

## POMORSKI PROMET V TRSTU LETA 1760

FERDO GESTRIN

V prvi četrtini 18. stoletja se je v Trstu začel razvoj, ki je mesto in pristanišče postopoma spreminjal v avstrijski in nato evropski emporij. Spremembe je treba tesno povezati z novo zgodovinsko vlogo Avstrije. Habsburžani kot deželni knezi dežel v zaledju Trsta so se sicer vsaj od začetka 16. stoletja zavzemali za mesto in poskušali vanj pritegniti čim več trgovine iz zaledja pa tudi pomorskega prometa z Jadranskega morja proti interesom beneških istrskih mest, zlasti Kopra in Pirana.<sup>1</sup> Beneške prevlade pa nad severnim delom Jadranskega morja v tem času še niso mogli zlomiti, ne glede na to, da so tržaški ladjarji poslej že opravljali velik del prevozov blaga iz slovenskega ozemlja proti Italiji.<sup>2</sup> Preobrat v korist Trsta v pravi smislu besede se je začel od drugega desetletja 18. stoletja dalje in je dosegel odločilno stopnjo razvoja okoli srede tega stoletja, ko je habsburška državna politika z notranjo preureditvijo monarhije in odločnim pospeševanjem gospodarstva ustvarila pogoje, da je Trst postajal pristanišče celotne monarhije, ki se je do tedaj tudi ozemeljsko močno povečala.

Patent o razglasitvi svobodne plovbe po Jadranskem morju l. 1717 je bil prvo nedvoumno znamenje novega zgodovinskega razvoja na tem področju, hkrati pa tudi znamenje močne oslavitve Benetk kot prevladujoče sile v severnem Jadranu. Patent o razglasitvi habsburških pristanišč Trsta in Reke za svobodni pristanišči l. 1719 s poznejšimi dopolnili iz l. 1725 so to še potrdili. Tem državnim aktom je sledila vrsta vzporednih dogajanj. Z državno pomočjo je l. 1719 nastala po zahodnoevropskih vzorih ustanovljena, a kratko dobo delujoča (1719 do 1753) Orientalna družba (Compagnia orientale), zgradila se je Karlova komercialna cesta, ki je povezovala avstrijske dedne dežele in Dunaj s Trstom.<sup>3</sup> Po miru v Požarevcu se je začel promet iz novo priključenih dežel usmerjati proti Trstu in Reki, kar je za Marije Terezije pripeljalo do večjega urejanja savske vodne poti. Prav tako pa je trgovska pogodba med Avstrijo in Turčijo neposredno po miru v Požarevcu odprla »vrata« turškemu proizvodom tudi v tržaškem pristanišču. Pogodba je poudarjala svobodno trgovino — z izjemo s prepovedanim blagom — po rekah, po kopnem in morju za vse podložnike obeh držav. Za blago je bilo treba plačati le 3% carine, siceršnje pravice trgovcev ene in druge strani pa so bile podvržene recipročnemu načelu. Eventualne spore so po določilih pogodbe reševali konzuli oziroma guvernerji obeh strani ob sodelovanju tolmačev. Podrobnosti je seveda določalo besedilo pogodbe.<sup>4</sup>

Spremembe, ki so se začele pod Karlom VI., so se nadaljevale v času Marije Terezije.<sup>5</sup> Po končani nasledstveni vojni (1741—1748) je cesarica kljub ozemeljskim izgubam v korist Prusije (Šlezija) in Španije (Parma, Piacenza) okrepila svoj in državni politični

položaj. Že leta 1747 je potrdila in utrdila Karlove svoboščine vsem, ki bi želeli trgovati v Trstu. Po miru pa se je začela za njene vlade bistveno spreminjati podoba mesta in tudi njegova gospodarska, socialna in upravna struktura.<sup>6</sup> Izsuševati so začeli soline na severni strani starega srednjeveškega mesta, rušili so staro mestno obzidje, ki je utesnjevalo življenje, začelo je rasti novo, »terezijansko mesto« s pristaniščem (Canal grande), ki je bil mnogo večji od starega mandrača. V mestu so se naseljevali številni tuji trgovci in podjetniki. To so bili Grki in drugi Levantinci (Armenci in drugi), prihajali so Židje, ki so že l. 1758 ustvarili skoraj 1000 ljudi močno kolonijo, naraščalo je tudi število srbskih trgovcev — zlasti iz vojvodinskih krajev — in ljudi iz vzhodne jadranske obale. Naraščalo je tudi število nemških, protestantskih prebivalcev. Mesto je vse bolj pridobivalo na prebivalstvu in v njem je nastajal gospodarsko vedno močnejši podjetniški sloj, ki je izrinil stari patriciat z vodilne družbene pozicije. Trst je postajal mesto, katerega sredina je vse bolj naklonjena vlogi in izrabi kapitala ter etnični (nazioni) in verski strpnosti.<sup>7</sup> Leta 1755 je v zvezi s tem bila v mestu ustanovljena tudi borza (borsa dei mercanti). V mestih Jadranskega morja, zlasti na italijanski obali, in v Sredozemlju, s katerimi se je Trst povezoval, se odpirajo cesarski konzulati, v Trst pa so prihajali beneški, papeški, neapeljski, danski, norveški, angleški, francoski in španski ter celo turški in ruski predstavniki. Poslovanje v pristanišču so uredili z luško kapitanijo (1744), določilom pristaniških taks in administracije, z delovanjem lazareta, ki so ga začeli graditi že l. 1725, in zdravstvenega urada (Ufficio di sanità, 1755), katerega naloga je bila zdravstveni nadzor v pristanišču, in registracija prihodov ter odhodov ladij iz pristanišča, kar pa je bila tudi dolžnost luškega kapitana. Potrebam pomorskega prometa in tržaškega pristanišča je služila tudi l. 1753 ustanovljena matematična in navtična šola (Scuola matematica e nautica), ki je kmalu prerasla v trgovsko in navtično akademijo. L. 1758 je izšel tudi prvi avstrijski zakon o plovi; avstrijske ladje so plule pod rdečo-belo-rdečo zastavo.<sup>8</sup>

Beneški monopol v Jadranskem morju je bil ob tem razvoju dokončno zlomljen sredi 18. stoletja, čeprav je bila vloga beneških ladjarjev oziroma ladjarjev z beneškega ozemlja v tržaškem pomorskem prometu še vedno zelo velika. Trst pa je istočasno preraščal v avstrijski emporij in mesto, ki je v gospodarskem in družbenem pogledu prehiteval razvoj v habsburški monarhiji.<sup>9</sup> Toda Benetke se vendar še niso mogle sprijazniti s takim stanjem in razvojem ter so še vedno pazljivo spremljale pomorski razvoj v Trstu, računajoč na priložnost, ki bi jo izrabili sebi v korist. Tudi beneška mesta v Slovenski Istri so ob vseh teh spremembah izgubila gospodarsko osnovo za vsako

večjo dejavnost v pomorstvu in pomorski trgovini, ker so izgubila zveze z naravnim zaledjem. Zavaljo tega se Koper, Piran, Izola in Milje niso mogli ob Trstu nič več razviti v nekoliko pomembnejša pomorska središča niti pozneje, ko so po propadu Republike in po končanem obdobju Napoleona ta mesta politično pripadala zaledju, tj. habsburški dinastiji. Avstrijske oblasti za razvoj pomorstva v njih, potem ko je bil Trst že izbran za pristanišče zaledja, niso storile ničesar.<sup>10</sup> Toda tudi sicer je bila trgovsko pomorska vloga teh mest že v prvi polovici 18. stoletja sorazmerno majhna. Povsod v teh mestih so prevladovala ribiške in manjše tovarne ladje, prvenstveno braceri; ladje za trgovski in pomorski promet (bracere, peligi, trabakule in peote) so bile povsod v manjšini. V vseh teh mestih je bilo okoli l. 1740 le 58 trgovskih ladij.<sup>11</sup>

Razvoj Trsta v pomorski emporij seveda v tem času še ni bil hiter in skokovit. To moremo spoznati tudi iz prometa v tržaškem pristanišču v 1760. letu.<sup>12</sup> Toda kakšno je bilo tega leta tržaško ladjevje, vemo le približno. Po nekih podatkih naj bi bilo tega leta v Trstu registriranih 15 ladij z nad sto tonami nosilnosti, 17 ladij srednje velikosti in 26 manjših trgovskih ladij, torej skupaj 58 ali približno toliko, kolikor so jih imela beneška mesta v Slovenski Istri skupaj; o številu ribiških in manjših tovornih ladij pa ni vesti. Poznamo tudi, kakšen je bil količinski promet po morju približno v tem času. V letih 1753 do 1767 se je promet v pristanišču, preračunan v tone, dvignil od 22.500 ton na 47.600 ton, po vrednosti pa je od 4 milijonov v l. 1750 narasel na 9.1 milijonov goldinarjev v l. 1767.<sup>13</sup>

Podatki za leto 1760 zajemajo prihode ladij v Trst z izjemo avgusta, za celo leto. Po posameznih mesecih se število ladij, naloženih z najrazličnejšim blagom, giblje, kakor sledi po vrstnem redu mesecev: 57, 39, 60, 111, 73, 87, 58, —, 105, 76, 91 in 82. Če namesto praznega meseca avgusta upoštevamo prihode ladij v Trst v avgustu poprejšnjega leta, ko jih je bilo 54, je v tem letu prišlo v Trst 893 tujih, netržaških ladij. Ker pa je teh bilo po zgornjih podatkih 58, ki so vsaj nekajkrat pripeljale blago v tržaško pristanišče, moremo reči, da je v tem letu pristalo v Trstu nad tisoč ladij. Vprašanje, zakaj vir ni upošteval tudi tržaških ladij, moremo pojasniti z dejstvom, da beneškega agenta (in tudi beneških oblasti), ki je poročal koprskemu podestatu o gibanju prometa v tržaškem pristanišču, niso zanimale domače ladje, ker je bil njihov promet sam po sebi razumljiv. Po lastništvu oziroma po zastavah, pod katerimi so plule, so med temi ladjami še vedno močno prevladovala beneške ladje. Od skupnega števila jih je bilo še vedno kar 537. Sledile so nato avstrijske (110), papeške države (98), neapeljske (62), turške (31), dubrovniške (24), nato pa še genovske (12), danske (7), holandske (4), cesarske (5), angleške (2) ter malteška in jeruzalemska (po 1).

Ladje, ki so tedaj prihajale v Trst, so v največji meri pripadale tedaj običajnim vrstam ladij v Jadranskem morju. Le sorazmerno redke so bile ladje, ki so

sodile k tipom ladij zunaj tega območja. Vsega skupaj pa se omenja kar 22 različnih vrst ladij, kar kaže na veliko tehnično različnost ladjedelstva in hkrati tudi izkušenj, ki so bile skrivnost posameznih mojstrov, delavnic in okolja. Prevladovala so ladje vrste pelig (364) in braceri (210), daleč za njimi so bile že trabakule (112) in tartanone (53), še bolj pa nave (24), tartane in pinki (po 19), marsilijane in feluke (po 18) ter martige (14). Vseh preostalih zvrsti ladij — tartanele, pandore, latine, polake, kekije, gaete, bateli, peligeti, felukete, fregate, brigantine in petači — pa je bilo malo. Nobena zvrst teh ladij ni preseгла števila deset — toliko je tega leta prišlo tartanel — brigantina in petač pa se omenjata le po enkrat.

Pelig (it. pielego) je bil tudi sicer zelo razširjena vrsta obalne jadrnice v Jadranskem morju. Njeno ime je morda vezano na besedo pelagus (lat.) — morje; tudi v italijanščini se imenuje pogosto kot barca di mare. Bila je lahko tudi trijamborna ladja, po obliki podobna trabakuli, vendar njena nosilnost ni preseгла sto ton in je imela tri do šest mož posadke. Služila ni samo kot trgovska in tovarna ladja, temveč tudi, zlasti manjše, za ribolov. Bracera je dobila ime po otoku Braču, od koder naj bi izviral. Bila je zelo priljubljena jadrnica v primorskih mestih naše obale in njihovo število je tja do konca 18. stoletja neprestano raslo. Imela je praviloma en jambor z oglavnim jadrom in prečnim jadrom s prečnikom. Vendar so posamezne braceri imele po dva jambora s križnimi jadrji. Služila je kot manjša tovarna ladja, toda ob istrski obali so jo zelo radi uporabljali tudi za ribolov (Piran, Koper, Izola). Trabakula je bila braceri podobna ladja, ki je služila trgovskemu in tovarnemu prometu. V Tržaškem zalivu so gradil večje trabakule kakor ob dalmatinski obali. Ker je imela precej položno dno, je slabše plula proti vetru. Tartanon je bila manjša tovarna ladja v Tržaškem zalivu, a je po izvoru ribiški čoln z alžirske obale. Tartana se je v istrskih pristaniščih razširila od začetka 18. stoletja dalje. Običajno je bila enojamborna z latinskim jadrom in poševnikom ter so jo gradili za različne namene. Opremljena je bila lahko tudi s 16—20 vesli. Tartanela pa je bila tartani podobna ribiška ladja z manjšo nosilnostjo. V l. 1760 jih je v Trst prišlo deset. K tujim zvrstem ladij je poleg tartanona vsekakor sodil petač, polaka in pink. Največje ladje, ki so prihajale v tem letu v Trst, pa so bile nave. Bile so najvarnejše ladje tega obdobja (od 15. stoletja dalje) in so imele tri do štiri jambore. Nosilnost teh ladij je bila tudi po več sto ton tovora. In res so posamezne nave med vsemi drugimi ladjami pripeljale največje tovore blaga v Trst. Med lastniki (patroni) in kapitani teh ladij je bilo približno 15% slovanskih ladjarjev in pomorcev, koliko pa je bilo na teh ladjah mornarjev, lahko le ocenjujemo — 3500 do 4000.<sup>14</sup>

Območje, ki ga je v tem letu pritegovalo tržaško pristanišče, nikakor ni bilo majhno. V pomorski trgovski promet proti Trstu so se l. 1760 usmerjali trgovci oziroma ladjarji in pomorci vseh istrskih mest pod beneško oblastjo (Milje, Koper, Izola, Piran,

Umag, Lovrečica, Dajla, Novigrad, Črvar, Fasana, Poreč, Rovinj in Pulji), dalje iz Kvarnerja in celotne vzhodne jadranske obale (Lovran, Moščenice, Kastav, Reka, Bakarac, Bakar, Krk, Cres, Mali Lošinj, Senj, Karlobag, Zadar, Trogir, Šibenik, Split, ustje Neretve (Narenta), Makarska, Osor, Rab, Brač, Vis, Korčula, Dubrovnik, Hercegnovi, Perast, Kotor, Bar in Budva). V mnogo večji meri je bila v tržaški pomorski promet vključena tedaj italijanska jadranska obala, kar je glede na že več stoletij trajajoče trgovske zveze slovenskih dežel proti Italiji vsaj deloma imeti tudi za vpliv tradicije. Ladje so prihajale v Trst iz celotnega obalnega območja beneške posesti (Gradež, Cervignano, Latisana, Marano, Motta, Corbolon di Livenza, Livenza, Caorle, Burano, Benetke, Murano, Chioggia, Cavarzere, Porto di Gorro, Comachio, Ferrara in Valano), prav tako pa tudi iz Ravenne, S. Alberto di Ravenna in Riminija v Romagni. Dalje so se usmerjala sem obalna mesta v Markah od Pesara do Porto di Fermo (Fano, Senigallia s svojimi že dolgo slavnimi sejmi, Ancona, Porto di Recanati in Civitanova), enako je bilo s pristanišči v Abruzzih in Apuliji (Pescara, Francavilla, Ortona, Vasto, Rodi, Barletta, Trani, Bisceglie, Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola, Monopoli, Brindisi in S. Cataldo di Lecce). S polotoka Gargano se v Trstu javljajo ladje iz mest Viesto, Vico in Manfredonia.

Območje tržaškega pomorskega prometa pa je zajelo tudi širše Sredozemlje. Iz Ligurskega morja in zahodne italijanske obale so priplule v tržaško pristanišče ladje iz San Rema, Genove, Livorna, Civitavecchia in Sorrenta, na Siciliji iz Palermo, Messine ter Auguste, a iz Reggio Calabria v Kalabriji. V zahodnem delu je segalo območje do Palme na Balearih, Malte, Tunisa in Suare v Tripoliju. V vzhodnem delu Sredozemlju pa je Trst že pritegoval Pastovo in Drač v Albaniji ter Krf, Cefalonio, Mesolongion (Missalonge) ter Patras in Zakynthos (Zante) v Grčiji. Najdaljši domet proti vzhodu pa je segel do Galipolija, Smirne v Mali Aziji in verjetno tudi do otoka Rodosa.<sup>15</sup>

Posamezne ladje pa so prišle v Trst tudi iz pristanišč Severnega morja. Tako je npr. danski kapitan Gaspar Jasper s svojo navo pripeljal iz Hamburga 4. oktobra t.l. veliko raznovrstnega blaga /od raznovrstnih rib in ribjega olja do kave, papirja, drogerije, sladkorja in barvnega lesa (legno da tingere)/. Nizozemski kapitan Remi Sprong pa je iz Amsterdama prav tako na navi pripeljal 22. maja t.l. 218 baril sladkorja, ki je bil namenjen na Reko, potem 30 miliarijev brazilskega lesa in 30 miliarijev lesa Biaca, obe vrsti za Benetke, in eno barilo kakaa za Trst.<sup>16</sup> Najbolj pogosto pa so prihajale ladje v Trst iz naslednjih pristanišč: Benetke (117), Rovinj (78), Gorro (45), Koper in Piran (po 42), Ancona (29), Barletta in Tržič (po 21), Rodi (17), Šibenik (16), Molla (15), Brač in Trogir (po 14), Cervignano, Dubrovnik in Drač (po 13).<sup>17</sup>

Po tem letu se začelja pomorski promet v Trstu

mного hitreje razvijati in v l. 1777 je v njegovo pristanišče priplulo že 5231 ladij, od katerih jih je bilo 141 s tonažo nad sto ton.<sup>18</sup>

#### OPOMBE

1. F. Gestrin, *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja*, 1965, str. 87 sl.; isti, *O nameravani poti iz Ancone in Pesara v Italiji na Nizozemsko prek Ljubljane za Ferdinanda I.*, ZČ 21 (1967), str. 202 sl. — 2. Prim. F. Gestrin *Häutearten und Preise in Fano in den Jahrzehnten um 1500*, v *Festschrift Othmar Pickl zum 60. Geburtstag*, Graz 1987, str. 135, 137; prim. še ZČ 39 (1985), str. 194. — 3. I. Iacchia, *I primordi di Trieste moderna all'epoca di Carlo VI.*, Arch. Triest. 36 (1919), str. 63 sl.; F. Gestrin, *Pregled pomorstva v Slovenskem Primorju*, v *Pomorski zbornik*, 1962, str. 1497 sl. — 4. I. Erceg, *Oživljanje i razvitak trgovine izmedju habsburške monarhije i Turske u 18. stoljeću*, v *Acta historico-oeconomica Iugoslaviae*, 13 (1986), str. 115 sl. (z besedilom in prevodom pogodbe ter poglavitno literaturo). — 5. Prim. G. Luzzatto, *Il portofranco di Trieste e la politica mercantilistica austriaca nel '700*, 1953, str. 10 sl.; A. Beer, *Die österreichische Handelspolitik unter Maria Theresia und Josef II.*, v *Archiv für österreichische Geschichte* 86 (1898); P. Kandler, *L'emporio e il portofranco, 1861*. — 6. E. Apih, *La società triestina del sec. XVIII*, 1957; U. Tucci, *Die Triester Kaufmannschaft im 18. Jahrhundert. Ihre Ausrichtung, ihre Gutachten*, v *Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte* 3 (1978). — 7. P. Kandler, *Storia del consiglio dei patrizi di Trieste, 1858*; L. De Antonellis Martini, *Portofranco e comunità etnico-religiose nella Trieste settecentesca*, 1968; G. Stefani, *I Greci a Trieste nel Settecento*, 1960; A. Tamaro, *Storia di Trieste*, 1924, str. 188, 194; M. Purković, *Istorija srpske pravoslavne crkvene opštine u Trstu, Trst 1960*, str. 3 sl. — 8. Prim. Maria Teresa, *Trieste e il Porto*, 1981. — 9. G. Negrelli, *Poskusimo brati zgodovino habsburškega Trsta*, *Skupina* 85, 1—2 (februar 1988), str. 23 sl. — 10. F. Gestrin, *Pregled pomorstva, o.c.*, str. 1497 sl. — 11. *Archivio di Stato — Venezia, fond Cinque Savi alla Mercantia, busta 573*. Podatke za to in za l. 1760 mi je posredovala tovarišica Daniela Milotti-Bertoni, za kar se ji prisrčno zahvaljujem. — 12. Prav tam. Podatke, ki so tu zbrani, je zbiral koprski podestat s pomočjo plačanega agenta, ki je deloval v Trstu in poročal o pomorskem prometu v Koper. Podestat je podatke kronološko uredil v mesečno poročilo in jih s spremnim dopisom poslal v Benetke. Motiv za to dejavnost je bilo še vedno obstoječe nasprotje med Republiko in habsburško monarhijo oziroma med Benetkami in Trstom. — 13. G. Roletto, *Trieste ed i suoi problemi*, 1952, str. 30; F. Gestrin, *Pregled pomorstva, o.c.*, str. 1498; prim. L. De Antonellis Martini, *o.c.*, str. 78 sl. — 14. *Archivio di Stato — Venetia, Cinque Savi alla Mercanzia, o.c.*, Prim. J. Luetić, *Brodovlje Dubrovačke republike u 18. stoljeću*, v *Gradja za pomorsku povijest Dubrovnika* 2, 1959; K. Gogg, *Österreichische Kriegsmarine 1440—1848*, 1972, str. 18 sl. F. C. Lane, *Seerepublik Venedig*, 1980, str. 541 sl. — 15. *Archivio di Stato — Venezia, Cinque Savi alla Mercanzia, o.c.* — 16. Prav tam. — 17. Prav tam. — 18. *Archivio di Stato Trieste, Cesareo Regio Governo, busta 119*, citirano po Maria Teresa, *Trieste e il Porto*, str. 80. Prim. še F. Gestrin, *Pregled pomorstva, o.c.*, str. 1498.

## SOMMARIO

TRIESTE ED IL SUO TRAFFICO MARITTIMO  
NEL 1760

Ferdo Gestrin

Dopo il privilegio sulla libera navigazione dell'Adriatico (1717) segue, nel 1719, un'altra Patente di Carlo VI, imperatore austriaco, istituendo il Porto-franco a Trieste e a Fiume. Con quello fatto incominciava il crescimento di Trieste nell'emporio austriaco ed europeo, ma lo sviluppo dell'emporio avvenne in maniera graduale. L'aumento della popolazione fu lento, ma costante; similmente anche il movimento

delle navi nel porto franco di Trieste. I bastimenti giunti a Trieste, da 698 del 1753, erano passati nel 893 (colle navi triestine nel circa 1000) nel 1760. Appena nel quartale ultimo dello secolo, il numero delle navi aumentavano in maniera travolgente. Nel 1777 i bastimenti giunti a Trieste erano passati a 5231.

Nel 1760 il numero prevalente di navi era costituito dalle navi veneziane (537), poi anche delle navi austriache (110), dello Stato Pontificio (98) e dal Regno di Napoli (62). Ve n'erano anche i bastimenti, in minor quantità, turchi, ragusei, genovesi, danesi, olandesi, imperiali, inglesi ed maltesi e gerosolimitano. La merce che arrivava a Trieste era assai diversa (cotone, lana manufatti di vetro, tabacco, uva, agrumi, zucchero, alimentari, olio, spezie etc., etc.).

## IZVOZ VINA IZ PIRANA V LETIH 1750—1780

FLAVIJ BONIN

Kot vsa obalna mesta je tudi Piran imel dovolj razvejeno trgovino in trgovski, zlasti pa pomorski promet. Po morju se je dal tovor prepeljati najceneje, najhitreje pa tudi v večjih količinah. Poleg tovara so po morju prevažali tudi potnike in romarje v italijanska mesta (Assisi, Padova, Rim, Ancona itd.). Ker je bil Piran že od 1283. leta pod beneško oblastjo, so se morali njegovi ladjarji in trgovci podrediti beneškemu pomorskemu predpisom.

Vsakokrat, ko je iz Pirana odpotovala ladja, je gospodar (patron ladje) ali kapitan ladje moral urediti dokumente. Med temi sta bila najvažnejša zdravstveno potrdilo (da posadka in ladja ni okužena s katero izmed nalezljivih bolezni) in dovolilnica za prevoz materiala. Že v 17. stoletju so bile dovolilnice tiskane. Tako je vsak trgovski material imel svoj tip dovolilnice (za sol, olje, vino, žito, slane ribe itd.). Posebej so v mestih vodili registre, komu so bile izdane dovolilnice, saj so trgovci plačevali davek. Na dovolilnicah, kakor tudi v registrih, je bilo navedeno ime trgovca ali lastnika ladje, včasih tudi tip in ime ladje, kam je bila ladja namenjena in kdo je bil garant. Dovolilnica je običajno trajala 2 meseca. Ko je trgovec peljal tovor iz Pirana npr. v Latisano, je moral tam dovolilnico pokazati nadzornikom. Po možnosti jo je moral potem pokazati tudi v Piranu. S tem je dokazal, da je tovor resnično prispel, kamor je bil namenjen. Tako ga niso imeli za tihotapca. Če je bil tovor namenjen zunaj beneškega ozemlja, so to označili s »per terre aliene«. Posebno vlogo je imel garant. Jamčil je, da je tovor resnično prispel tja, kamor je bil namenjen. Garant je običajno bil tisti, ki je tovor prodal, ali pa tisti, ki je trgovca kreditiral. Lahko pa tudi oseba, ki

je garantirala za ladjarja, ne da bi sodelovala pri poslu (običajno znanec ali sorodnik). S takim jamstvom so omogočili trgovanje ladjarjem, ki niso imeli začetnega kapitala ali pa so se znašli v denarnih težavah.<sup>1</sup>

Prav za obdobje 18. stoletja sem v arhivu v Piranu našel popis dovolilnic za izvoz vina s piranskega ozemlja.<sup>2</sup> Dr. F. Gestrin je opisal trgovino in prevoz vina do konca 16. stoletja,<sup>3</sup> dr. D. Mihelič pa je obdelala vinogradništvo 14. stoletja.<sup>4</sup> Pirančani so tudi v naslednjih stoletjih pridelali veliko vina.<sup>5</sup> Z vinom so trgovali tudi na samem piranskem ozemlju, med naselji in vasm.<sup>6</sup> V Piranu so poleg gostiln potrebovali velike količine vina za ljudi, ki so delali na ladjah, predvsem galejah.<sup>7</sup> Vino je bilo, ker se ni pokvarilo, glavna pijača, saj se je voda v lesenih sodih hitro kvarila in dobila slab okus. Zanimivo je, da so mornarji hrano na ladji dobili večinoma zastonj, medtem ko so morali vino plačati.<sup>8</sup>

Spiski dovolilnic, ki sem jih našel v arhivu za obdobje od leta 1755 do 1782, so obstajali skozi vse obdobje.<sup>9</sup> V obdobju 1755 do 1782 je bilo izdanih 264 dovoljenj za izvoz vina iz Pirana.<sup>10</sup>

## Primer dovoljenja:

27. 2. 1755 — »Dovolilnica Francescu Giralduju, doma iz Pirana, da lahko izvozi in prepelje v Latisano — beneško ozemlje — po morskoti poti 10 baril vina. Porok je Adriana Fragiacomu.«<sup>11</sup>

17. 6. 1757 — »Dovolilnica gospodarju Marku Marcinoviču, da lahko izvozi iz Pirana 50 baril pokvarjenega vina s svojim peligom na Kvarnerske otoke. S tem dovoljenjem se mu zagotovi svobodna plovba, na poti ga ne sme nihče ovirati.«<sup>12</sup>

Iz teh dveh primerov vidimo, da je za imenom trgovca sledila količina in kakovost vina, kraj v katerega je