraj, da jim v domovini ni bilo tako domače kot v tujini.⁵¹ Pripomniti pa je treba, da podatki terezijanskega katastra, kolikor so mi znani, ne kažejo tolikšne razširjenosti tovarnikov v območjih Dobropolja, Velikih Lašč ter Suhe Krajine, kot jo slika Valvasor. Čušperško gospodarstvo je imelo v Dobropolju, Suhi Krajini in v tamkajšnjem območju reke Krke 310 kmečkih podložnikov, toda nobeden ni imel konja. Nekaj nad 100 podložnikov je bilo v okolišju Turjaka, št. Jurija, šmarja in Grosuplja, tudi tod ni bilo konj.⁵² Med kmečkimi podložniki drugih dominijev na istem območju so bili redki tisti, ki so imeli kakšnega konja. Župnija Dobropolje je imela 23 podložnikov, štirje od njih so imeli 5 konj. Od trinajstih podložnikov beneficija sv. Andreja v Dobropolju so trije imeli po enega konja. V Suhi Krajini je imelo podložnike tudi žužemberško gospodarstvo, toda niso imeli konj.⁵³

Pri podatkih o številu živine je seveda treba upoštevati, da terezijanski kataster ne daje zanesljive slike o tedanjem stanju živine. Podatke so dajala zemljiška gospodarstva za svoje podložnike. Ker je bil zelo razširjen raztreseni podložniški sistem, to je, kmetje v eni vasi so bili podložni različnim gospodarstvom, je treba iskati podatke za vsako naselje v toliko napovednih tabelah, kolikor gospodarstev je imelo podložnike v tistem naselju. Podatki o stanju živine so deloma pomanjkljivi, za nekatera gospodarstva pa

⁴⁸ AS, BT, Notranjsko št. 148, gospodarstvo Senožeče.

⁴⁹ AS, BT, Notranjsko št. 119, gospodarstvo Snežnik.

⁵⁰ AS, BT, Dolenjsko št. 121, II. del, grofija Turjak.

⁵¹ Valvasor II., str. 211, 214, 217 sl.; XI., str. 55.

⁵² AS, RDA, BT, Dolenjsko št. 212, gospodarstvo Čušperk.

⁵³ AS, BT, Dolenjsko št. 17, Beneficij sv. Andreja v Dobropolju: št. 43, Župnija Dobropolje; št. 183, gospodarstvo Žužemberk. Obsežno gospodarstvo s 721 kmečkimi podložniki, kajzarji niso upoštevani, je izkazovalo 10 konj.

jih sploh ni. Zato je skoraj nemogoče dobiti podatke za večja območja, ne glede na trud in čas, ki bi bil potreben za tako delo. Kljub nepolnosti pa ugotovljeni podatki niso brez koristi. Omogočajo nam, da si napravimo vsaj približno sodbo o tedanjem stanju živine, toda za posamezne kraje so številčni podatki taki, da gotovo pravilno prikazujejo dejansko stanje.

Razen v Cerknici je bilo tržišče za sol tudi v Senožečah. Valvasor poroča, da je bila v tem trgu zaloga (Niederlage) soli, ki so jo tedensko prinašali iz Trsta in jo prodajali. Verjetno ni bila s tem mišljena zaloga v kakšnem skladišču, temveč količine soli, ki so jih tovarniki prinesli za prodajo ob tržnih dneh. Kmečki tovarniki iz tržaške okolice so v Senožeče pritorvorjeno sol zamenjavali za žito.⁵⁴

S soljo so trgovali tudi na ljubljanskem trgu. Prvotno je bilo to v zvezi z žitno trgovino. V Ljubljano so prihajali nakupovat žito med drugimi tovarniki in kmetje iz senožeškega okoliša, s Krasa in Pivke, ki so prinašali na prodaj sol, olje in vino. Kupci soli so bili ljubljanski potrošniki in kmetje, ki so prinesli v Ljubljano na prodaj žito. V 17. stoletju, ko je v Ljubljani nazadovalo trgovanje z žitom in je bila ovirana prosta solna trgovina, se je zmanjšal obisk tovarnikov s soljo na ljubljanskem trgu. Preskrbo mesta s soljo so tedaj prevzeli solni zakupniki, ki so jo dovažali iz Vrhnike po Ljubljani.^{54a} Na podlagi znanih virov pa se ne da presoditi, kolik delež so pozneje še imeli tovarniki na ljubljanskem trgu v trgovini s soljo.

Omenjena so bila vsa območja, kjer je bilo močnejše razširjeno tovorjenje in prekupčevanje s soljo in je bilo značilno za tamkajšnje gospodarstvo. Bil je to le manjši del dežele. Sodeč po številu konj je bilo največ tovarnikov s soljo iz tržaškega zaledja in severne Istre, zlasti iz Čičarije. Ti so tvorili največ na trga v Senožečah in Cerknici, ki sta jim bila blizu in so ju mogli obiskovati pogosteje, najbrž sta bila tudi primernejša za tihotapske posle. Istrski tovarniki, ki so se redno ukvarjali s tovorjenjem soli, so mogli v istem času opraviti večji promet s soljo kot kranjski, zato so imeli v solni trgovini večji delež, kot je sicer ustrezal njihovemu številu.

Kmečki podložniki v drugih delih dežele so se mogli le občasno ukvarjati s tovorjenjem in prodajo soli. Na Kranjskem so ponekod podložniki morali dajati svojemu zemljiškemu gospodu tudi sol. Da so izpolnili to obveznost, so nesli v Trst tovor pšenice in ga zamenjali za sol. Proti koncu 16. stoletja so dobili za tovor pšenice dva ali pa celo tri tovore soli. En tovor je bil za dajatev zemljiškemu gospodu, drugo pa je imel za svoje potrebe ali pa je prodal.⁵⁵ Številnejši so bili v deželi podložniki, ki jim male kmetije niso zadoščale za preživljanje in so si iskali v tovarništvu dodatni vir za svoj obstanek. Tvorili so trgovcem trgovsko blago v Trst, za prejeti za služek pa so kupili tovor ali dva soli, da so jo prodali ali zamenjali za pšenico ali drugo blago v Ljubljani, na Dolenjskem, včasih pa tudi na Koroskem, Štajerskem in celo na Hrvaškem. Blago, ki so ga prejeli za sol, so potem nosili v Gorico, Trst in druge kraje, kjer bi ga najbolje prodali in dobili povratni tovor.⁵⁶

Pogosto je bilo tovarništvo združeno s kmečko trgovino v ribniškem območju. To nam kaže veliko število tovarnih konj. Ribniško gospostvo je v terezijanskem katastru izkazalo okoli 500 kmečkih podložnikov, 277 od njih je imelo 321 konj. V nekaterih vaseh so skoraj vsi kmetje imeli konja, nekateri celo po dva. V Dolenji vasi je bilo 65 kmetov, konj so imeli 76,

⁵⁴ Valvasor XI, str. 523; Vilfan, Kupčevanje s soljo, Kronika XI/1963, str. 7.

^{54a} V. Valenčič, Ljubljanska trgovina v 16. in 17. stoletju, Publikacija Mestnega arhiva ljubljanskega. Razprave zv. 2, Ljubljana 1971, str. 124; Valenčič, Žitna trgovina . . . , str. 9, 21, 31; ZAL Lj. Cod. I/24 — 1616, fol. 72. Kot sem mogel ugotoviti, se solni zakupniki (Salzbeständinhaber) prvič omenjajo l. 1616, ko so se pritožili zoper neupravičeno prodajo soli po prodajalcih sira in masla.

⁵⁵ AS, Stan I, zap. št. 306, str. 444 sl.; zap. št. 309, str. 1033 sl. Tako so navajali deželni stanovi v pritožbah zoper uvedbo apalta v začetku 17. stoletja.

⁵⁶ AS, Stan I, zap. št. 309, str. 929 sl. Prim. Vilfan, Kupčevanje s soljo, Kronika XI/1963, str. 1.

⁵⁷ AS, BT, Dolenjsko št. 169, gospostvo Ribnica, tabela E.

v Prigorici 34 kmetov z 38 konji, v Rakitnici 32 kmetov s 30 konji in v Goriči vasi 12 kmetov s 14 konji. Konji, ki so bili majhni in majhne vrednosti, so opravljali poljska dela in tlako zemljiškemu gospodu, toda uporabljali so jih tudi za prenašanje domačih lesnih izdelkov. Po izjavi zemljiškega gospoda je bilo tovorjenje in trgovanje ribniškim podložnikom potrebno, da so se mogli preživljati na slabih in malo rodovitnih majhnih zemljiščih. Mali kmetje in kajžarji, ki niso mogli imeti konj, pa so morali lesne izdelke za prodajo prenašati na hrbtu.⁵⁷

V območju ortneškega gospostva so bile podobne razmere. Pod tem gospostvom je bilo 210 kmečkih podložnikov, 80 izmed njih je imelo 84 konj. Uporabljali so jih za tovorjenje, bili so izrecno označeni kot tovarni konji. V večji meri kot druga gospostva je ortneško navedlo, s kakšnimi dejavnostmi so se razen s kmetovanjem ukvarjali podložniki. Pri mnogih je navedeno, da so izdelovali lesene žlice, rete in drugo suho robo, 68 je bilo tovarnikov. Torej se je tretjina podložnikov ukvarjala s tovarništvom. Kot ribniški je tudi ortneški zemljiški gospod v poročilu pripomnil, da je tovarništvo podložnikom potrebno za preživljanje, ker jim kmetije niso dajale dovolj kruha.⁵⁸

Tudi na Kočevskem je bila razširjena lesna domača obrt. Valvasor je navedel 17 kočevskih vasi, kjer so izdelovali suho robo. Lesne izdelke so nosili prodajat na hrbtu in na konjičkih po domači deželi, pa tudi daleč po sosednih deželah. Zato je na Kočevskem bilo precejšnje število konj, vendar v razmerju do števila kmečkih podložnikov manj kot na ribniškem območju. Kočevsko gospostvo je izkazovalo 2235 kmečkih podložnikov, ki so imeli 498 konj. Največ konj je bilo na ozemlju kočevske župnije, kjer je bila po Valvasorjevih podatkih domača lesna obrt najbolj razširjena, sorazmerno veliko konj so imeli tudi kmetje v mozeljski župniji.⁵⁹

Verjetno bi se dalo v terezijanskem katastru tudi za nekatere druge okoliše ugotoviti razširjenost tovarništva. Vendar že navedeni primeri kažejo, kako so bili tovarniki povečini zbrani na ožjih območjih in v posameznih krajih, kjer so bile večje možnosti za povezavo z drugimi gospodarskimi dejavnostmi, npr. s solno trgovino ali z domačo obrtjo in prodajo njenih izdelkov.

4. Tovorjenje trgovskega blaga

Kmečko tovarništvo je imelo velik delež pri prometu blaga, ki je bilo v rokah poklicne trgovine. Tovarniki so najeti od trgovcev opravljali transport blaga. Valvasor poroča, da je bilo na Gorenjskem mnogo takih tovarnikov. Tovorili so vino, olje, sol, žito, platno, živo srebro, železo, jeklo in drugo trgovsko blago v Gradec, na Dunaj, v Salzburg, Trst, Gorico in druga mesta. Kot kraje, kjer je bilo veliko tovarnikov, Valvasor naveda Vodmat (tu je bilo tudi več izposojevalcev konj), Dragomelj, Nadgorico, Trzin, Domžale, Goričico, Vrbo, Kompolje, Krašnjo in Blagovico. Večina teh vasi leži ob poti proti Gradcu in Dunaju. Posebej omenja Valvasor še Moravče z okolico, kjer da je bilo več tovarnikov kot konj in so pogosto štirje poganjali enega konja. Večje število tovarnikov je bilo tudi v okolici Smednika in v Poljanski dolini, kjer je bilo mnogo trgovcev.⁶⁰ Gorenjski tovarniki so se izoblikovali kot poseben stan, enaka dejavnost jih je dovedla do skupne stanovske zavesti, ki se je izrazila v posebni noši.⁶¹ Notranjski tovarniki trgovskega blaga so bili predvsem na Vrhniki, v Logatcu in Planini ter v okolici teh krajev. Tovorili so zlasti vino z Vipavskega, Trsta, Krasa in Go-

⁵⁷ AS, BT, Dolenjsko št. 159, gospostvo Ortnek.

⁵⁸ Valvasor II, str. 210, 214 sl., 218; AS, BT, Dolenjsko št. 135, gospostvo Kočevje IV. del.

⁵⁹ Valvasor II, str. 111 sl., 117 sl., 137 sl.

⁶¹ Valvasor VI, str. 278.

rice ter blago, ki je prihajalo iz Benetk ter je bilo namenjeno v Ljubljano, pa tudi v Gradec, na Dunaj in druga mesta.⁶² Tovorniki na Dolenjskem so imeli zaslužek največ pri tvorjenju vina v Ljubljano. V Istro in na Beneško so tvorili platno, med in polšje kožice pa celo v bolj oddaljene dežele.⁶³

Podatki terezijanskega katastra za kraje na Gorenjskem, kjer je v Valvasorjevem času bilo mnogo tovornikov, so preveč pomanjkljivi, da bi mogli po številu konj sklepati na razširjenost tovarništva. Zaradi raztresenega podložniškega sistema so bili v vsaki vasi podložniki večjega števila dominijev. Ker pa ni podatkov o stanju živine za vse dominije, ni mogoče za posamezen kraj ugotoviti kolikor toliko točno število konj. Toda že podatki, ki so na razpolago, kažejo, da so imeli kmetje v nekaterih vaseh ob cesti iz Ljubljane proti štajerski precejšnje število konj. Tako jih je bilo v Stožicah 12, Črnučah 21, Trzinu 45, Domžalah 21, Dobu 29, Vrbi 16, št. Vidu 12, Imovici 10, Lukovici 8 in Krašnji 16.⁶⁴ V času, za katerega veljajo ti podatki (sreda 18. stoletja), se je na cesti proti Dunaju razširil že blagovni promet z vozovi. Pri tem so kmalu dobili svoj delež kmetje, ko so tujim voznikom dajali konje za pripravo na težje prevoznih odsekih ceste. V navedenih obcestnih vaseh je bilo več konj kot volov, torej so uporabljali konje tudi za kmetijska dela. Zato se verjetno lastniki konj niso ukvarjali pretežno s tovorjenjem, kot je to bilo v nekaterih krajih, kjer je bilo razširjeno trgovanje s soljo.

Po cesti od Ljubljane do Vranskega je šla večina blagovnega prometa, ki je bil namenjen v notranjost države, po njej je prihajal velik del blaga, ki ga je Kranjska uvažala iz štajerske. O obsegu blagovnega prometa v začetku 18. stoletja ter o njegovi strukturi je ohranjenih več podatkov, iz katerih je mogoče sklepati, kakšna in kolikšna je mogla biti dejavnost tovarnikov v tem območju.

S. Raigersfeld poroča, da je v razdobju 1712 do 1721 iz štajerske prišlo skozi sredstveniški urad na Vranskem letno povprečno 8820 mernikov žita in 65.550 bokalov vina, kar je bilo okoli 1100 tovorov žita in 720 tovorov vina. Kož je bilo uvoženih iz štajerske povprečno 128 tovorov, železa, bakra in črne pločevine 40 tovorov. Skozi urade v Gornjem gradu, na Čemšeniku in v Zagorju je bilo uvoženih okoli 110 tovorov žita in okoli 170 tovorov vina, te količine so ravno tako prišle v območje tovarnikov ob cesti Ljubljana—Vransko. Čez Vransko je prišlo v deželo letno tudi 1000 volov poleg tistih, ki so jih uvozili apaltatorji, ter okoli 5000 plemenskih svinj, kar pa ni bila tovarniška dejavnost. V obratni smeri kot navedeno blago sta šla skozi Vransko na štajersko olje in sol. Na Kranjsko so v istem razdobju uvozili iz Trsta in Reke letno povprečno 2536 tovorov olja, skozi Vransko ga je šlo iz dežele okoli 1060 tovorov. Olje ni bilo namenjeno le na štajersko, precej so ga tvorili na Dunaj. Na štajersko so šle večje količine soli, ki so jo istrski in notranjski tovarniki prinesli v deželo. Raigersfeld sicer navaja, da je bilo uvoženo iz skladišč v Trstu in na Reki letno do 24.000 starjev (okoli 12.000 tovorov) soli, ne pove pa, koliko je bilo izvožene.⁶⁵ Gestrin cenil, da je šlo po poteh čez Vransko, Gornji grad in Luče v drugi polovici 16. stoletja tudi do 25.000 tovorov soli na leto.⁶⁶ Pri teh podatkih o prometu s soljo je treba imeti pred očmi, da je Raigersfeld upošteval le v Trstu in Reki kupljeno sol, ne pa uvožene soli iz beneških mest, zlasti pa ne utihotapljene soli, pri kateri ni šlo za majhne količine. Sicer pa je bilo tihotapstvo po Vilfanovem mnenju tako povezano s solno trgovino, da ostre meje med

⁶² Valvasor II, str. 256.

⁶³ Valvasor II, str. 211.

⁶⁴ AS, BT, Gorenjsko št. 6, Stolni kapiteli, Ljubljana; št. 7, Komenda, Ljubljana; št. 13, samostan Velesovo; št. 14, samostan Mekinje; št. 37, beneficij sv. Ane, Menges; št. 237, gospostvo Brdo pri Podpeči; št. 240, gospostvo Smednik; št. 255, graščina Krumperk; št. 264, graščina Dol; št. 285, graščina Crnelo.

⁶⁵ AS, Rkp 1/77 r, str. 1 sl., 40, gl. op. 22. Prim. J. Zontar, Zapora proti kugi v Karavankah v letih 1713—1716. Knjižnica Muzejskega društva v Trzinu. Priloga »Tržiškega vestnika« VI, 1957, št. 11.

tovorništvom in tihotapstvom najbrž ni bilo nikdar.⁶⁷ Pa tudi obseg tovarniškega prometa s soljo je doživljal velike spremembe. V začetku drugega desetletja 17. stoletja je znašal letni promet s soljo pri nabitniških uradih na Kranjskem celo do 45.000 tovorov.⁶⁸ Te spremembe so gotovo v veliki meri povzročali ukrepi deželnega kneza, ki je večkrat spreminjal način prometa s soljo in njeno obremenitev z dajatvami, da bi dosegel višje dohodka.⁶⁹ Zaradi ukrepov, ki so ovirali prosti promet s soljo in imeli za posledico naraščanje cene, je nazadoval obseg tovarniškega trgovanja. Tako je S. Raigersfeld ugotovil, da bi kmečka trgovina z laškimi deželami, združena z znamenjavo za sol in olje, lahko dajala večje koristi, če je ne bi ovirala dvornikomorna trgovina z morskjo soljo. Pri tem sta bili prizadeti štajerska in Kranjska; deloma tudi Koroška; vendar pa ni imel nikakih koristi, temveč škodo, ki je ne bi bilo pri prosti solni trgovini. Vzrok, da se to ni spremenilo, pa je bil pri inšpektorjih, upravniki, prodajalcih in drugih uradnikih, ki niso hoteli izgubiti svojih plač in drugih koristi.⁷⁰

Razen navedenih glavnih predmetov tržovskega blagovnega prometa je tovarnikom prinašal zaslužek tudi transport drugega blaga, ki pa je bilo v trgovini zastopano le z manjšimi količinami. Kot tako blago se omenjajo špicerijsko blago, soljene in sušene ribe, bombaž, volna, usnje, krzneni izdelki, majolike, smodnik, steklene šipe in razno kramarsko blago.⁷¹

Druga pot, ki je po njej prihajalo blago iz štajerske, je šla skozi sredstveninske urade ob Savi. Skozi Radeče, Kompolje, Sevnico, Brestanico, Krško in Brežice je bilo v razdobju 1712—1721 uvoženih letno povprečno 2573 mernikov (okoli 320 tovorov) žita ter 332.672 bokalov (okoli 3660 tovorov) vina. Polovica vsega vina je prispela skozi urad v Krškem.⁷² Verjetno so te količine žita in vina pot v deželo nadaljevale največ po Savi ter so bili tovarniki pri nadaljnjem transportu udeleženi le v manjši meri.

Iz Koroške je bilo uvoženega največ železa in železnih izdelkov. Povprečni letni uvoz v razdobju 1712—1721 skozi urade na Jesenicah, v Tržiču in Kokri je znašal 18.500 stotov (6167 tovorov). Svinca, medenine in kositra so uvozili 60 stotov (20 tovorov), lanenega prediva pa 1778 stotov (593 tovorov).⁷³ V prometu z železom in železnimi izdelki, ki je prvotno bil v rokah tovarnikov, so v drugi polovici 17. stoletja bili udeleženi na Gorenjskem tudi vozniki. V vsej deželi takrat sicer, kot pravi Valvasor, ni bilo pravih voznikov, ki bi kakor v Nemčiji prevažali težke tovore, vendar so precej jekla in železa transportirali z malimi vozmi. Zlasti v okolici Tržiča je bilo mnogo voznikov, ki so prevažali železo čez Ljubelj in po drugih poteh. Tudi na poti v dolini Kokre so uporabljali vozove.⁷⁴

V uvozu iz Goriške je prevladovalo vino. Skozi urade v Podkrajju, na Razdrtem in na Bači je bilo na Kranjsko uvoženih letno 5565 tovorov vina, 150 tovorov žganja ter raznega sadja v vrednosti 2400 goldinarjev. Približno enaka količina vina, letno 5314 tovorov, je bila uvožena skozi urade v Trstu, Zatrežcu, Klancu, štivanu ter Starodu. Uvoz raznih morskih in drugih proizvodov je bil cenjen na 2400 goldinarjev letno. Količinsko je bila sol glavni predmet uvoza tako iz Trsta kot z Reke. Raigersfeld navaja, da je bilo uvoženih 24.000 starjev (12.000 tovorov) soli, vendar, kot je bilo že omenjeno, v tej količini ni mogla biti zajeta vsa uvožena sol. Sol so notranjski kupci

⁶⁶ Gestrin, *Trgovina* . . . , str. 153.

⁶⁷ Vilfan, *Kupčevanje s soljo*, *Kronika XI/1963*, str. 10.

⁶⁸ Vilfan, *Kupčevanje s soljo*, *Kronika XI/1963*, str. 6.

⁶⁹ O državni politiki glede prometa s soljo gl. Vilfan, *Kupčevanje s soljo*.

⁷⁰ AS, Rkp I/77 r, str. 28, gl. op. 22.

⁷¹ AS, Rkp I/77 r, str. 41, gl. op. 22.

⁷² AS, Rkp I/77 r, str. 1 sl., gl. op. 22.

⁷³ AS, Rkp I/77 r, str. 8, 11 sl., 33 sl., gl. op. 22. Podatke o uvozu iz Koroške v letih 1712—1721 prim. tudi Zontar, *Zapora proti kugi* . . . , gl. op. 65.

⁷⁴ Valvasor II, str. 111 sl., 136, 139.

iz Trsta v času, na katerega se nanašajo gornji podatki, deloma že odvažali z vozmi.⁷⁵

O izvozu iz dežele ima Raigersfeld skromnejše podatke, ki ne dajejo popolnega pregleda o obsegu. Po njegovi cenitvi so v Železnikih, Kropi, Kamni gorici in v Tržiču izdelali letno 2000 tovorov raznih žebeljev, izvozili pa so jih 1500 tovorov v Italijo. Drugi izdelki železarn razen žebeljev niso bili upoštevani, dasi so jih presegali po količini. Proizvodnja železa, jekla in žice je bila leta 1723 ocenjena na 4646 tovorov, proizvodnja žebeljev na 1270 tovorov. Pri teh količinah je bil izvoz železa in železnih izdelkov verjetno večji, kot je navedel Raigersfeld. Platna so letno izvozili 1199 tovorov, od tega je bilo okoli 100 tovorov tranzitnega šlezjskega in graškega platna. Loški trgovci so ga pošiljali na Laško, precej so ga prodali s posredovanjem reških trgovcev. Okoli 40 % v deželi izdelanega platna je bilo izvoženo skozi urada v Poljanah in v Železnikih, torej iz škofjeloškega območja; 29 % skozi Ljubljano, verjetno je bila pri tem udeležena ljubljanska trgovina, 17 % skozi urada v Postojni in Ložu ter 14 % skozi urad v Dragi na Kočevskem. Med izvoznimi predmeti so bila omenjena še sita in med. Medu so prodali zunaj dežele 510 stotov (170 tovorov), sit pa 10 tovorov.⁷⁶

Pri prometu z železom in platnom so imeli znaten delež tovarniki škofjeloškega območja. Na vsem tem območju je bilo razširjeno platnarstvo kot domača obrt, v Železnikih so bile fužine in razvito žebeljarstvo. Skozenj je vodila pot, po kateri so šli v Trst in laške dežele tudi železni izdelki drugih gorenjskih fužin, zlasti Kroke in Kamne gorice. V selški dolini so se v večji meri ukvarjali z lesno obrtjo. Blagovni promet je presegal obseg, ki je bil običajen za podeželski okoliš. O tem priča tudi Valvasorjeva ugotovitev, da je bilo v Poljanski dolini veliko trgovcev in tovarnikov.⁷⁷ Tudi mitninske knjige iz Bače za leto 1536 dokazujejo, da so bili zlasti tovarniki iz loškega območja udeleženi pri tovorjenju iz dežele izvoženih žebeljev in platna. Pri povratku so tovorili največ goriška vina, katerih uvoz skozi mitninski urad na Bači je v drugem desetletju 18. stoletja znašal letno povprečno 2365 tovorov.⁷⁸ Glede izvoza platna pa je bilo že povedano, da ga je šlo v istem razdobju največ skozi urada v Železnikih in Poljanah.

Loški tovarniki so tovorili za Idrijski rudnik, zlasti tisti v njegovi bližini ali ob poteh, po katerih je šel promet z živim srebrom in cinobrom. Tovorili so v Idrijo glinaste vrče za žganje živega srebra in cinobra, ki so jih izdelovali starološki lončarji. Vsako leto jih je rudnik potreboval 200 do 600 tovorov.⁷⁹

Tudi število konj priča, da so bili na škofjeloškem območju številni tovarniki. Urbar loškega gospostva za leto 1630 vsebuje poleg drugih podatkov tudi število živine, ki so jo imeli kmečki podložniki. Urbar ne zajema vsega gospostva, v njem ni podatkov za gadmarsko županijo in za Bitenj ter Godešče. Za županijo Poljsica, ki je sicer vsebovana v urbarju, pa manjkajo podatki o številu živine. V petnajstih županijah, za katere je bilo ugotovljeno stanje živine, je 1380 podložnikov imelo živino, od teh je 301 podložnik imel 397 konj. V nekaj primerih so konji bili označeni kot tovarni. Največ je bilo podložnikov, ki so imeli po enega konja, le sedem jih je bilo s tremi ali štirimi. Večina konj je bila v županijah Rudno, Selca, Žiri, Strmica in Poljane, v županijah Oselica in Davča pa jih sploh ni bilo. Urbar omenja pri več kmetih, največkrat v strmiški županiji, da so žgali oglje, najbrž so konje uporabljali tudi za prenašanje oglja v bližnje fužine. Verjetno so

⁷⁵ AS, Rkp I/77 r, str. 16 sl., 40 sl., gl. op. 22.

⁷⁶ AS, Rkp I/77 r, str. 39, gl. op. 22; Stan I, zap. št. 618, Entwurf wieviel nachstehende capi di mercanzia beyläuffig in capitali betragen. Proizvodnja platna je v tem spisu ocenjena na 657 tovorov, kar je dosti manj kot izvoz po Raigersfeldu.

⁷⁷ Valvasor II, str. 139 sl.

⁷⁸ Gestrin, Mitninske knjige ..., str. 101 sl., gl. op. 38.

⁷⁹ M. Verbič, Gospodarski stiki Loke z Idrijo v 16. in 17. stoletju. Loški razgledi 10/1963, str. 101.

loški podložniki imeli konje zlasti za tvorjenje ter so kot delovno živino uporabljali vole. Čez zimo, torej v času, ko je bilo treba živino krmiti v hlevu in je bilo stanje nižje kot v poletju, so imeli v urbarju izkazani loški podložniki 10.917 glav goveje živine, na vsakega je prišlo 8 glav.⁸⁰ V tem povprečju so upoštevani tudi kajžarji, ki so imeli eno ali dve kravi; če bi računali povprečje le za kmete, bi bilo precej višje. Večina kmetov je imela tudi po kakšno desetino drobnice, ovac in koz. Na območju kočevskega gospostva niso prišle po terezijanskem katastru na enega kmeta niti tri glave goveje živine ter komaj štiri glave drobnice. Po istem viru so kmetje v vaseh pod Kamniškimi Alpami, ki so pasli živino na Veliki planini, imeli povprečno 4 do 5 glav govedi ter nekaj glav drobnice. Ponekod je bilo še manj živine. Sorazmerno veliko število živine pri kmetih loškega območja kaže, da so bile kmetije gospodarsko trdne in so brez dvoma mogle preživljati lastnike in njihove družine. K tvorjenju jih ni naganjala toliko gospodarska nuja in borba za življenjski obstanek, kolikor tamkajšnje gospodarske razmere, razširjeno platnarstvo in fužinarstvo ter prodaja izdelkov teh dejavnosti. Nekaterim je bilo tvorjenje pot do trgovanja, ki se ni omejevalo na lastne pridelke in na blago, ki so ga dobili v zameno, kot je to bilo na splošno pri kmečkih tovarnikih, temveč so nakupovali pridelke in izdelke, kjer so jih mogli dobiti, in so z raznim blagom posegali v večjem obsegu v izvozno in uvozno trgovino dežele. Na Gorenjskem je bilo precejšnje število takih podeželskih trgovcev in na te je mislil Valvasor, ko je zapisal, da jih je mnogo v Poljanski dolini. Prizadevanja meščanskega trgovstva za omejitev kmečke trgovine so bila naperjena predvsem zoper to vrsto podeželskih trgovcev, ki so bili njihovi konkurenti. V poročilu iz časa okoli 1700 glede kmečke trgovine je ljubljanski magistrat razlikoval med občasnim trgovanjem kmetov z lastnimi pridelki in med tistimi premožnimi kmeti, ki so na podeželju vse pokupili ter stalno trgovali zunaj dežele. Za občasno trgovanje kmetov so mesta imela razumevanje, nasprotovala pa so podeželskim trgovcem, ki so se stalno ukvarjali s trgovino. Leta 1698 je notranjeavstrijska vlada prepovedala trgovanje večjemu številu trgovcev na Gorenjskem. Sodeč po priimkih v seznamu, ki je vseboval 160 neupravičenih trgovcev, jih je bilo znatno število iz škofjeloškega območja.⁸¹ Tovorniški promet na tem območju je torej v veliki meri imel osnovo v tamkajšnjem gospodarstvu.

Promet v času tovarništva je obsegal še druge količine blaga poleg tistih, ki so bile že navedene. Predvsem je treba omeniti promet z žitom, ki so ga izvažali iz dežele. Sicer je bil že govor o kmečkih tovarnikih, ki so se ukvarjali s prodajo oziroma zamenjavo žita za sol ali vino v obmorskih mestih. Izvoz žita v obmorska mesta in laške dežele je bil v 16. stoletju pretežno področje kmečkih tovarnikov, deloma pa so ga izvažali tuji kupci, ki so ga nakupili v deželi, tovarniki so zanje opravljali le transport. Ob prehodu v 17. stoletje so bila za izvoz žita uvedena posebna vladna dovoljenja; posledica je bila, da je velik del žitnega izvoza prešel v roke velikih žitnih izvoznikov. Ti so bili največ višji državni ali deželni funkcionarji ali pa italijanski veliki trgovci, ki so dobili dovoljenja proti plačilu določenih delek, ob slabih letinah vlada ni dovoljevala izvoza. Včasih pa so najbrž pristojbin. Količine žita, ki so jih izvažali, so se spreminjale glede na priložnosti precejšnje količine; tako je mogoče soditi po izdanih izvoznih dovoljenjih. V letih 1621 do 1623 je bil dovoljen izvoz za več kot 40.000 starjev.

⁸⁰ AS, Grašičinski arhiv Škofja Loka, knjiga 18, urbar iz leta 1630. Urbar je bil v izvlečku objavljen

⁸⁰ AS, Grašičinski arhiv Škofja Loka, knjiga 18, urbar iz leta 1630. Urbar je bil v izvlečku objavljen, in sicer za Poljansko dolino: Fr. Kos, Loško gospostvo leta 1630, Izvestja Muzejskega društva za Kranjsko VII/1897, in za Selško dolino: M(ilk) K(os), Zemljiške razmere po Selški dolini leta 1630, Carniola N. V. II/1911.

⁸¹ AS, Vic zap. št. 170, Lit. G, Gayhandel IV/2 in IV/3.

čez Kranjsko je šel tudi izvoz štajerskega žita.⁸² Naloga tovarnikov je bila, da so za izvoz namenjeno žito spravili v Trst. Ker je pri tem šlo za enkratne večje količine, je njihov transport presegal običajne tovarniške zmožnosti. Deželni stanoví so se leta 1612 pritoževali, da je bilo izdanih preveč izvoznih dovoljenj. Izvozniki so silili tovarnike, da so prevzemali tovorjenje njihovega žita, zastajali in propadali pa so vsi drugi trgovski posli, ki bi prinašali koristi deželi.⁸³

Kranjski tovarniki so bili zaposleni s tovorjenjem žita za Vojno krajino in za idrijski rudnik. Od prve polovice 17. stoletja naprej so kranjski deželni stanoví dobavljali Vojni krajini letno okoli 3000 starjev pšenice, ki jo je bilo treba dostaviti na Reko, od koder so jo po morju prepeljali v Senj. Potrebno žito so kupovali od zemljiških gospodov, običajno največ v krajih na Dolenjskem in Notranjskem, ki so bili bližji Reki. Dobava žita Vojni krajini je trajala v istem obsegu skoraj do konca 18. stoletja. Naloga tovarnikov je bila, da pretovorijo žito zemljiških gospodov v skladišče na Reki.⁸⁴ Pogoji, po katerih so ta posel opravljali, niso bili za vse enaki. Pri nekaterih zemljiških gospodstvih so kmečki podložniki opravljali tovarno tlako, ki je obsegala tudi tovorjenje žita. Ribniški podložniki so morali poleg drugih tovarniških obveznosti tudi tovoriti žito, ki ga je gospostvo prodalo deželnim stanovom za Vojno krajino, za rudnike (verjetno je bil mišljen idrijski rudnik), in za cesarsko žrebčarno v Lipici.⁸⁵ Večino podložnikov kočevskega gospostva je bremenila tlaška obveznost, da pretovorijo letno 400 starjev pšenice iz Kočevja na Reko, kar pa menda ni veljalo le za dobavo žita Vojni krajini, temveč tudi za druge kupce.⁸⁶ Mnoga zemljiška gospostva, najbrž celo večina, od podložnikov niso več zahtevala opravljanje tovarne tlake, pač pa v denarju določeno odkupnino. Podložniki gospostev, ki so jim plačevali odkupnino, so za tovorjenje žita na Reko gotovo prejemale kakšno plačilo. Dvomiti pa smemo, da so zemljiški gospodje plačevali podložnikom za tovorjenje v trgovskem prometu običajno tovarnino.

Večji odjemalec žita kot Vojna krajina je bil idrijski rudnik. Deželni stanoví, ki so sprva le občasno dobavljali kakšne količine žita, so sredi 17. stoletja začeli sklepati pogodbe za redno oskrbo rudnika z žitom. Potrebne količine so kupovali od zemljiških gospodov. V začetku 18. stoletja je idrijski rudnik kupoval letno okoli 5000 starjev raznih vrst žita, proti koncu stoletja se je nakup povečal celo do 10.000 starjev (5000 tovorov). Nakupljeno žito se je zbiralo v Ljubljani, kjer je bilo skladišče; do Vrhniko so ga vozili po Ljubljanci, naprej so ga podložniki logaškega gospostva tovorili v Idrijo. Tovorjenje za potrebe rudnika je bilo za logaške podložnike tlaška obveznost, so pa za opravljanje te tlake prejemale denarno odškodnino. Tlaka je znašala prvotno 6, pozneje 12 dni na hubo, za vsak dan tlake je podložnik moral prenesti en tovor iz Vrhniko oziroma Logatca v Idrijo. Leta 1668 je cesarska resolucija odpravila tovarno tlako logaških podložnikov, toda ti so kot najeti in plačani tovarniki še naprej tovorili za rudnik.⁸⁷ Odprava tlake za Idrijo pa ni bila brezplačna, podložniki so morali plačevati odkupnino glede na obseg kmetij, znašala je 1 goldinar, 42 krajcarjev na celo kmetijo. Po terezijanskem katastru je 264 logaških podložnikov zemljiškemu gospodu plačevalo na ta račun 221 goldinarjev, 14 krajcarjev, 3 denariče.⁸⁸

V Idrijo so prinašali tovarniki večje količine še drugih potrebščin. Vino za rudnik in za idrijske gostilničarje so tovorili zlasti postojnski tovarniki;

⁸² Valenčič, *Žitna trgovina* . . . , str. 10 sl.

⁸³ AS, Stan I, zap. št. 306, str. 732.

⁸⁴ Valenčič, *Žitna trgovina* . . . , str. 21 sl.

⁸⁵ AS, RDA, Dolenjsko št. 169, gospostvo Ribnica, No. 2 Nachtragstabelle D.

⁸⁶ AS, BT, Dolenjsko št. 125, gospostvo Kočevje, IV. del.

⁸⁷ Valenčič, *Žitna trgovina* . . . , str. 24 sl., 35 sl., 56 sl.; Verbič, *Idrijski rudnik*, str. 157.

⁸⁸ AS, RDA, BT, Notranjsko št. 121, gospostvo Logatec.

sredi 18. stoletja je potrošnja vina v Idriji znašala letno nekaj tisoč tovorov vipavskega in štajerskega vina. Soli so potrebovali okoli 700 dunajskih stotov (233 tovorov), ne všteveni beneško sol, ki so jo pritihotapili Čiči. Za razsvetljavo jam so na leto porabili 60 do 80 tovorov olja in loja, pri proizvodnji cinobra pa 20 do 30 tovorov žvepla. Železo in železne izdelke, največ železne retorte za žganje živega srebra, je rudnik dobival iz št. Vidā na Koroškem. Občasno so te dobave imele velik obseg. Leta 1681 je rudnik sklenil v št. Vidu pogodbo za letno dobavo 3000 do 4000 retort in 10 milenijev (33 tovorov) železa in jekla.⁸⁹

Pomembna postavka v tovarniškem prometu so bili proizvodi idrijskega rudnika, živo srebro in cinober. Proizvodnja se je količinsko zelo spreminjala v teku časa. V prvi polovici 17. stoletja je znašala 2000 do 3000 stotov (666 do 1000 tovorov) letno, v letih 1731—1740 je bila okoli 1000 sodčkov (500 tovorov). Količine cinobra so bile znatno manjše. Dokler je bil rudnik v rokah beneških podjetnikov pa tudi pozneje, ko je prišel v last avstrijske države, so ga vse do srede 17. stoletja na zapad izvažali skozi Benetke. Od 1659 dalje pa so živo srebro transportirali po kopnem v Amsterdam, kjer je bilo svetovno tržišče za to kovino. V 18. stoletju so ga začeli izvažati po morju, Trst je postal glavna izvozna luka in poleg Amsterdama najvažnejše tržišče. Glede na spreminjanje izvoznih poti so se spreminjala tudi tovarniška pota, po katerih so živo srebro odpravljali iz Idrije. Ko je Idrija bila še pod Benetkami, so ga tolminski podložniki tovorili skozi Furlanijo v Benetke. Po vzpostavitvi avstrijske oblasti je bila pot preusmerjena v Trst, kamor je vodilo več poti. Po teh poteh so ga tovorili idrijski in logaški podložniki na osnovi tlačkih obveznosti. Sicer so za opravljeno delo prejeli plačilo, ki pa ni dosegalo običajnih tovarnin. Za transport živega srebra skozi Nemčijo v Amsterdam po kopnem so uporabljali pot preko Žirovskega vrha in Škofje Loke na Kranj ter preko Korenskega sedla v Beljak. Na tej poti so ga tovorili tudi loški podložniki. Prisilno tovorjenje idrijskih in logaških podložnikov je prenehalo, ko je spedijska družba leta 1668 prevzela transport idrijskega blaga. Tlačka obveznost je bila odpravljena, za idrijski rudnik so nadalje veljali enaki pogoji kot za druge tovarniške posle.⁹⁰

Z navedenimi podatki sicer ni zajet ves blagovni promet, ki so ga opravljali tovarniki. Manjka zlasti promet meščanskih trgovcev, npr. s tekstilnim in kolonialnim blagom. Vendar je bilo blago, za katerega ni podatkov, količinsko le majhen del v vsem blagovnem prometu, čeprav je po vrednosti prekašalo marsikatero vrsto blaga, ki je bila upoštevana v prikazanem pregledu.

5. Spremembe v prometu s soljo in tovarništvo

Obseg blagovnega prometa se je v teku časa seveda spreminjal. Na njegovo spreminjanje so vplivali razni vzroki. Naj bo omenjeno le spreminjanje prometa z žitom in s soljo, ki sta bili količinsko najpomembnejši postavki. Obseg izvoza žita iz dežele je bil odvisen od letine, gibanja žitnih cen in morebitnih izvoznih omejitev, na obseg uvoza soli pa je v veliki meri vplivala fiskalna politika države, ki je povečevala njeno davčno obremenitev in spreminjala način prometa s soljo.

Sprva je bil promet s soljo prost proti plačilu nabitka in trgovina je bila pretežno v rokah kmečkih tovarnikov. Leta 1534 je država ustanovila

⁸⁹ Verbič, Idrijski rudnik, str. 153 sl.

⁹⁰ Verbič, Idrijski rudnik, str. 137 sl., 147 sl., 162 sl.; H. Srbik, Der staatliche Exporthandel Österreichs von Leopold II. bis Maria Theresia. Wien und Leipzig 1907, str. 128 sl.

v obmorskih mestih monopolna skladišča soli, v katerih bi jo morali kranjski tovarniki kupovati po večkratni dotedanji ceni. Vendar ni bilo mogoče izvesti novega načina prodaje, po dveh letih so bila monopolna skladišča ukinjena, zvišan pa je bil nabitek na sol. Pozneje je bila davčna obremenitev večkrat povečana, do leta 1609 je nabitek porasel na 34 krajcarjev od starja. Tedaj je deželni knez poskusil ponovno monopolizirati promet s soljo v obliki apalta. S tem je bil prepovedan prost nakup v beneških mestih, uvoz inozemske soli je bil dan v zakup, zato se je sol znatno podražila. Deželni stanovi, ki so se pritoževali zoper povečano davčno obremenitev in podražitev, so trdili, da kmetje zaradi tega opuščajo kupčevanje z žitom in soljo.⁹¹ Tedaj so tudi navajali, da se je dobil star soli v Miljah, Kopru in drugih beneških krajih skupaj z mitnino za 22 soldov (14 ²/₃ krajcarja), v Trstu je bila pred podražitvijo nekaž višja cena, po novem pa morajo plačevati 7 libernikov, kar je bilo skoraj sedemkrat toliko. Kmetje so zaradi tega prišli v velike težave, kajti na Kranjskem so bili podložniki, ki so morali zemljiškemu gospodu dajati sol. Če so včasih šli s tovorom žita v Trst in ga tam zamenjali ter dobili tudi do treh tovorov soli; potem ko so opravili dolžno dajatev, jim je ostalo še za lastne potrebe.⁹² Najbrž je bilo v trditvah deželnih stanov nekaž pretiravanja. Dajatev soli je zadevala le manjše število podložnikov. Postavlja se tudi vprašanje, kako je mogel kmet, ki je pritorvil en tovor pšenice, odgovoriti nazaj kar tri tovore soli. Res pa je, da so bili tovarniki zaradi visokih cen soli gospodarsko prizadeti, zato so nasprotovali spremembam in vztrajali pri starem načinu kupčevanja s soljo. Verjetno je bilo na eni strani več tihotapstva kot poprej, na drugi strani pa strožje nadzorstvo, kar je pripeljalo do krvavih spopadov med tovarniki in finančnimi nadzorniki.⁹³

Leta 1625 so deželni stanovi opozarjali vladarja na težave, ki so nastale v gospodarstvu zaradi nazadovanja tovarništva. Pomanjkanje povratnih tovorov s soljo so občutili trgovci pri transportu trgovskega blaga. Ker tovarniki niso več računali s povratnim tovorom, so jim trgovci morali plačati dvojni znesek tovarnine ali pa so morali transport usmeriti na druga pota. Poleg visoke cene je kmete odvrčal od tovorjenja z apaltom uvedeni način pri nakupovanju soli. Deželni stanovi so v poročilu leta 1626 pokazali na ovire pri nakupu soli. Kmečki tovarniki, ki niso imeli denarja ali običajnih beneških novcev, so v Kopru ali Miljah zamenjali svoje pridelke in izdelke ter si potem s soljo pridobili kakšen novčič za svoje potrebe. Z apaltom je prodaja soli prišla v roke enega samega. Apaltator in njegovi uslužbenci so po svoje ocenjevali blago, ki so ga prinesli kranjski tovarniki za sol. Težave so imeli podložniki tudi pri plačevanju s cesarskimi kovanci; tem je apaltator svojevoljno določal vrednost.⁹⁴

Solni apalt je bil nato nekaž desetletij v rokah deželnih stanov. Ker z njim ni uspelo monopolizirati trgovine s soljo, je bil leta 1661 odpravljen. Valvasorjeva poročila o tovarništvu pričajo, da so v njegovem času kmečki tovarniki še vedno imeli veliko vlogo v prometu s soljo. Ko je država nekaž desetletij pozneje zopet poskušala spremeniti ta promet in so se deželni stanovi zavzemali, da bi se ohranil tedanji način, so bila tudi mesta vprašana za mnenje. Ljubljanski magistrat je bil leta 1701 pozvan, da se izjavi glede zahtev deželnih stanov. Ti so predlagali, naj ostane pri privilegiju Ferdinanda I. in naj se kmečkim podložnikom dovoljuje prosto trgovanje v deželi ter svobodno tovorjenje in trgovanje na Laško proti plačilu mitnin in nabitkov, ne da bi morali s svojim blagom hoditi skozi Trst in ga

⁹¹ Vilfan, Kupčevanje s soljo, Kronika X/1962, str. 139 sl., XI/1963, str. 1 sl.

⁹² AS, Stan I, zap. št. 309, str. 1033 sl.

⁹³ Vilfan, Kupčevanje s soljo, Kronika XI/1963, str. 2 sl.; J. Korošec, Slovenski puntarji med 1573 in 1635. Casopis za zgodovino narodopisja 46 (11)/1975, str. 17 sl.

⁹⁴ AS, Stan I, zap. št. 310, str. 2272 in 2546.

tam ponuditi na prodaj. Tudi trgovina s soljo oziroma menjalna trgovina naj se jim pusti prosta, kot je bilo oddavnej, in sicer do starih mej po albertinskem privilegiju, to je do železne Kaple in Slovenske Bistrice.⁹⁵ Magistrat je v svojem poročilu orisal stanje kmečke trgovine v posameznih delih dežele in pokazal na nekatere okolnosti, ki so pozitivno oziroma negativno vplivale na njen razvoj; v zvezi s tem je omenjal tudi vlogo tovarnikov. Po njegovi ugotovitvi so glavni predmeti trgovine na Dolenjskem bili žito, vino in med. Toda kmečka trgovina je popolnoma prenehala v tem delu dežele. Izjema so bili le tovarniki, ki so tja hodili po žito in vino. Nihče ni tam trgoval, vse pridelke so pokupili zemljiški gospodje in njihovi oskrbniki, ki so jih skupaj z lastnimi pridelki spravljali v Ljubljano kot blago deželanov prosto vsakih pristojbin. Žito so prodajali tudi Idriji, fužinam ter podobnim kupcem. Vino so v mestu točili na drobno v svojih vinotočih. Le med so prodajali zunaj dežele. Na Notranjskem so kmetje mogli glede na svoje razmere lastne pridelke kot žito, stročnice, maslo, slanino, prekajeno meso in druga živila neovirano spravljati na Laško in jih zamenjavati za vino, olje, razne morske proizvode in podobno blago, zlasti pa za sol, ki so jo tovorili in prodajali po vsej deželi, tudi v mestih in trgih. S solno trgovino so se ukvarjali le kmetje. Ti so tudi vino pritorovali ali prinesli na hrbtu v Ljubljano; morske proizvode, pomaranče, limone in drugo južno sadje so nosili in prodajali po trgih in ulicah. Najugodnejše in glavno področje kmečkega trgovanja v deželi je bila Gorenjska. Tam so kmečki tovarniki v največjo škodo meščanske trgovine prekupčevali z raznim platnom, mezlanom, z železom in železnimi izdelki, jeklom, voskom in siti iz žime. Ljubljanski magistrat je menil, da so bili premožni kmečki podložniki na Gorenjskem pri trgovanju predrznejši kot druge v deželi.⁹⁶

Opis ljubljanskega magistrata o kmečki trgovini ni bil popoln. O vlogi kmetov v trgovini z živino ne govori, dasi jo omenjajo razni viri, med njimi Valvasor. Zlasti na Dolenjskem so se mnogi kmetje ukvarjali s prekupčevanjem živine, na ribniškem in kočevskem območju pa je bila razširjena domača lesna obrt, njene izdelke so tovarniki nosili na prodaj tudi v druge dežele. Dve ugotovitvi v magistratnem poročilu zaslužita posebno pozornost. Le na Notranjskem je bila sol navedena kot najvažnejši predmet oziroma menjalno blago kmečkega trgovanja, medtem ko so ji deželni stanoviti v svojih poročilih pripisovali tak pomen za vso deželo. Druga zanimiva ugotovitev pa je, da je bila Gorenjska, kjer so kmetje trgovali največ s platnom in železnimi izdelki, glavno področje kmečke trgovine. Meščansko trgovstvo je nasprotovalo predvsem temu kmečkemu trgovanju, ki je bilo njegova konkurenca. Saj je v resnici presegalo okvire običajne kmečke trgovine kot postranskega opravila podložnikov. Precejšnje število premožnejših kmetov se je stalno ukvarjalo s trgovanjem, ki je potekalo v večjem obsegu.

Kmalu zatem, ko je nastalo navedeno poročilo o stanju kmečke trgovine, je bil v prometu s soljo uveden državni monopol in so se za tovarnike razmere poslabšale. Drastično so jih prikazali deželni stanoviti cesarju v vlogi od 10. junija 1707: Ne bi mogli zagovarjati zanamcem, če ne bi, ko je morda še čas, opozorili vladarja, kako je zaradi apalta, ki ga je v preteklih letih v tej deželi uvedla notranjeavstrijska vlada, ubogi podložnik potisnjen na rob propada. Podložniki se niso preživljali le s kmetijami, temveč tudi s tovarništvom, menjalno trgovino in povratnimi tovari, to je, tovorili so žito in platno na Laško, v zamenjavo in za povratni tovor pa so dobivali olje, sol, vino. S tem so zaslužili kakšen denarič za preživljanje in plačilo dajatev. Če pa bo menjalna trgovina prenehala, bo najmanj tri četrt de-

⁹⁵ ZAL Lj, Varia mag. I, Mag. acta fasc. 7, fol. 216 sl.

⁹⁶ AS, Víc zap. št. 170, str. 945 sl.

žele propadlo, podložniki bodo prišli na beraško palico. To se dogaja, sedaj po uvedbi apalta soli, ko dvorna komora pokupi vso sol in jo pusti prodajati v svojih skladiščih le proti gotovini. Podložniku je odrezana menjalna trgovina. Prej je dobil sol brez gotovine v zamenjavo za drugo blago, žito, usnje, platno, loden, slanino, razne lesne izdelke, sedaj pa je tisti, ki so brez denarja, ne morejo dobiti in tako izgubijo povratni tovor. Po mnenju deželnih stanov koristi apalta niso odtehtale zmanjšanih dohodkov na mitnini in nabitkih. Predlagali so, naj bi se raje povišala solna mitnina ali nabitek, trgovina s soljo pa naj bi ostala prosta.⁹⁷

Solni monopol pa ni bil edini vzrok, da so kmečki tovarniki postopoma izgubljali dotedanje mesto v trgovini s soljo. V to trgovino so začeli sredi 18. stoletja močneje posegati trgovci in spediterji trgovskega blaga, potem ko so trgovski posli med Trstom in Ljubljano postali intenzivnejši. V začetku druge polovice stoletja je bila solna trgovina v Ljubljani povečini v rokah spediterjev iz Postojne, Planine, Logatca in Vrhnike. V Ljubljano je sol prihajala v vrečah ali sodih predvsem po Ljubljani. Sol, ki je na ta način prišla v Ljubljano, je šla deloma naprej v Kranj, Loko, Radovljico in Kamnik, torej so notranjski spediterji zalagali tudi Gorenjsko. Transport soli od Trsta ali Reke do Vrhnike pa so po zgraditvi ceste prevzeli prevozniki, tako so prišli tovarniki ob ta posel.⁹⁸

Deželni stanovi so se še nadalje prizadevali za odpravo kameralnega solnega monopola in za ponovno uvedbo menjalne trgovine na Kranjskem.⁹⁹ Državni monopol, ki je dovoljeval nakupovanje soli le v solnih skladiščih v Trstu in na Reki, se ni dal uveljaviti v celoti. Vkljub prepovedi uvoza tuje beneške soli in zagroženim strogim kaznim je bilo razširjeno tihotapstvo ne le z uvoženo soljo, temveč tudi tisti, ki so jo kupili v bančnih skladiščih, so se izmikali plačilu mitnin. Solni monopol v takih razmerah ni prinašal pričakovanih dohodkov. Da bi se ti izboljšali, je bil napravljen poskus z novo ureditvijo prometa s soljo na Kranjskem. Cesarski patent z dne 17. maja 1771 je predvidel 40 solnih skladišč in sicer v 37 krajih na Kranjskem ter v Lokvah, Ajdovščini in Štanjelu. Tako bi bil potrošnikom olajšan nakup soli po ceni, ki se je pri posameznih skladiščih razlikovala za transportne stroške glede na oddaljenost od obmorskih skladišč. S patentom je bilo trgovanje s soljo prepovedano, tudi zamenjava soli za drugo blago ni bila dovoljena. Potrošniki bi jo kupovali le v skladiščih po deželi ali pa v glavnih obmorskih skladiščih. Podložniki, ki so zaradi preživljanja do tedaj trgovali s soljo, so jo smeli tudi še naprej kupovati v glavnih skladiščih in jo prinašati na Kranjsko ter jo, kolikor je niso potrebovali zase, morali oddati v eno ali drugo skladišče v deželi. Skladišča bi jim povrnila ceno, ki so jo plačali, ter izplačala še zmerno tovarnino. Kranjski podložniki so smeli še nadalje trgovati s soljo v koroških in štajerskih okoliših, kjer je bila dovoljena uporaba morske soli.¹⁰⁰

Ljubljanski magistrat, ki je bil leta 1779 pozvan, naj poroča o morebitnih pomanjkljivostih, ki so se pojavile v teku osemletnega trajanja zakupa soli v zvezi z njeno podražitvijo, je izčrpno orisal posledice izvajanja navedenega patenta za tovarniško trgovino s soljo. Njegovo poročilo govori o zakupu soli, kajti soli niso prodajala od finančne uprave organizirana solna skladišča, kot je predvideval patent, ampak je bila prodaja soli dana v zakup. V poročilu je magistrat navajal: Preden je bil uveden zakup, je bilo vsakemu na prosto, da iz avstrijskega Primorja uvaža sol v Ljubljano in v vso deželo ter še naprej do Vojnika na Štajerskem in jo

⁹⁷ AS, Stan I, zap. št. 311, str. 45 sl.

⁹⁸ ZAL Lj, Reg. I fasc. 44, fol. 137 sl.

⁹⁹ AS, Stan I, zap. št. 312, št. 1201 sl., gravamen provinciae 12. 7. 1744.

¹⁰⁰ ZAL Lj, Reg. I fasc. 44, fol. 118 sl., patent Ljubljana, 17. 5. 1771.

za svoj račun prodaja po določeni ceni. S to trgovino so se ukvarjali največ taki podložniki na Notranjskem, ki ne morejo živeti od svojih zemljišč, ter so s prodajo soli toliko zaslužili, da so mogli preživljati sebe in svoje ter plačevati dajatve. Ker je trgovina s soljo ustavljena, živijo v revščini. Sicer je tudi sedaj dovoljeno donašati sol v Ljubljano, toda morajo jo brez najmanjšega dobička oddati v skladišče zakupnika, ki jim poleg cene soli povrne le, tovrnino. Včasih gre s plačilom soli trdo. Dogaja se namreč, da tisti, ki se ne morejo iz Trsta vračati prazni, natovorijo sol in jo oddajo v Ljubljani, od zakupnika pa ne dobijo takoj v gotovini denarja in morajo na plačilo čakati dalj časa. Zaradi tega in ker je sol postala dražja, je manj uvažajo, posledica pa so manjši dohodki od mitnine. Zaradi podražitve soli je ne pokladajo več živini. Magistrat je poročilo zaključil z ugotovitvijo, da zakup pomeni breme za deželo, in je predlagal, naj se ukine in uvede prejšnji način solne trgovine.¹⁰¹

Zdi se, da tudi država ni bila zadovoljna z rezultati izvajanja solnega monopola. Leta 1780 je bilo sklenjeno, da bo po preteku zakupne dobe zakup odpravljen za vselej. Finančna uprava naj bi uredila po možnosti več solnih skladišč, katera bodo čim ceneje prodajala sol na debelo in drobno. Razen v teh skladiščih bo vsakemu dovoljeno kupovati sol kot prej, to je v Trstu in na Reki, proti takojšnjemu plačilu solne mitnine in jo prosto prodajati povsod v deželi.¹⁰²

Omejevanje svobodnega trgovanja s soljo in podražitev sta se pokazala v zmanjšanju prometa. V začetku 17. stoletja so pretovorili na Kranjskem do 45.000 tovorov soli, v začetku 18. stoletja pa se navaja okoli 12.000 tovorov kot količina, ki so jo Notranjci kupili letno v tržaškem in reškem skladišču. Po podatkih iz druge polovice 18. stoletja so tedaj uvozili na Kranjsko letno soli v vrednosti 132.000 goldinarjev, kar je ustrezalo okoli 14.500 tovorom.¹⁰³ Številke so bile ugotovljene na podlagi podatkov mitninskih in drugih uradov, zajele so torej le promet, ki je bil pod finančnim nadzorstvom. Zaradi razširjenega tihotapstva je bil skupni promet gotovo večji. Izven dvoma pa je, da je promet s soljo nazadoval, razen številkm nam o tem pričajo vsi drugi viri. Omenjena so bila poročila deželnih stanov o opuščanju tovarništva zaradi uvajanja apalta in monopola v trgovini s soljo. Tudi Raigersfeld je ugotovil, da je kameralna trgovina z morskimi soljo ovirala kmečko trgovino. Toda niti zmanjšani promet s soljo ni ostal ves v rokah tovarnikov. V prvih desetletjih 18. stoletja so začeli iz Trsta v zaledje sol odvažati z vozovi. Na voz so naložili 4 tržaške starje ali 12 kranjskih mernikov drobne ali 3 1/2 starja barletske soli, dvakrat toliko, kot so mogli natovoriti na konja. V spisih ljubljanskega magistrata iz zadnjih desetletij 18. stoletja se omenjajo poklicni trgovci in spediterji, ki so trgovali s soljo, prodajali so jo tudi štajercem, ki so prihajali v Ljubljano z žitom.¹⁰⁴

Čeprav je solni monopol pri trgovini na debelo oviral nadrobno trgovino kranjskih tovarnikov, so ti konec 18. stoletja še vedno prodajali sol štajercem in Koroščem. Pri tem niso vedno upoštevali meje, do katere je segalo območje morske soli in onstran katere je bila dovoljena le prodaja soli iz štajerskega Ausseja, prinašali so sol do Drave, češ da jo smejo pro-

¹⁰¹ ZAL Lj, Reg. I fasc. 44, fol. 131 sl.

¹⁰² ZAL Lj, Reg. I fasc. 44, fol. 139 sl.

¹⁰³ A. J. Dambeck, Beschreibung deren drey Provinzen Steyermark, Kärnten und Krain. Brez datuma. Po prepisu iz rokopisa v Österr. Nationalbibliothek Wien, Hss-Sammlung Hs. Cod. series nova 12.229, ki mi ga je dal na razpolago B. Otorepec, za kar se mu tudi na tem mestu zahvaljujem. Pripominjam, da je iste podatke o uvozu in izvozu na Kranjskem, kot jih ima Dambeck, objavil tudi A. Müllner, Die Zukunft der Stadt Laibach, Argo VII/1899, 37, z navedbo, da so vzeti iz manuskripta I. v. B. (Breckerfeld?). Kurz gefasste Beschreibung der zum innerösterreichischen Gouvernement gehörigen Länder Steiermark, Kärnten und Krain. Vrednost uvoza soli 132.000 goldinarjev je preračunana v tovore na osnovi cene 2 goldinarjev 16 krajcarjev za «kanc», ki je držal približno 40 litrov. Cena soli je vzeta iz ZAL Lj, Reg. I fasc. 44, fol. 130, nanaša se na leto 1770. Štiri kanci so računani na en tovor.

¹⁰⁴ ZAL Lj, Reg. I fasc. 44, fol. 155 sl., 168.

dajati do te meje. V juniju 1791 so zalotili več čičev (v tistem času so bili še kranjski podložniki) s šestimi otovorjenimi konji v vaseh na Dravskem polju, kjer so prodajali sol tamkajšnjemu prebivalstvu.¹⁰⁵

Nekaj soli je iz Kranjske šlo tudi na Koroško in sicer največ po dolni Kokre. Cesto skozi Kokro je vzdrževal državni erar, največjo korist pa so od nje imeli kranjski in koroški tovarniki, ki so kupčevali med obema deželama z morskó soljo. Sol je šla v železno Kaplo, povratni tovor je bilo železo in jeklo, ki so ga proizvajali v Kapli in v Kokri. Od soli je bilo treba v Kokri plačati mitnino, ki pa, kot je menil bankalni inspektorat v Celovcu, ni prinašala erarju toliko koristi, kot bi je imel, če bi bil uvoz morske soli prepovedan in bi se v okoliše, kamor je prihajala, razširila sol iz Ausseja. Sodeč po dohodkih od solne mitnine v Kokri v letih 1790—1799 je prišlo po tej poti na Koroško letno okoli 160 tovorov soli, kar pač ni bila pomembnejša količina.¹⁰⁶

Tudi pri žitu, ki je bilo v tovarniškem prometu količinsko na drugem mestu, so nastale spremembe. V deželi pridelano žito ni več zadostovalo za kritje domačih potreb, za izvoz ga je bilo vedno manj, pričeli so ga celo uvažati. Najprej so kupovali žito zunaj dežele le ob slabih letinah, od srede 17. stoletja naprej pa vedno pogosteje, dokler ni postalo redna postavka v žitni bilanci dežele. V začetku 18. stoletja je stalno prihajalo žito iz Spodnje štajerske, donašali so ga največ tovarniki, v naslednjih desetletjih so večje količine uvažali iz Hrvatske in Ogrske, to žito je prihajalo po Savi. Tedaj so, posebno ob slabih letinah, pričeli uvažati preko Trsta in Reke iz Italije in drugih dežel koruzo, ki so jo kupovali zlasti na Krasu in na Pivki pa tudi v ribniškem območju, torej tam, kjer na splošno niso pridelali dovolj žita za svoje potrebe.¹⁰⁷ Te spremembe so vplivale tudi na tovarništvo. Tovarniški žitni promet s primorskimi mesti se je skrčil, s tem so se skrčile tudi priložnosti za tovorjenje s soljo kot povratnim tovorom. Pri uvozu žita iz štajerske so bili tovarniki še udeleženi, dokler prometa niso prevzeli vozniki. Pri transportu hrvaškega in ogrskega žita, ki je v deželo prihajalo po Savi, so imeli manjši delež le pri količinah, ki so bile izvožene preko Trsta. Ljubljanski žitni trgovci so ga odpravljali do Vrhnike po Ljubljani, naprej pa s tovarniki, dokler ni na novo urejeni cesti prevladal vozni promet.

6. Pristojbina na tovarne konje in tovarniška pota

V času, ko je bilo tovarništvo že prizadeto zaradi nazadovanja prometa s soljo, so deželni stanovi obremenili tovarnike s posebnim davkom. Po sklepu iz leta 1640 je moral vsak tovarnik, ki je proti plačilu tovoril v Gorico, Trst, Reko, Volosko, štivan pri Devinu in druga morská pristanišča, na Vipavsko ali v sosedne kraje, v Celje in na Koroško, plačati od konja 9 krajcarjev, tovarniki za Gradec so morali od konja plačati 21, za Dunaj pa 42 krajcarjev. Za tovarnike, ki so pritovorili v deželo vino in žito, je znašala pristojbina 15 krajcarjev od tovara. Za železo, jeklo in železne izdelke so bile določene posebne pristojbine, plačevati so jih morali fužinarji in trgovci z železom. Za drugo blago, ki so ga tovorili iz dežele, so morali trgovci oziroma tovarniki plačevati 3 krajcarje od goldinarja vrednosti. Sol je bila izvzeta od te obremenitve. Iste pristojbine so veljale za voznike, ki

¹⁰⁵ ZAL Lj, Reg. I fasc. 140, fol. 5.

¹⁰⁶ AS, Gub A Reg. III fasc. 54 (1799), konv. 4302. Ker so povprečni letni dohodki solne mitnine v letih 1790—1799 znašali 122 goldinarjev 57 krajcarjev, mitnina od kobala (okoli 61,5 litra) pa 18 krajcarjev 2 denarica, je bil povprečni letni uvoz okoli 400 kobalov oziroma 160 tovorov.

¹⁰⁷ Valenčič, Žitna trgovina . . . , str. 31 sl., 43 sl., 48 sl.

so blago prevažali s konji ali volmi. Pristojbine je bilo treba plačevati pri sredstveninskih uradih, ki so pobirali deželne posredne davke.¹⁰⁸

Uvedba pristojbin na tovarne konje je naletela na odpor kmečkih tovarnikov. Prejemniku sredstvenine na Vranskem so deželni stanovi poslali vojake, da bi mu bili v pomoč pri izterjevanju. Vendar tovarniki sprva niso odnehali. Na binkoštno nedeljo leta 1640, nekaj tednov po uvedbi pristojbine, je prišlo na Vransko 50 ali 60 kranjskih tovarnikov z žitom. Prejemnik jih je pozval, da plačajo 15 krajcarjev od tovara oziroma navedejo svoje ime in gospostvo, kateremu so bili podložni, če ne bi hoteli plačati. V tem primeru bi mogli prositi deželne stanove, da jih oprostijo pristojbine. To pojasnilo kmetov ni pomirilo. Kot je prejemnik sredstvenine poročal deželnim stanovom, so kmetje začeli razsajati in obmetavati s kamenjem hišo, v kateri je bil z vojaki. Ker so grozili tudi z ognjem, so vojaki streljali; eden od tovarnikov je bil ubit, dva ali trije pa težko poškodovani.¹⁰⁹ Ni izključeno, da je spopad delno zakrivil prejemnik s svojim postopkom, ki najbrž ni bil tako brezhiben, kot ga je prikazal v poročilu stanovskemu odboru. Baron Schrottenbach, lastnik gradu Ojstrica, se je pritožil deželnim stanovom zoper njega, češ da je od podložnikov, ki so šli z žitom na Kranjsko po neogibno potrebno sol, zahteval od pol tovara pristojbino za cel tovor. Razen tega so vojaki uboge ljudi žalili z grobimi besedami in jih tudi hudo nadlegovali.¹¹⁰

Prejemnik iz Zagorja je poročal deželnim stanovom, da se upirajo plačevanju pristojbine v Moravčah, kjer je devet najpomembnejših tovarnikov dajalo drugim slab vzgled. Napravil je vse, da bi izterjeval pristojbino od trgovcev in tovarnikov, ni pa uspel ne zlepa ne zgrda, sam se jim ne more zoperstavljati, zato naj bi mu poslali 8 ali 12 vojakov. Poročilu je prejemnik dodal nasvet, naj tovarnikom, ki niso hoteli plačevati pristojbine, ob prihodu v Ljubljano pri mestnih vratih vzamejo konja in žito. Tako bi jim porezali peruti, da se ne bi več ustili, postali bi ponižnejši in bi raje ubogali svojo gosposko.¹¹¹ Deželni stanovi najbrž niso uvaževali takih nasvetov, od tovarništva so imeli korist, zato so se izogibali zaostrovanju odnosov do tovarnikov. Prejemniku sredstvenine na Vranskem so glede vojaškega posredovanja naročili, naj se vojaki ne obnašajo preoblastno in naj ne nastopajo nasilno proti tovarnikom na cesti, temveč naj se ravnajo po danih navodilih.¹¹²

Tudi potem ko so pristojbino za tovorjenje že dalj časa pobirali, so sredstveninski uradi večkrat neupravičeno zahtevali od tovarnikov plačilo. Uprava idrijskega rudnika se je pritožila, da ne more dobiti tovarnikov za transport živega srebra v Gradec, ker pobira prejemnik sredstvenine na Vranskem tovarniško pristojbino. Od tovarnikov, ki so se vračali, jo je zahteval z grožnjo udarcev in odvzema konj. V drugem primeru je zahteval plačilo od blaga, čeprav so imeli zanj rudniški potni list. Opozorjen na to nepravilnost se je izgovarjal, da pristojbina ne bremeni gospodarja blaga, temveč tovarnike. Enake pritožbe je imel tudi tovarnik, ki je tovoril vino za cesarski dvor, tudi od njega je prejemnik pobiral tovarniško pristojbino. Zadevo je leta 1668 obravnavala notranjeavstrijska dvorna komora. Zavrnila je ugovor, češ da pristojbina zadeva tovarnika, ne pa lastnika tovara; čeprav ne neposredno je pa posredno vendarle v škodo vladarja, zaradi pristojbine se tovarniki ne zadovoljijo z običajno tovarnino, ampak jo zvišajo za toliko ali še več, sicer ne marajo tovoriti. Da ne bo ovir pri transportih, je bilo deželnim stanovom naročeno, naj sredstveninski urad ne pobira

¹⁰⁸ AS, Stan I, zap. št. 492, str. 239 sl., 247 sl.

¹⁰⁹ AS, Stan I, zap. št. 492, št. 395 sl., 411 sl.

¹¹⁰ AS, Stan I, zap. št. 492, str. 451 sl.

¹¹¹ AS, Stan I, zap. št. 492, str. 261 sl.

¹¹² AS, Stan I, zap. št. 492, str. 393 sl.

pristojbin od blaga, za katerega je izstavljen potni list, tovornikom pa naj povrne, kar jim je tako rekoč odvzel nasilno.¹¹³

Ko je država v prvih desetletjih 18. stoletja začela odločneje izvajati merkantilistično politiko, se je zaradi pospeševanja trgovine prizadevala za zmanjšanje fiskalnih bremen v trgovskem blagovnem prometu. Zato je želela tudi zmernejšo deželno sredstveninsko tarifo in je predlagala znižanje pristojbine na tovarne konje v tranzitnem prometu. Deželni stanovci s tem niso soglašali, po njihovem mnenju pristojbina ni pomenila velike obremenitve. Transportni stroški trgovskega blaga iz Trsta v Ljubljano in od tod na Štajersko in Koroško so se zmanjšali. Prej so plačevali trgovci za tovor do Gradca 8, sedaj 6 ali največ 6 1/2 goldinarja. Ker so bile medtem popravljene ceste, štirje konji prenesejo toliko kot jih je prej šest. Za trgovce je to velik prihranek, dežela pa je zaradi zmanjšanja števila konj v primerjavi s prejšnjimi dohodki občutno prizadeta. Zato znižanje pristojbin ne pride v poštev, pač pa bi bilo treba misliti, kako naj bi se deželi nadoknadila nastala izguba. Vprašanje tovarniške pristojbine je leta 1723 obravnavala glavna komerčna deputacija v Gradcu. Sprejet je bil sklep, da znižanje pristojbin ni potrebno. Plačevati so jo morali tovorniki, ki so tvorili za plačilo, ne pa zase, bremenila ni trgovcev, ampak lastnike konj. Največ te pristojbine je bilo plačane pri uradih na Vranskem in v Senožčah, manj pa v Postojni in Podkraju; ob poteh na Koroško je niso pobirali. Tovorniki, ki so jo plačevali za Gorico, Trst, Reko in Volosko, so tvorili predvsem sol, vino in žito, le redko pa meščanski trgovini pridržano blago.¹¹⁴

Kot je videti iz navedenega opisa, so v začetku 18. stoletja pri tvorjenju glavnih predmetov tovarniškega prometa, to je soli, vina in žita, prevladovali za plačilo najeti tovorniki. Kmečki tovorniki, ki so tvorili lastne pridelke na prouad ali za zamenjavo, so bili potisnjeni na drugo mesto. Nekatere vpogleda v strukturo tovarniškega prometa dajejo tudi redki izpiski iz registrov za leto 1640 o pobrani tovarni pristojbini pri posameznih sredstveninskih uradih. V času od maja do konca julija je urad v Landolu pri Postojni pobral pristojbino za 469 konj. Večina tovarnikov je prihajala v skupinah z večjim številom konj, le dva tovarnika sta plačala pristojbino za enega konja. Skupin je bilo 26, od vsake skupine je bil eden imenoma vpisan, bil je torej nekak vodja; pri večjih skupinah je bilo skoraj vedno navedeno še število tovarišev (Gesellen, Gspan). Večje skupine so bile npr. s petimi tovariši in 19 konji, z dvema tovarišema in 22 konji, s petimi tovariši in 55 konji, s tremi tovariši in 43 konji, le en vodja je bil sam vpisan s 33 konji.¹¹⁵ Iz registrskih izpiskov se ne vidi, kakšna je bila v tovarniških skupinah vloga tovarišev oziroma v kakšnih odnosih so bili do vodje. Mogoče se je več posameznikov združilo v skupino le za skupno potovanje, sicer pa je vsak tvoril za svoj račun, mogoče pa so šli vsi v skupnem poslu kot nekakšni družabniki.

Velike tovarniške skupine je spremljalo večje število oseb, poleg vodje in tovarišev tudi poganjači konj. Ljubljanski trgovec Codelli je v poročilu, v katerem je primerjal stroške tvorjenja s stroški prevoza, zapisal, da morajo s šestimi tovarnimi konji potovati vsaj tri osebe, medtem ko sta na vozu s tremi konji potrebna le voznik in hlapec. Pri tem pa so trije konji peljali 6 ali 7 tovorov.¹¹⁶ Potemtakem je treba računati vsaj enega poganjača na dva tovarna konja. Ker so kmečki tovorniki le izjemoma imeli več kot enega konja in je verjetno vsak sam vodil ali dal poganjača

¹¹³ AS, Stan I, zap. št. 524, str. 959 sl.; Vic zap. št. 132, Lit. F VI-9.

¹¹⁴ AS, Stan I, zap. št. 619, Erklärungsschrift 26. 5. 1723.

¹¹⁵ AS, Stan I, zap. št. 492, str. 267 sl.

¹¹⁶ AS, Stan I, zap. št. 59, snopič 1.

za svojega konja, število spremljajočih na splošno najbrž ni bilo dosti manjše kot število konj v skupini.

Registrski izpisek urada v Landolu, iz katerega so vzeti navedeni podatki o tovarniških skupinah, obsega nekaj manj kot tri mesece, zato ne moremo presoditi, koliko je bil reprezentativen za promet celega leta. Vsekakor pa kaže, da so velik del prometa s soljo, vinom in žitom tedaj opravljale velike tovarniške skupine ne pa posamezni kmečki tovarniki. Vendar je treba pripomniti, da je bil način tovorjenja, posamežno ali skupinsko, odvisen tudi od tega, kaj so tvorili. Registrski izpisek sredstveninskega urada v Podnanosu (prej št. Vič pri Vipavi), torej ob poti, kjer je prevladoval promet z vinom, vsebuje imena 206 oseb, ki so plačale tovarniško pristojbino za 519 konj. Pri tem prometu je bilo 74 tovarnikov, ki so potovali le z enim konjem, 51 pa je bilo takih z dvema konjema. Največja tovarniška skupina je štela šest konj. Na poti skozi Podnanos torej ni bilo velikih tovarniških skupin. Registrski izpisek, v katerem sredstveninski urad ni označen, bil pa je ob poti proti Reki, navaja 97 oseb s 496 konji. Razmerje med številom vpisov in številom konj kaže, da so tvorili tudi v večjih skupinah. Največja skupina z 32 konji je tvorila pšenico deželnega upravitelja na Reko, verjetno kot proviant za Primorsko krajino, druga večja skupina je tvorila 21 tovorov tudi pšenice. Nadaljnje večje skupine po 12, 13 in 15 konj so tvorile železo in jeklo. V izpisku je vpisano ime vodje posamezne skupine, v nekaj primerih je tudi zabeleženo, čigavo je bilo blago, npr. pšenice deželnega upravitelja, železo Bucellenija (fužinar na Jesenicah), jeklo J. Kunstla (trgovec v Kranju). Urad v Zagorju ob Savi je izkazal 126 primerov s 489 tovari žita in 29 primerov s 127 tovari vina. Z enim ali dvema konjema so tvorili v 89 primerih, sicer pa so tvorili v skupinah, ki so imele 13, 14, največ pa 19 konj. Vina so v 11 primerih tvorili en ali dva tovara.¹¹⁷ Imena nekaterih oseb, ki so šle skozi urad v Zagorju, se ponavljajo, kar kaže, da so se posamezniki stalno ukvarjali s tovarništvom.

Pristojbino od tovarnih konj so sicer na splošno pobirali sredstveninski uradi, toda leta 1646 so deželni stanovi prenesli pobiranje od sredstveninskega urada v Landolu v Senožče in ga s pogodbo prepustili v zakup tamkajšnjemu trgovcu Francu Garzarolliju proti plačilu letne zakupnine 1000 goldinarjev. Ker je pristojbina znašala 9 krajcarjev od konja, je torej zakupnina ustrezala pristojbini za 6666 konj. Število konj, od katerih pa je pobral pristojbino, je bilo gotovo precej večje, saj je zakupnik moral kriti stroške pobiranja in imeti še primeren zaslužek. Najbrž ne sežemo previsoko, če računamo, da je pobral vsaj tretjino več pristojbine, kot je bila zakupnina. Zakup tovarniške pristojbine je ostal več kot dve desetletji v rokah družine Garzarolli. Ko so deželni stanovi leta 1667 zakup odpovedali, je Jakob Garzarolli, sin prvega zakupnika, ponudil 1200 goldinarjev zakupnine ter k obstoječemu posojilu deželnim stanovom v znesku 5000 goldinarjev še novo posojilo v enakem znesku po le 5 %-ni obrestni meri.¹¹⁸ Verjetno je tedaj pobrana pristojbina precej presegala ponujeno zakupnino. Gotovo pa je pobiranje pristojbine zakupniku precej pripomoglo k akumulaciji kapitala.

Zahtevo, da se ohrani dotedanja pristojbina na tovarniške konje, so deželni stanovi utemeljevali tudi s trditvijo, da so bila izboljšana pota in štirje konji prenesejo tovor, za katerega je bilo prej potrebnih šest konj. Stanje potov je v veliki meri vplivalo na tovarništvo. V začetku 17. stoletja je bila popravljena cesta proti Trstu. Če sodimo po stroških, ki so znašali 1000 goldinarjev, popravila niso mogla biti bogve kako velika. Vendar so

¹¹⁷ AS, Stan I, zap. št. 492, str. 275 sl., 297 sl., 315 sl.

¹¹⁸ AS, Stan I, zap. št. 499, str. 315 sl., 321 sl., 325 sl., 329 sl.; zap. št. 508, str. 777 sl.

jo tovorniki in tudi vozovi v večji meri uporabljali. Ugotavljali so, da napravijo v poldrugem dnevu pot kot prej v dveh dneh, konje pa so mogli še enkrat toliko let uporabljati za tovorjenje. Notranjeavstrijska vlada se je tedaj ukvarjala z mislijo, da bi se za vzdrževanje poti uvedla cestnina, ki bi jo pobirali na Vrhniki in sicer od v Gorico in Trst namenjenih tovorov dva črna denariča, od voza pa štiri denariče.¹¹⁹

Več poročil kot o izboljšanju cest, ki je prineslo koristi tovarništvu, je poročil o slabih cestah, ki so ga ovirale. Cesta ob Kokri, po kateri je potekal živahen promet s Koroško, je bila kamnita in skalovita. Koroško železo in jeklo, ki so ga pripeljali do kranjske meje na vozovih, so morali preložiti na tovarne konje. Tovorniki, ki so pot uporabljali, so ugonobili na njej mnogo konj. Ker niso mogli kupiti novih, so tovorjenje opuščali. Po poročilu iz leta 1714 so se zelo zmanjšali dohodki mitnice v Kokri.¹²⁰ Leta 1749 je prejemnik mitnice v Višnji gori poročal reprezentanci in komori, da je pot čez Peščenik nad Višnjo goro za prehod smrtno nevarna. Tovornikom z vinom so na njej padali konji, sodčki so se razbili in tovor je bil uničen.¹²¹ V severni Istri, kjer so bili mitninski uradi Starod, Klanec in Zabrežec (Fünfenberg), so bila sredi 18. stoletja slaba pota. Niso jih mogli uporabljati za vozove pa tudi ne tovorniki z vinom. Leta 1752 je postojnski okrožni glavar opisal njihovo stanje. O poti od vasi Mune do Staroda v območju gospostva Podgrad je zapisal, da je bolj zapreka za vsako človeško komunikacijo kot pa pot; povsod so čeri in kamenje, kjer naj bi hodile le koze ne pa ljudje in konji. Nerazumljivo je, da je mogoče od Staroda navzdol spraviti natovorjenega konja. Seveda se je na tej poti pripetilo mnogo nezgod, pobili so se konji, sodčki razbili in to na tako imenovani komercialni cesti, kot je pripomnil okrožni glavar.¹²²

Za tovarnike s soljo je bila pomembna tudi pot med Loškim potokom in Babnim poljem ter naprej čez Čabar proti Bakru in Reki. Leta 1800 je župni vikariat v Loškem potoku poslal bankalnemu inspektoratu vlogo 13 prekupčevalcev (Trafikanten), največ s soljo, iz vasi Retje, Mali Log, Travnik in Srednja vas, ki so prošili, naj se napravi za človeka prehodna pot v Babno polje. Poudarjali so, da se morajo za preživljanje ukvarjati s trgovanjem, pri tem pa morajo hoditi čez visoko gorovje in po neprehodnih poteh. Okrožna glavarja v Novem mestu in Postojni sta priporočala izboljšanje poti, če se hoče podpreti precej obsežno trgovino s soljo. Pot je bila zlasti na hrvaški strani skoraj neprehodna, v zimskem času je ni bilo mogoče uporabljati brez nevarnosti za življenje tovarnikov in konj. Tudi bankalni inspektorat se je zavzemal za ureditev poti na Reko in Bakar. Tedanje stanje je označil kot grozotno in je slikovito opisal razpoloženje prizadetih tovarnikov: Kako žalostno in boleče mora biti za prekupčevalce, ki z znatnim trgovanjem prinašajo velike koristi erarju, deželi in obmorskim mestom, pa jim vendar kljub ponovnim prošnjam ne uredijo poti tako, da bi bila prehodna in ne bi na njej uničevali konj in opreme. Ker ni šlo za vozno cesto, temveč le za dobro in varno tovarniško pot, stroški po mnenju bankalnega inspektorata ne bi bili veliki in bi se krili z mitnino. Dobra pot bi koristila erarju pri dohodkih carinskega urada v Babnem polju, trgovini s soljo in drugemu blagovnemu prometu, podprla pa bi tudi številno prebivalstvo prizadetega območja v dejavnostih, ki mu v veliki meri omogočajo preživljanje in davčno sposobnost. Te dejavnosti so bile prodajanje deželnih pridelkov na Reki in v Bakru, nazaj pa so prinašali za prodajo sol, olje in druge tamkajšnje pridelke. Poročilo je ban-

¹¹⁹ AS, Stan I, zap. št. 309, str. 1441.

¹²⁰ V. Levec, Cesta od Smarne gore v Kokro. Izvestja Muzejskega društva za Kranjsko VI/1896, str. 62; J. Zontar, Zgodovina mesta Kranja, Ljubljana 1939, str. 224.

¹²¹ AS, RK zap. št. 126.

kalni inspektorat sklenil z ugotovitvijo, da bo, če pot ne bo urejena, prenehal promet z obmorskimi kraji; nazadovali pa bodo carinski dohodki.¹²³

Ni se dalo ugotoviti, ali je končno bila urejena tovarniška pot iz Babnega polja na Reko oziroma v Bakar. Vprašanje te poti, po kateri bi šlo letno nad 4000 tovarnih konj, so obravnavali že leta 1783 in Jožef II. je dal ukaz za ureditev. Ni znano, kaj je bil vzrok, da so tako dolgo zavlačevali izvedbo del, za katero so se zavzemala vsa prizadeta oblastva. Ker pa je večji del poti, ki bi jo bilo treba popraviti, potekal na Hrvaškem, torej na drugem upravnem področju, smemo domnevati, da je bilo to eden izmed glavnih vzrokov. Zanimivo je, da je bilo razširjeno trgovanje s soljo na območju omenjene poti glavni razlog, s katerim so utemeljevali potrebo izboljšanja in to v času, ko je drugod prosto trgovanje nazadovalo zaradi državnega solnega monopola. Obenem pa preseneča tako slabo stanje tovarniške poti, ki je že od srednjega veka naprej imela pomembno vlogo v prometu dela Notranjske in Dolenjske z Reko in Bakrom.

7. Tovorništvo kot vir zaslužka

Potem ko smo obravnavali razširjenost in obseg tovarništva, je treba tudi, da si postavimo vprašanje, kakšen je bil gospodarski pomen tovarništva in kakšne so bile koristi za tovarnike.

Mnoge dosedanje sodbe so prikazovale tovarništvo v zvezi s trgovanjem kot važno pridobitno panogo, ki je bila na splošno pomemben vir zaslužka, brez katerega kmečko prebivalstvo v deželi ne bi imelo gospodarskega obstoja. V tem je bilo veliko pretiravanja. Tako so deželni stanovi leta 1707 trdili, da bo propadlo najmanj tri četrt dežele, ko je po uvedbi državnega solnega monopola nazadovalo tovarjenje s soljo in z njim združeno kmečko trgovanje. Toda nazadovanje tovarjenja in prekupčevanja s soljo je morda prizadelo nekatere okoliše v notranjosti dežele, a poklicni solni tovarniki v Čičariji, na Krasu in na Pivki so uspevali še skozi 18. stoletje. Odkar je državni monopol omejeval prost promet, so bili tovarniki iz bližnjega zaledja obmorskih mest glede nakupovanja soli v ugodnejšem položaju v primerjavi s tovarniki iz drugih delov dežele. Ti tovarniki so tudi imeli največji delež v trgovanju z vtihotapljeno beneško soljo, saj je za tri najpomembnejše tovarniške vasi v Čičariji terezijanski kataster ugotovil, da so se preživljale s tihotapstvom soli. Trgovanje z beneško soljo je tovarnikom prinašalo neprimerno večji zaslužek kot pa so ga mogli imeti pri soli, ki so jo kupovali v državnih skladiščih v Trstu ali na Reki.

Po podatkih iz leta 1726 je cena za tržaški star (79,5 l) soli v Kopru in v Miljah znašala 10 ali 12 soldov (sold je bil vreden $\frac{2}{3}$ krajcarja). Cesar-sko skladišče v Trstu je tedaj prodajalo star soli po 1 goldinar, 19 krajcarjev, kar je bila več kot desetkratna cena beneške soli. Tolika razlika v ceni je pospeševala tihotapstvo, ki je moglo biti prav donosno, ker tveganje ni bilo preveliko. Donosnejše kot prodaja soli za denar je bilo verjetno zamenjavanje za žito. Ljubljanski mernik soli (26,5 l oziroma $\frac{1}{3}$ tržaškega starja) je po navedenih cenah stal $2\frac{2}{3}$ krajcarjev, cena mernika pšenice po povprečni letni ceni na ljubljanskem trgu pa je bila leta 1726 62 krajcarjev, torej več kot 23-krat toliko kot cena soli.¹²⁴ Navadno so na kranjskih trgih zamenjavali tovor soli za tovor žita, le če je bilo žito slabo, ga je bilo treba dati več. V obmorskih mestih je bilo razmerje drugačno, poročilo iz začetka 17. stoletja omenja, da je kranjski tovarnik v Trstu za tovor pšenice dobil tudi do tri tovore soli, kar pa so bili najbrž le izjemni primeri. Na ljubljan-

¹²³ AS, Gub A Reg. III fasc. 54 (1799), konv. 1073; fasc. 54 (1800), konv. 1643; fasc. 54 (1802), konv. 438.

¹²⁴ AS, GrA I Dol, fasc. 205, Raigersfeld XX·XVI, Vorläufiger Vorschlag . . . erstlichen wierdet der Meer Salzappalto fürgeschlagen, 26. 8. 1726. — Cene žita gl. Valencič, Žitna trgovina, str. 141.

skem trgu sta si ceni pšenice in soli bili na splošno blizu; vsaj tako je mogoče sklepati po nekaj primerih. Leta 1651 je bokal soli stal 5 krajcarjev; torej je bila cena za mernik 1 goldinar, 20 krajcarjev. Povprečna cena mernika pšenice je tedaj znašala 1 goldinar, 6 krajcarjev. Patent z dne 17. maja 1771 je določal kot prodajno ceno v ljubljanskem solnem skladišču 1 goldinar, 36 krajcarjev za pol vagana ali en mernik barletske soli, povprečna cena pšenice v žitnem letu 1771 pa je bila 1 goldinar, 47 krajcarjev.¹²⁵

Ko so tovarniki, ki so vtihotapljali ceneno beneško sol, z njo uspešno kupčevali, so tisti, ki so kupovali sol v obmorskih državnih skladiščih, imeli od tovorjenja in trgovanja vse manj koristi. Po že omenjenem patentu iz leta 1771 so morali tovarniki sol, ki so jo kupili v glavnih skladiščih, kolikor je niso sami porabili, oddati skladiščem v deželi, kjer so dobili povrnjen za sol plačani znesek ter primerno tovarnino. Mnogim se tovorjenje po takih pogojih ni splačalo in so prenehali kupčevati s soljo. Zaradi visoke cene so je tudi manj kupovali za lastne potrebe, opuščali so zlasti pokladanje živini. S prenehanjem prekupčevanja s soljo so opuščali konje, ki jih niso več potrebovali. O tem imamō poročilo iz Cerknice, ki je bila s tovarništvom povezana kot eno izmed središč kmečke solne trgovine v deželi. V poravnavi glede odprave tlake, sklenjeni leta 1786 med podložniki in graščinskim posestvom Loško (Turnlack) pri Cerknici, prvotno v lasti samostana v Bistri, ob sklenitvi poravnave pa v lasti verskega zaklada, je bila tudi določba, da ne sme noben podložnik brez vednosti dominija opustiti konj, ki jih je imel, temveč jih mora obdržati.¹²⁶ Ta določba gotovo ne bi prišla v pogodbo, če se ne bi dogajalo to, kar je prepovedovala. Ni znano, zakaj gospostvo ni dovolilo podložnikom zmanjšati število konj. Mogoče je bilo od konj podložnikov graščinsko posestvo odvisno pri opravljanju poljskih del ali pa so mu bili potrebni za razne vožnje in tovorjenja. Najbrž pa dominij Loško ni bil edini, kjer so kmetje opuščali konje.

Tovorništvo je dajalo zaslužek mnogim tovarnikom, ki so proti plačilu tovarnine tovorili razno blago za trgovce in fužinarje pa tudi za druge naročnike. O višini tovarnine je znanih nekaj podatkov za posamezne vrste blaga in nekatera pota.

Skozi Kranjsko so šle v 16. stoletju v Trst precejšnje količine koroškega železa, deloma s posredovanjem ljubljanskih trgovcev. Ker je pozneje koroško železo ubralo pot v Italijo po Kanalski dolini, se je zmanjšala udeležba kranjskih tovarnikov pri tem prometu. Iz leta 1562 je ohranjena kalkulacija za ceno koroškega železa, ki so ga ljubljanski trgovci prodajali v Italijo. Kalkulacija je bila napravljena za 10 starih stotov (po 52,67 kg), kot stroške tovorjenja od Železne Kaple do Ljubljane je vsebovala znesek 2 goldinarja, 24 krajcarjev, od Vrhnike do Trsta pa 2 goldinarja, 20 krajcarjev; od Ljubljane do Vrhnike so železo prevažali po Ljubljani. Ker so na tovor računali 3 stare stote, je tovarnina za tovor znašala od Železne Kaple do Ljubljane 43 krajcarjev, 1 denarič; od Vrhnike do Trsta pa 42 krajcarjev.¹²⁷

V primerjavi s tovarnino za železo je bila tovarnina za živo srebro dokaj višja. Leta 1534, ko je bil idrijski rudnik še v rokah podjetnikov, je plačeval za prenos tovara živega srebra in cinobra iz Idrije v Trst 1 goldinar, 16 krajcarjev, na poti iz Ljubljane v Trst 1 goldinar, 38 krajcarjev, tovarnina iz Idrije v 15 milj oddaljeni Beljak pa je znašala še enkrat toliko. Pozneje, ko je država prevzela rudnik, so bile tovarnine nižje. Med leti 1575

¹²⁵ ZAL Lj., Rokopisni elaborati, V. Fabjančič, 16. in 17. stol., Knjiga izdatkov 1651, potr. 112, 114, 1 bokal soli — 5 krajcarjev; Reg. I fasc. 44, fol. 118 sl., patent od 17. 5. 1771.

¹²⁶ AS, RDA, Notranjsko št. 2, Samostan Bistra, Nr. 59.

¹²⁷ Müllner, Geschichte des Eisens . . . , str. 714; Valenčič, Ljubljanska trgovina, gl. op. 54 a, str. 132; Gestrin, Trgovina . . . , str. 180 st.

do 1588 je rudnik plačeval za prenos tovara svojih proizvodov iz Idrije v Trst 1 goldinar, kasneje je bila tovornina zvišana, na 1 goldinar, 12 krajcarjev. Le če je bil tovor za 30 funtov težji od navadnega tovara, kar se je dogajalo predvsem v poletnem času, je tovarnik prejel 1 goldinar, 20 krajcarjev. V začetku 17. stoletja je rudnik plačeval na poti od Idrije v Trst 1 goldinar, 33 krajcarjev od tovara. Tedaj se je zaradi večje proizvodnje in naraščanja prebivalstva v Idriji povečal tovarniški promet, ki ga logaški podložniki niso mogli več obvladati. Zato je zakupnik rudnika leta 1619 predlagal, naj bi se uveljavila dolžnost tovarnikov, da bi na leto dvakrat tvorili žito iz Vrhnike v Idrijo za 18 krajcarjev in živo srebro ter cinober iz Idrije v Trst za 2 goldinarja od tovara. Ta predlog, ki kaže, da je rudniku takrat tovarnikov primanjkovalo in je zato tovornina naraščala, je bil zavrnjen, češ zakupnik naj tovarnikom plača toliko kot drugi trgovci, pa jih bo imel vedno dovolj. Leta 1668 je bila ukinjena tlaška obveznost logaških podložnikov za tvorjenje v korist idrijskega rudnika. Tedaj je bila tovornina živega srebra iz Idrije v Trst 2 goldinarja, 30 krajcarjev. Tvorjenje žita za potrebe Idrije so morali opravljati podložniki logaškega gospodarstva. Za prenos tovara iz Vrhnike v Idrijo so v 16. stoletju prejemale najprej 17 krajcarjev, 2 denariča, pozneje 18 krajcarjev; iz Logatca v Idrijo pa 16 krajcarjev. Za opravljeno delo (tvorjenje je trajalo dva dni) so bili navedeni zneski le majhna odškodnina. Običajna tovornina na poti Idrija—Vrhnika je tedaj znašala 40 krajcarjev, spremljevalec pa je dobil še posebej plačilo.¹²⁸

Ljubljanski magistrat je funkcionarjem notranjeavstrijske vlade v Gradcu pošiljal v dar izbrana primorska vina, da bi si zagotovil njihovo naklonjenost. Za več teh pošiljk iz časa med 1581 in 1615 so objavljeni podatki o tovarnini, ki jo je mesto plačalo tovarnikom za prenos vina v Gradec. Višina tovarnine je bila večinoma okoli 5 goldinarjev za tovor, ki je praviloma tehtal okoli 150 kg. Znašala je tudi le 4 goldinarje, najbrž, ker je enkrat šlo za manjšo težo tovara, drugič pa je tovarnik gnal v transportu več konj. Leta 1618 so se kranjska mesta pri graški vladi zavzemala za omejitev kmečke trgovine. Tedaj so poslala v Gradec večje količine platna, da bi pridobila graške funkcionarje za svoje stališče. Tovornina je v tem primeru znašala 6 goldinarjev. Pri primerjavi z višino tovarnin za železo in živo srebro je treba upoštevati, da je razdalja do Gradca znatno večja, tedanja pot je znašala okoli 200 km.¹²⁹ Navajajo se za Gradec tudi višje tovarnine. Ljubljanski trgovci, ki so se ukvarjali s tranzitno trgovino, so od tovara v Gradec poslanega blaga plačevali celo 8 goldinarjev; v začetku 18. stoletja, ko so bile izboljšane ceste, se je tovornina znižala in je znašala 6 ali največ 6 1/2 goldinarjev.¹³⁰

Za prenos tovara trgovskega blaga iz Trsta na Dunaj je bilo treba po podatkih iz začetka 18. stoletja plačati 24 goldinarjev. Ta znesek je navedel ljubljanski veletrgovec Peter Anton Codelli v poročilu deželnim stanovom, v katerem je pokazal, kolik bo prihranek na stroških pri transportu blaga z vozom.¹³¹

Tovornike so uporabljali tudi za prenos denarja. Dežela je leta 1687 poslala v Gradec 30.000 goldinarjev. Kovanci za ta znesek so vsebovali 668 kg čistega srebra. Teža celotne pošiljke je bila zaradi legiranja srebra z bakrom in zaradi embalaže seveda večja, za transport je bilo potrebnih pet tovarnih konj. Za vsak tovor je bila plačana tovornina v znesku 7 goldinarjev, skupaj so tovarniki dobili še 3 goldinarje, 30 krajcarjev za stroške v Gradcu.¹³²

¹²⁸ Verbič, Idrijski rudnik, str. 151 sl., 158 sl.; Srbik, n. o. m. str. 130, op. 1.

¹²⁹ Vilfan, Transportni stroški okoli leta 1600, gl. op. 6.

¹³⁰ AS, Stan I, zap. št. 619, Erklärungsschrift 26. 5. 1723.

¹³¹ AS, Stan I, zap. št. 59, snopič 1, poročilo 28. 2. 1715.

¹³² AS, Stan I, zap. št. 544, str. 897 sl.

Navedeni podatki o tovarnih potih so bolj slučajni in se nanašajo le na malo primerov tovarjenja, vključno s tem pa vsaj približno pokažejo, kakšen zaslužek je tovarjenje prinašalo kmečkemu prebivalstvu. Seveda tovarnina ni bila čisti dohodek tovarnikov, deloma so jo porabili za stroške na poti, za prenočišča, hrano in krmo, pa tudi za plačilo raznih pristojbin. Čeprav je bila dostikrat skromna, je bila gospodarsko pomembna v časih, ko so kmetje imeli na splošno le malo denarnih dohodkov, imeli pa so denarne obveznosti, davčne in do zemljiškega gospoda. Zato so se tudi deželni stanovni zavzemali za to, da so kmetje imeli možnost tovarjenja in trgovanja, zlasti s soljo, in si s tem zaslužili kakšen denarič razen za vzdrževanje sebe in družine tudi za plačevanje davkov in podložniških obveznosti.¹³³ Tovornikom, ki so najeti od trgovcev tovorili blago v Trst ali na Reko, tovarnina navadno ni bila edini dohodek. Mnogi so, da se niso vračali prazni, za zaslužek nakupili drugo blago, največkrat sol, in nato še nekaj zaslužili pri prodaji.

Razen od višine tovarnine in morebitnega zaslužka pri blagu, ki si ga je kupil za povratni tovor, je bil dohodek tovarnika odvisen tudi od števila potov, ki jih je mogel opraviti. Kmečke tovarnike je večkrat zadrževalo delo na kmetiji in so se le sem in tja podali na pot, pa tudi tisti, ki niso imeli tega zadržka in so stalno tovorili, so mogli letno prenesti le precej omejeno število tovorov, saj so bila tovarniška potovanja dolgotrajna in zato redka. Pot iz Ljubljane v Trst in druga obmorska mesta ter v obratni smeri je bila med tistimi, po kateri so kranjski tovarniki tovorili najbolj pogosto. Za tovarniško pot od Ljubljane na Reko ter nazaj so računali deset dni.¹³⁴ Trajanje poti v Trst in sosednja mesta je bilo približno enako dolgo. Več kot dvakrat mesečno ni bilo mogoče opraviti takega potovanja. Mitninske knjige dajejo nekaj vpogleda v število poti posameznih tovarnikov. Vpisi v knjigi urada na Bači, skozi katerega so tovorili v Trst največ žeblice, od tam pa se vračali z vinom, kažejo, da je med odhodom in vrnitvijo preteklo več dni in da so se isti tovarniki pojavljali na ponovni poti šele po preteku nekaj tednov.¹³⁵

Tudi podatki o številu konj, ki so bili stalno zaposleni s tovarjenjem, 4000 do 6000, pričajo, da je posamezni tovarnik opravil povprečno le majhno število tovarnih poti. Letni blagovni promet med primorskimi mesti in slovenskim zaledjem je, kot je bilo že omenjeno, Gestrin ocenil na 100.000 tovorov v vsako smer, kar je po mojem mnenju visoka cenitev. Štiri tisoč konj bi moralo vsaka dva tedna s tovorom na pot v Trst ali druga primorska mesta, da bi tja prenesli in se vrnili s to količino blaga; šest tisoč konj pa bi opravilo isto delo, če bi šli na pot vsake tri tedne. To pa seveda ne pomeni, da je tovarjenje na splošno potekalo tako, kot kažejo izračunana povprečja. Gotovo je bilo mnogo primerov, ko so se kmetje podali s tovorom žita na pot v primorska mesta enkrat ali dvakrat na leto in se vrnili s soljo, na drugi strani pa so nekateri tovarniki bili stalno na tovarniških potih.

Že mitninske knjige iz 16. stoletja, še bolj pa registri tovarniške pristojbine iz 17. stoletja kažejo, da je tovarjenje mnogokrat potekalo v skupinah. To je bilo zlasti v primerih, ko so najeti tovarniki tovorili za trgovce ali pa fužinarje blago, ki je šlo naenkrat v večjih količinah iz dežele. Kot blago, ki so ga v obratni smeri v deželo prinašale večje skupine, se omenja predvsem vino in tudi olje ter drugo blago, ki je prihajalo iz primorskih mest.¹³⁶ Glede žita in soli pogrešamo podatke o tem, ali so ju tovorili več posamezniki ali skupine. Zdi se, da so posamezniki prevladovali, dokler je

¹³³ AS, Stan I, zap. št. 308, str. 483 sl.; zap. št. 309, str. 929 sl.

¹³⁴ Gestrin, Trgovina . . . , str. 218.

¹³⁵ Gestrin, Mitninske knjige . . . , gl. op. 38, str. 101 sl.

¹³⁶ Gestrin, Mitninske knjige . . . , gl. op. 38, reške štiridesetinske knjige.

bilo tovorjenje združeno s trgovanjem in zamenjavanjem blaga. Od konca 16. stoletja so žito izvažali v večjih količinah posamezniki s posebnimi izvoznimi dovoljenji, tvorili so ga najeti tovarniki v skupinah. Tudi je izvoz žita postopoma nazadoval in s tem kmečko tovorjenje in trgovanje s tem pridelkom. Istočasno se je krčil tovarniški promet posameznikov, zaradi omejevanja prostega prometa s soljo kot posledica uvedbe apalta oziroma državnega monopola. Pri takem razvoju je verjetno nazadoval delež tistih kmečkih tovarnikov, ki so tvorili na lasten račun; naraščal pa delež od trgovcev ali od raznih podjetnikov najetih tovarnikov, ki so prenašali proti plačilu tovarnine tuje blago. Kmečki tovarniki so vedno bolj izgubljali značaj samostojnih podjetnikov ter so prehajali v odvisnost od lastnikov blaga.

V začetku 18. stoletja, zlasti po proglasitvi Trsta in Reke za prosti luki in po zgraditvi ceste v obe smeri, je trgovski promet z njima postal živahnejši. Toda tovarništvo od tega ni imelo več dosti koristi. Transport blaga so v vedno večji meri prevzemali prevozniki, ki so ga v nekaj desetletjih na najprometnejših poteh od Trsta in Reke do Ljubljane in naprej do Vranskega dobili v svoje roke. Tovorjenje je ostalo na manj prometnih poteh, zlasti takih, ki še niso bila usposobljena za promet z vozovi, nekako do začetka preteklega stoletja.

Zusammenfassung

DER SAUMPFERDTRANSPORT IN KRAIN

Vlado Valenčič

Die ältesten Erwähnungen des Saumpferdtransportes finden wir in den mittelalterlichen Urbaren. Bei vielen Grundherrschaften waren die Saumfahrten unter den Frondiensten. Die Untertanen waren verpflichtet für ihre Grundherren Wein, Getreide, Salz und auch andere Güter mit ihren Saumpferden zu befördern.

Schon gegen das Ende des Mittelalters verlief durch Krain ein lebhafter Güterverkehr von den Adria Häfen in das Hinterland und in der umgekehrten Richtung. Die Beförderung besorgten die bäuerlichen Pferdebesitzer mit Saumfahrten. Nach den Städten am adriatischen Meer, besonders nach Trieste, Muggia, Koper, Piran und Rijeka, wurde aus Krain hauptsächlich Getreide und Eisen befördert. Die Ausfuhrmengen von Leinwand, hölzernen Erzeugnissen und Honig waren im Vergleich dazu unbedeutend. Unter den Gütern, die von dort die Säumer in das Land gebracht haben, stand an erster Stelle das Meersalz, mengenmäßig viel geringer war die Einfuhr von Wein und Öl. Nach einer, wahrscheinlich zu hoher, Schätzung sollte die Gesamtmenge der mit den Saumpferden transportierten Waren in der zweiten Hälfte des 15. Jh. in jeder Richtung jährlich rund 100.000 Saumlasten (1 Saumlast war rund 150 Kg) betragen haben.

Viele Säumer trieben Handel mit den Gütern, welche sie beförderten. So war es überwiegend in dem Getreidehandel und auch in dem Salzhandel in der Zeit vor der Einführung des staatlichen Salzmonopols. Der Getreide- und der Salzhandel wickelten sich im beträchtlichen Umfang als Tauschhandel ab. Die Krainer Bauern, die das Getreide auf die Märkte in den Städten an der Adria brachten, verkauften es oft nicht um das Geld, sondern tauschten es für das Meersalz ein. Das erworbene Salz wurde teils in der Hauswirtschaft verwendet, teils weiter verkauft oder gegen Getreide eingetauscht. Viele Landbewohner, besonders in dem unmittelbaren Hinterland der Adriastädte, befassten sich mit dem Salz- und Getreidehandel, da sie auf ihren kleinen und wenig fruchtbaren Hufen nicht genug Nahrung erzeugen konnten. Das Salz verkauften sie oder tauschten es gegen Getreide. Auch die Säumer, welche fremde Handelsgüter gegen Lohn nach den Adria Häfen beförderten, kauften, um nicht unbeladen heimzukehren, Salz ein, damit sie mit dem Verkauf etwas verdient haben.

Die Säumer, welche Eisen oder andere Handelswaren für die Hammerherren oder die Handelsleute nach Triest oder Rijeka transportiert haben, kehrten mit Ladungen von Wein und Öl zurück und setzten es dann auf den heimischen Märkten ab.

Nach den Berichten aus dem 16. Jh. waren im Lande 4000 bis 6000 Pferde ständig auf Saumfahrten unterwegs, das wäre etwa 20—30 % der Gesamtzahl. Die

krainischen Bauern hielten im allgemeinen wenig Pferde, doch in den Gegenden, in welchen der Handel und die Saumfahrten eine zusätzliche Erwebsquelle für die ländliche Bevölkerung bildeten, gab es mehr Pferde. In einigen Dörfern des Tschitschenbodens im nördlichen Istrien beschäftigten sich die Bewohner mit dem Schmuggel des venezianischen Salzes, dort hatte fast jeder Grundbesitzer ein Saumpferd. Fast ebenso war es in den Dörfern in der Umgegend von Ribnica und Kočevje, wo die Erzeugung von hölzernen Gefässen, Geräten und Geschirr verbreitet war. Die Saumpferde trugen diese Erzeugnisse zum Verkauf auch in die Nachbarländer. Grössere Zahl von Pferden war in den Orten an den bedeutenderen Verkehrswegen für die Handelsgüter, z. B. von Ljubljana nach Triest und Rijeka, beziehungsweise gegen Graz und Wien.

Grossen Anteil an dem Verkehr mit Saumfahrten hatten die Säumer aus der Umgegend von Škofja Loka, wo die Leinwanderzeugung stark verbreitet war und ein Hammerwerk mit Nägelerzeugung im Betrieb stand. Durch dieses Gebiet führte auch der Weg, auf welchem die Erzeugnisse der Oberkrainer Hammerwerke nach Triest und nach Italien befördert wurden. Da die Züge der Saumpferde mit Ladungen von Quecksilber und Zinnober, erzeugt in dem ärarischen Bergwerk von Idrija, dieses Gebiet auf dem Weg nach Villach und weiter auf den Weltmarkt passierten, waren auch die Säumer von Škofja Loka daran beteiligt. Die Saumfahrten für das Idrianer Bergwerk hatten hauptsächlich die Untertanen der Herrschaften Idrija und Logatec als Frondienst zu leisten. Dafür erhielten sie eine Vergütung, die aber geringer war als der übliche Säumerlohn. Die Verpflichtung der Untertanen zu den Saumfahrten bestand bis zum J. 1668, als eine Speditionsgesellschaft den Transport für das Bergwerk übernommen hat. Der Frondienst wurde abgeschafft, die Säumer beförderten die Güter für Idrija zu den gleichen Bedingungen wie für andere Unternehmer.

Der Wandel im Getreide- und Salzhandel hat im Laufe der Zeit die Abwicklung und den Umfang der Säumertätigkeit stark beeinflusst. Der Handel mit Meersalz war zuerst frei und vorwiegend in den Händen der bäuerlichen Säumer. Im J. 1534 wurde das Salzmonopol eingeführt und Staatsmagazine für den Salzverkauf errichtet. Nach zwei Jahren wurden die Salzmagazine zwar abgeschafft, doch die Aufschläge auf das Salz wurden immer höher und der Preis stieg auf das mehrfache. Im Anfang des 17. Jh. wurden die Einfuhr und der Grosshandel mit Salz verpachtet. So blieb es einige Jahrzehnte. Die nacheinander folgenden Umgestaltungen des Salzhandels im 18. Jh. brachten die Einrichtung von Salzmagazinen, in welchen das Salz zum amtlich bestimmten Preis verkauft wurde. Mit den Eingriffen des Staates in den früher freien Salzhandel und mit dem Verbot der Einfuhr des billigen venezianischen Salzes war die Tätigkeit der Säumer auf diesem Gebiet immer mehr beschränkt und brachte weniger Verdienst. Viele gaben die Saumfahrten mit Salz und den Salzhandel auf, der Umsatz ging zurück. Nach den Berichten vom Anfang des 17. Jh. kamen nach Krain bis 45.000 Saumladungen jährlich, in der zweiten Hälfte des 18. Jh. betrug die Salzeinfuhr rund 15.000 Saumladungen. In der letzten Zahl ist das eingeschmuggelte venezianische Salz nicht eingeschlossen. Die Menge dieses Salzes war nicht unbedeutend; in den venezianischen Städten an der istriatischen Küste konnte man es zu einem Bruchteil des in Triest oder Rijeka geltenden Preises erwerben und der Schmuggel war die ständige Beschäftigung vieler Einwohner längs der venezianischen Grenze, insbesondere auf dem Tschitschenboden. Als sich nach der in der ersten Hälfte des 18. Jh. erfolgten Verbesserung der Strassen von Triest und Rijeka in das Hinterland die Güterbeförderung mit Fuhrwerken verbreitet hatte, transportierte man Salz von Tiest gegen Ljubljana mit Wagen, der Anteil der Säumer am Salzhandel wurde dadurch geringer. In den Gegenden, welche nur auf Saumpfaden erreichbar waren, blieb er bis in das 19. Jh. in ihren Händen.

Auch die Veränderungen im Getreidehandel trugen zur Verminderung der Säumertätigkeit bei. Das im Lande erzeugte Getreide genügte nicht mehr zur Deckung der Bedürfnisse, es blieben keine Überschüsse für die Ausfuhr übrig. Die Saumfahrten mit dem Getreide nach den küstenländischen Städten gingen zurück, dadurch verringerten sich die Gelegenheiten für die Rückladungen mit Salz.

Der Saumpferdtransport war für die ländliche Bevölkerung in Krain eine beachtenswerte Nebenerwerbsquelle, gleichgültig ob er zusammen mit der Handelstätigkeit betrieben wurde oder ob die Handelsgüter gegen den Säumerlohn befördert worden sind. Doch wurde die Bedeutung dieser Wirtschaftstätigkeit manchmal übertrieben dargestellt. Als sich der Umfang der Saumfahrten infolge des Salzmonopols verminderte, verstiegen sich die krainischen Landstände zur Behauptung, dass drei Viertel des Landes zu Grunde gehen und auf den Bettelstab kommen werden, obwohl nur ein kleinerer Teil der Bevölkerung von dieser Erwerbsquelle abhängig war.