

1.04 Strokovni članek

UDK 711.453.4(450.361Trst)"18"
656.615(450.361Trst)"18"

Prejeto: 9. 7. 2019

**Eva Holz**

dr., znanstvena svetnica v. p., ZRC SAZU, Zgodovinski inštitut Milka Kosa, Novi trg 2, SI-1000 Ljubljana
E-pošta: eva.holz@zrc-sazu.si

Henrik Costa in njegov opis svobodnega pristanišča Trst leta 1838

IZVLEČEK

Leta 1838 je na Dunaju izšlo delo Henrika Coste *Der Freihafen von Triest. Oesterreich Hauptstapelplatz für den überseeischen Welthandel*. Razdeljeno je na tri poglavja. V prvem so predstavljeni morski tokovi, vetrovi, »slabi« in »dobri« letni časi, ki so lahko ovirali dostop do pristanišča, in geografska lega mesta. Avtor spregovori o dostopnosti pristanišča po morju in kopnem. V drugem delu je pregledno in na kratko predstavljena zgodovina pristanišča od Karla VI. do leta 1836, v tretjem delu pa so predstavljeni institucije in organi oblasti, ki so bili potrebni za uspešno delovanje svobodnega pristanišča. Temu delu so dodane statistične tabele o trgovanju in frekvenci prometa v pristanišču med letoma 1815 in 1835.

KLJUČNE BESEDE

Henrik Costa, tržaško pristanišče, trgovina, ploeba na dolge razdalje, obrežna ploeba (kabotaža), borza, zavarovalništvo, lazaret

ABSTRACT

HENRIK COSTA AND HIS DESCRIPTION OF THE FREE PORT OF TRIESTE IN 1838

In 1838, the book by Henrik Costa *Der Freihafen von Triest. Oesterreichs Hauptstapelplatz für den überseeischen Welthandel* was published in Vienna. The work is divided into three chapters. The first chapter describes the geographical position of the city of Trieste, sea currents, winds, »good« and »bad« seasons, which might hinder access to the port. The author presents the port's accessibility by sea and land. The second chapter provides a concise and systematic overview of the history of the port, from Charles VI to 1836, and the third chapter presents the institutions and authorities necessary for the smooth operations of the free port. This part also contains statistical tables on the trade and the frequency of port traffic between 1815 and 1835.

KEY WORDS

Henrik (Heinrich) Costa, Trieste port, trade, long-distance navigation, coastal navigation (cabotage), stock exchange, insurance industry, lazaretto

Leta 1838 je na Dunaju izšlo delo Henrika Coste *Der Freihafen von Triest. Oesterreich Hauptstapelplatz für den überseeischen Welthandel*. Obsega 157 strani besedila in 65 strani statističnih podatkov o vplutju in izplutju ladij ter o njihovem tovoru. V času, ko je pisal to knjigo, je bil Costa že c. kr. prvi komisar komore, dohodninski in okrajnosodni referent ter član c. kr. kmetijskih družb na Štajerskem, Kranjskem in Goriškem.¹

Costa je delo razdelil v tri poglavja. V prvem je predstavil geografsko lego Trsta, njegovo topografijo, plimovanje morja ter vetrove in viharje, ki so vplivali na življenje v pristanišču. V drugem poglavju je na kratko preletel zgodovino od nastanka svobodnega pristanišča leta 1719 do leta 1836. V tretjem poglavju pa je predstavil številne ustanove, ki so bile potrebne za uspešno delovanje pristanišča. Temu poglavju je dodal statistični pregled frekvence pomorskega prometa v Trstu med letoma 1815 in 1835.

Costov prikaz svobodnega pristanišča temelji le na gospodarskem pomenu pomorske trgovine, ki je potekala skozi pristanišče. Nacionalna in verska vprašanja omenja le mimogrede, ko našteva trgovce različnih narodnosti in veroizpovedi, ki so delovali v Trstu.

Moj prispevek predstavlja knjigo kot takšno in je zato brez komentarjev. Za njeno predstavitev sem se odločila, ker je malo poznana in težko dostopna, prinaša pa zanimive podatke o razvoju pomorske trgovine v Trstu prve polovice 19. stoletja. Upam, da bo zbudila radovednost kakega gospodarskega zgodovinarja.

I. Geografska lega, topografija, plimovanje, tokovi, vetrovi in viharji; slabi in dobri letni časi; dostop do pristanišča po vodi in po kopnem

Geografska lega, topografija

V prvem delu knjige je Costa najprej predstavil okolje, v katerem je pristanišče Trst sploh nastalo. Najprej se je posvetil mejam takratnega svobodnega pristanišča: obala od Sv. Križa do Žavelj in morje, ki leži med tema točkama. Ozemlju v zaledju, ki je spadalo v območje svobodnega pristanišča (oziroma območje, ki je bilo izvzeto iz carinjenja), je določil meje že patent iz 24. aprila 1769. Sem so spadale vasi in občine Škedenj (Servola), Lonjer (Longera), Bazovica, Gropada, Trebče (Trebich), Padriče (Padrich), Opčine (Obichina), Prosek (Proseco), Kontovel (Contovello) in Sv. Križ (St. Croce). V gubernijskem naznanilu iz 14. decembra 1835 ni bila več omenjena občina Škedenj, dodani pa sta bili občini Barkovlje (Barcola) in Bane (Bana). V sporazumu s

c. kr. dvorno trgovsko komisijo in c. kr. dvorno pisarno je bila 2. julija 1820 sprejeta nova carinska meja. Od Reke proti Trstu je do Bazovice tekla ob reški poštni cesti, od katere je bila na levi strani (v smeri proti Istri) oddaljena le 100 sežnjev (okoli 189,6 m), na t. i. Peščenjaku (Sandberg) se ji je priključil škedenjski okraj in se začel prosti tržaški okraj proti Bazovici. Tu je meja prekoračila reško poštno cesto in nato tekla 100 sežnjev (okoli 189,6 m) nad poštno cesto v ravni črti proti Kranjski do Sv. Križa in proti Nabrežini. Od tu dalje se je navezala na mejo tržaškega pristaniškega okraja in šla po njej mimo Podmilja in v morje. Mejnike so postavili na mestih, kjer fizični položaj ni bil tak, da bi bila razmejitev jasna.

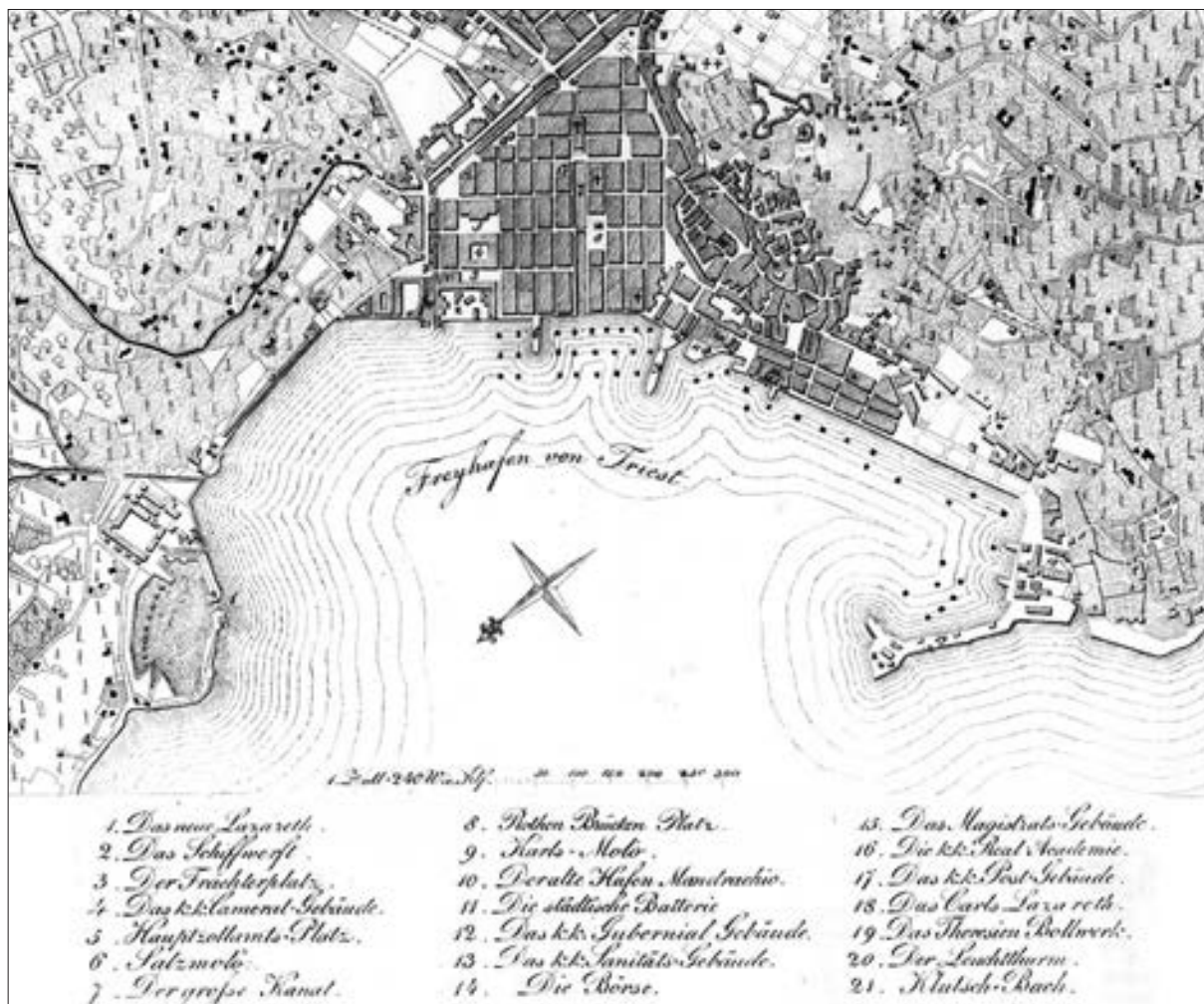
Površina mesta in teritorialnega ozemlja je bila 1,6 geografske kvadratne milje (92,083 km²). Pristanišče so na levi in desni strani varovale topovske baterije. Na desni strani so bile postavljene pri Sv. Jerneju (St. Bartholome) pri novem lazaretu, pri izhodu iz lazareta, levo ob velikem vhodu v lazaret in pri t. i. Tivoliju ali Augartnu. Na levi strani je bila baterija postavljena pri pomolu sv. Karla (St. Carlo), pri starem lazaretu ob vznožju svetilnika, pri izhodu iz lazareta, pri družbi Vojnovič (Vainovitz), kjer so bila včasih stara kopaljšča, in pri začetku aleje proti Sv. Andreju.

Sledita podrobnejša razlaga razmer v pristanišču in opis njegove gradnje. Nasproti si stoječi bateriji na nasipu sv. Terezije in pri novem lazaretu sta varovali pristanišče, v katero so lahko vplule ladje vseh kategorij ob skoraj vsakem vetru. Ni se jim bilo treba bati ledu, skal, otočkov ali peščin. Edino peščino, ki so jo našli tu, so uporabili pri gradnji nasipa sv. Terezije; dolg je bil 330 sežnjev (625,68 m) in širok 10 sežnjev (18,96 m), na zunanjem koncu pa je imel obseg 170 sežnjev (322,32 m). Ta pomol je pristanišče branil pred burjo. Pomol sv. Karla je stal med Velikim kanalom in starim pristaniščem, dolg je bil 70 sežnjev (132,72 m) in širok 17 sežnjev (32,23 m). Solni pomol (Molo del Sale) je bil dolg 45 sežnjev (85,32 m) in širok 10 sežnjev (18,96).

S cesarskim odlokom 3. aprila 1835 je bilo določeno podaljšanje obrambnega jezua (nasipa) na levi obali ob izlivu potoka Ključ, to je ob ladjedelnici Panfilli (cena tega dela je znašala 30.923 goldinarjev in 17 ½ krajcarjev), da bi potoku onemogočili zaspavanje tega dela pristanišča s peskom in muljem. Ta material so namestili na zeleno mesto med ladjedelnico in malim vhodom v novi lazaret. Da bi popolnoma zavarovali pristanišče, so se v času, ko je Costa pisal to razpravo, pripravljali na gradnjo četrtega nasipa, ki pa ga v tem času niso zgradili.

Tako so na novem mestu v morsko dno zabili tri vrste med seboj pravilno oddaljenih drogov. V dveh zunanjih vrstah se je lahko privezalo 400 ladij, ne da bi za to potrebovale sidranje. Male ladje so uporabljale drogeve, ki so bili bližje obali, srednja vrsta drogov je bila namenjena velikim ladjam, zadnja zunanja

¹ Več o Henrik Costi in njegovih zgodovinskih delih glej v: Olga Janša Zorn: *Historično društvo za Kranjsko*. Ljubljana: Modrijan, 1996, str. 179–196.



Trst v prvi polovici 19. stoletja. Legenda: 1. Novi lazaret, 2. Ladjedelnica, 3. Prostor za tovorne vozove, 4. C. kr. komorna stavba, 5. Glavna carinarnica, 6. Solni pomol (Salzmolo), 7. Veliki kanal, 8. Rdeči most, 9. Pomol sv. Karla, 10. Stari mandrač, 11. Mestno topništvo, 12. C. kr. gubernijska palača, 13. C. kr. sanitetna palača, 14. Borza, 15. Magistratna palača, 16. C. kr. realna akademija, 17. Poštna stavba, 18. Karlov lazaret, 19. Terezijino topništvo, 20. Svetilnik, 21. Potok Ključ (Costa, Der Freihafen von Triest, pred naslovnico).

vrsta pa je bila za ladje z veliko tonažo. Za zadnjo vrsto, kjer je bila globina morja 15 čevljev (4,74 m), so lahko spustile sidro vojne in trgovske ladje s po 350 tonami nosilnosti. Sidrišče nasproti staremu lazaretu je imelo dve vrsti drogov in je lahko sprejelo največ 50 ladij s tonažo od 250 do 350 ton. To sidrišče je pred vetrovi varoval nasip sv. Terezije, morje je bilo tu globoko od 5 do 9 čevljev (1,56 do 2,84 m). V prostoru med nasipom sv. Terezije in novim lazaretom so lahko sidro spustile številne ladje prve kategorije, čeprav je bil ta predel še najmanj zaščiten pred sunki burje.

Nasproti novi Sanitätsstrasse in na desni strani pomola sv. Karla sta lahko sto korakov od kopnega sidro vrgli dve ladji dolge plovbe. Morje je tu globoko 25 čevljev (7,9 m), naprej pa tudi do 70 ali 80 čevljev (22,12 do 25,28 m). Skoraj nasproti pomola sv. Karla se je lahko zasidrilo osem fregat ali šest ladij

dolge plovbe; tu je bilo morje ob oseki globoko 42 čevljev (13,27 m). Na pomolu sv. Karla, ki je dolg 70 sežnjev (132,72 m) in širok 10 sežnjev (18,96 m), so bili na obeh straneh jekleni obroči in pilastrji, kjer so se lahko ladje privezale. Manjše ladje obalne plovbe iz Dalmacije, Istre, Furlanije in papeške obale pa so se še vedno zasidrle v starem mandraču, kjer je bilo morje globoko do 16 čevljev (5,05 m).

Ob umetelno zgrajenem kanalu sv. Antona ali rdečem mostu, ki je bil dolg 196 sežnjev (371,7 m), širok 13 sežnjev (24,64 m) in globok od 10 do 13 sežnjev (18,96 do 24,64 m), je imelo prostor 30 velikih ladij, ki so bile tu zavarovane pred vsako nevarnostjo. Poleg tega so lahko tu male ladje natovarjale in iztovarjale, kar je veljalo tudi za večje ladje. Dno za sidro je bilo tu zelo varno, globina morja pa taka, da so se lahko velike ladje približale obrežju, ne da bi jim bilo treba paziti na plimo in oseko.

Na koncu poglavja Costa našteje merilna mesta jadranske obale v francoskih čevljih.

Plimovanje, tokovi, vetrovi, viharji, dobri in slabi letni časi

Po tej dokaj ugodni predstavitvi tržaškega pristanišča sledi nekoliko mrzel tuš, opis plime in oseke, predvsem pa vetrov, ki v posameznih letnih časih – predvsem pozimi – povzročajo težave in nesreče v pristanišču ali pa so tako neugodni, da ladje sploh ne morejo do pristanišča. Za ilustracijo Costa predstavi nekaj najslikovitejših primerov. 25. in 26. decembra 1830 je morje v zalivu tako naraslo, da je zalilo številne ceste v novem delu Trsta dva čevlja (0,63 m) visoko. Ladje so bile ob takih dogodkih v težavah. Omembe vreden vihar je v tržaškem pristanišču divjal 13. junija 1768 in razbil 13 zasidranih ladij. Septembra 1787 je orkan povzročil naraščanje morja; nekaterim ladjam so takrat popustila sidra, nekatere je vrglo na obrežje, tri so se razbile, dva mornarja sta ob tem divjanju neurja umrla, tovor (olje) pa so dan kasneje rešili iz morja. Pozimi 1802/1803 je dva meseca pihal široko, tako da 300 velikih ladij ni moglo zapustiti pristanišča. V noči z 11. na 12. januar 1803 pa je viharjni vzhodno-severovzhodni veter prinesel snežno nevihto; ob obali je popustil privez, zato se je več ladij odvezalo in so treskale med seboj, ker je bilo zaradi viharja reševanje nemogoče; devet ladij na pomolu pri starem lazaretu je propadlo. Jeseni 1808 so se južni vetrovi pojavili nenavadno zgodaj in se 28. septembra spremenili v jugozahodni vihar. Ta je pihal še ves dan 30. septembra, razvezal zasidrane ladje ter prizadel tudi ladje v mandraču in Velikem kanalu, predvsem pa so trpela plovila na severni strani pomola sv. Karla in nasproti pošte. Ena brigantina, štiri pielegi, ena trabakula, ena polaka, ena brazera in mnogo manjših plovil je bilo poškodovanih in uničenih. 26. decembra 1833 se je ob enih popoldne nenadoma pojavil divji severo-severozahodni vihar, ki je neprekinjeno divjal štiri ure ter močno prizadel zasidrane vojne in trgovske ladje. Avstrijski Lloyd je po viharju podal poročilo o škodi. Potopilo se je deset tabakul, pielegov in brazer, sedem je bilo naloženih z lesom, tri pa z žitom, desetim ladjam je razbilo šalupe, 26 ladij je bilo deloma v spodnjem delu, deloma na rebrih bolj ali manj poškodovanih, med njimi je bilo trinajst avstrijskih trgovskih ladij, smirnska poštna ladja, tri grške ladje, ena angleška, ena hanoverska, ena belgijska in ena danska.

Dostop do tržaškega pristanišča po morju in po kopnem

Dostopa v tržaško pristanišče niso ovirale plitvine, skale ali otoki. Ladje so lahko vanj zaplule skoraj ob vsakem vetru. Kljub temu so morali na levi strani računati s sipinami pri Primeru in Gradežu ter z mo-

čvaro pri Furlaniji. Na desni strani pa so morali biti pozorni na istrske čeri. Kljub vsem prizadevanjem za varno plovbo cesarju Karlu VI. ni uspelo zgraditi zelo potrebnega svetilnika. To se je zgodilo šele za časa cesarja Franca I. v začetku 19. stoletja. Svetilnik so zgradili na savudrijskem rtu Punta delle mosche, ki je segal daleč v morje in bil od Trsta oddaljen 25 italijanskih ali $6\frac{1}{4}$ geografskih milj (42,55 km). Tržaški trgovci so za ta svetilnik, ki je bil zgrajen po zgledu svetilnika v Livornu, prispevali 45.000 goldinarjev. Delovati je začel 17. aprila 1818. V začetku je za svetlobo skrbelo 42 karbidovk, njihovo vzdrževanje je stalo 3000 goldinarjev, v Costovem času pa je svetilo 35 svetilk na olje, ki so stale le 1000 goldinarjev in dajale enako močno svetlobo. Stolp je bil visok $18\frac{1}{3}$ sežnja ali 110 dunajskih čevljev (34,76 m). Zgrajen je bil iz kamnitih kvadrov v obliki stebra na kvadratnem podstavku. Steber je imel 16 dunajskih čevljev (5,05 m) premera, njegova glava pa 20 dunajskih čevljev (6,32 m). V notranjosti je do osmerokotne laterne vodilo 144 polžastih stopnic; laterna je bila visoka 14 čevljev (4,42 m), imela je 12 čevljev (3,79 m) premera in 144 kristalnih stekel. Glava svetilnika se je dvigala 106 dunajskih čevljev (33,49 m) nad morjem in je bila vidna že v oddaljenosti 25 italijanskih milj (42,55 km). Okrog laterne je vodil železen hodnik, iz katerega je molela roka, da je nakazala pot ladjam, ki so plule proti Trstu. Ta svetilnik je bil pomemben tudi za zavarovalniške družbe, ker jim je telegrafsko sporočal o prihajajočih ladjah. S pomočjo drugega telegrafa na Opčinah pa so sporočali podatke na observatorij na borzni hiši v Trstu. Svetilnik je letno svetil 3563 ur in 45 minut – v dolgih nočeh 15 ur in 40 minut, v kratkih pa 6 ur.

Od 12. februarja 1833 je v Trstu svetil še drugi svetilnik. Stal je v pristanišču na najbolj zunanji točki nasipa sv. Terezije ob starem lazaretu. Zgrajen je bil iz obalnega apnenca. Od roba kamnitega nasipa je bil oddaljen 360 dunajskih čevljev (113,76 m). Visok je bil 106 dunajskih čevljev (33,49 m), svetlobo, ki jo je oddajalo 42 oljenk, pa je bilo mogoče videti iz oddaljenosti 12 morskih milj (ali 3 nemške milje, to je 22,25 km). Tako se je njegovo svetlobo videlo od piranskih voda do Gradeža. Da bi se izognili kakršnikoli pomoti, je luč utripala na pol minute.

Ladje, ki so v Trst plule podnevi, so se orientirale po 100 morskih milj ali 25 nemških milj (185,47 km) oddaljenem Nanosu, za varno plovbo v sidrišče pa po Gabrovem hribu (Monte spaccato) med Opčinami in Bazovico. Naslednja orientacijska točka je bil pomol sv. Karla sredi pristanišča. Do leta 1818 so bili omejeni hribi edina orientacijska točka v zalivu.

Prihod po kopnem

V preteklosti so obstajale zamisli, da bi pristanišče s kanali povezali s kopnim in tako olajšali prihode tovornikov in voz, vendar to ni bilo izvedljivo, ker v

bližini ni primerne reke. Do leta 1779 je imel Trst le eno primerno trgovsko cesto, ki je potekala od t. i. stare ograde. En del ceste se je odcepil proti Kopru, drugi pa je tekel čez Kras desno proti Reki, levo pa na Kranjsko in v Furlanijo. V času vladavine Marije Terezije so leta 1779 začeli z gradnjo nove ceste. Ta se je v dolžini 2400 sežnjev (4,550 km) vzpela do Opčin, ki ležijo 185 sežnjev (350,76 m) nad morjem. Tu se je cesta razdelila proti Furlaniji in Italiji ter proti Kranjski, Koroški itd. Ta cesta je bila zelo strma in nevarna, na njej se je pripetilo precej nesreč; vozovi so v obe smeri potrebovali primerno priprego. Med letoma 1796 in 1830 zaradi vojn in drugih težav popravilo te ceste ni bilo mogoče.

Jugovzhodno od Trsta je 210 sežnjev (398,16 m) nad morjem proti Reki in Istri potekala še ena trgovsko-poštna cesta. Pri t. i. Vetrnem mlinu (Windmühle) se je po 1600 sežnjih (3,033 km) razdelila: en del je šel čez Bombo (Monte bello) proti Bazovici in Reki, na desno pa čez Žavljje v Istro.

Na koncu je Costa objavil še tabelo o oddaljenosti od Trsta po kopnem do raznih evropskih mest.

Pošta

C. kr. poštna ladja je do Krfa plula pet do osem dni, parnik pa je novembra 1834 iz Krfa do Trsta pripotoval v 45 urah. V tem poglavju so omenjene še nekatere pomorske povezave v bližini in trajanje vožnje.

II. Zgodovina svobodnega pristanišča Trst in njegove trgovine

To poglavje je razdeljeno na več podpoglavij. V njih so na kratko popisana najprelomnejša obdobja tržaške zgodovine. Osnova, na kateri Costa gradi zgodovino razvoja in uspeha svobodnega tržaškega pristanišča, sta trgovina in nanjo vezan promet.

Trgovske razmere pred razglasitvijo Trsta za svobodno pristanišče

Costa je menil, da je bil Trst že zelo zgodaj trgovsko naselje, seveda le za bližnjo okolico, s širitvijo trgovine pa je po njegovem mnenju začel rasti tudi pomen mesta. S tem so bila povezana trenja s prav tako trgovsko usmerjenimi sosedi, predvsem Benečani. Kako so reševali te probleme, je bilo v veliki meri odvisno od trenutne gospodarske in vojaške moči posameznega nasprotnika. 6. oktobra 1645 je Trst dobil pravico do še enega letnega sejma in do tedenskega sejma, kar je še spodbudilo razvoj trgovine na tem območju. V Trst so prihajali predvsem žito, olje in vino, medtem ko so sol pridobivali sami in jo tudi prodajali. Tržaške soline in prodaja soli so bili posebno poglavje v trgovski zgodovini mesta. Opisani razvoj je po Costovem mnenju pripeljal do tega, da je imel Trst v prvi polovici 17. stoletja 6000

do 7000 prebivalcev. K razvoju trgovine v Trstu so veliko pripomogli Judje, ki v mestu niso imeli težav.

Čas od Karla VI. do Napoleonovega prevzema oblasti v Trstu

To je najobsežnejše poglavje, ki govori o zgodovini Trsta. Costa najprej pregledno in na kratko poda politično in gospodarsko dogajanje na Jadranskem morju in širše. Opiše razmere, ki so Karlu VI. omogočile, da je Trst in Reko razglasil za svobodni pristanišči, ter vse obveznosti, ki so s tem nastale (Costa tu naredi napako, saj kot datum razglasitve svobodnega pristanišča navede 2. junij 1717, ko je bila razglašena prosta plovba po Jadranu; Trst in Reka sta svobodni pristanišči postala 18. marca 1719). Razglasitev svobodnih pristanišč v Trstu in na Reki je naletela na zavist in nasprotovanje bližnjih pristanišč, predvsem Benetk, pa tudi na prizadevanja, da bi še katero pristanišče pridobilo ta status, na primer Oglej, kar bi lahko močno vplivalo na razvoj kopenskega prometa na Kranjskem. Razglasitev Trsta in Reke za svobodni pristanišči je tako imela pozitivne posledice za razvoj kopenskega prometa v Avstriji.

Leta 1719 je bila ustanovljena Orientalna družba. S svojimi pristojnostmi in oprostitvami plačevanja obveznosti je precej ovirala hiter razvoj trgovanja v Trstu. Karel VI. si je z različnimi dovoljenji, ukrepi in patenti prizadeval okrepiti trgovsko in prometno napredovanje Trsta, vendar pravega razcveta teh dejavnosti ni dočakal. Njegova naslednica Marija Terezija leta 1741 ni obnovila delovanja Orientalne družbe, kar se je poznalo pri hitrejšem napredovanju Trsta.

V času vladanja Marije Terezije in Jožefa II. je Trst doživel prvi pravi razcvet. Cesarica je leta 1747 določila meje svobodnega območja, ki jih je Costa predstavil že v prvem poglavju, odnos do okolice ter pravice do carin in mitnin. Trgovanje je tako naraščalo, da je leta 1749 ukazala gradnjo nove carinarnice, vendar je bila zgrajena šele leta 1754 (leta 1838 je bila označena kot stara carinarnica).

Leta 1750 so za varnost ladij zgradili nov pomol nasproti staremu lazaretu. Zaradi povečanega prometa je bilo treba imenovati več senzalov (posrednikov); njihovo delovanje so 15. decembra 1751 uredili z zakonom. V mesto so se v času vladavine Marije Terezije naseljevali Judje, Turki, Grki ter trgovci iz nemških dežel, iz različnih italijanskih kneževin in svobodnih mest, iz Švice, Tirolske in celo iz Egipta. Narodnost in verska pripadnost nista igrali nobene vloge.

Promet v mestu je naraščal in stari mandrač je postajal premajhen. Treba je bilo zgraditi večji kanal za pristajanje velikih ladij (1756). Nova carinarnica je morala leta 1754 pridobiti prostore za skladišča ter za nakladanje in razkladanje, treba je bilo urediti zdravstveni urad in navtično šolo, 20. junija 1755 pa so odprli borzo. Marsikaj je bilo treba urediti na

pravnem področju. Hitrejši razvoj Trsta je omogočilo tudi imenovanje avstrijskih konzulatov v tujih pristaniščih in agentov na ozemlju severne Afrike (Barbarski) leta 1759.

Kopenska trgovina v Trst in iz njega je bila v Costovem času ocenjena letno na 584 voz, ki so vozili več kot 60 centov (3,360 tone), in 1166 voz, ki so vozili po 30 centov (1,680 tone) tovora. Ocenjujejo, da je bilo letno prepeljanih 70.000 centov (3920 ton) tovora. Vozniki so se zaradi slabih cest pritoževali predvsem na Kranjskem, zato je cesarica ukazala urediti ceste, ki so vodile proti Trstu. V drugi polovici 18. stoletja se je začelo poskusno trgovanje z Azijo, predvsem z Vzhodno Indijo. Costa našteva blago, ki je potovalo tja, ter blago, ki je priplulo v Trst in potovalo naprej po Evropi. Ob teh trgovskih začetkih so se zgodile tudi polomije. Taka je bila zgodba s čajem, ki mu je padla cena, preden je tovor prišel v Trst. Družba, ki se je ukvarjala s to kupčijo, je imela zato 3.000.000 goldinarjev izgube in je morala prositi za dvanajstmesečni odlog plačila.

V Trst je letno priplulo 5800 do 6000 ladij s 50.000 tonami blaga, izvoza pa je bilo za 40.000 ton. V času vladanja Jožefa II. sta se trgovina in promet v Trstu še okrepila. Na to so vplivale gospodarske, politične in vojaške razmere v Sredozemlju, predvsem pa odnosi s Turčijo, ki jih je Trst znal izkoristiti. Njegova moč in pomen svobodnega pristanišča sta rasla, večni tekmeč, Beneška republika, pa je počasi pešal.

Francoska revolucija in francosko-angleški obračun na morju proti koncu 18. stoletja je znal Trst dodobra izkoristiti. V tem času je imel okrog 30.000 prebivalcev, kar Costa pripisuje zelo dobri pogojem trgovanja. Nekoliko bolj neprijetno je postalo ob francoskih okupacijah mesta (1797 in 1805). Obakrat so Francozi od mesta zahtevali zelo visoko in takojšnjo vojno kontribucijo. Vendar sta mesto in trgovina preživela. V času med okupacijama je trgovina še narasla.

Francoska oblast v Trstu

Francozi so Trst dokončno dotolkli v obdobju Ilirskih provinc. V štirih letih je trgovina propadla, število prebivalcev se je leta 1812 zmanjšalo na približno 20.600; v pristanišču je bilo le še 200 ladij. Costa je propadanje Trsta v letih 1809–1813 ponazoril s statistiko:

	uvoz (v goldinarjih)	izvoz (v goldinarjih)
1809	6.270,742	7.430,137
1810	2.503,745	3.070,092
1811	1.479,921	4.460,400
1812	2.380,300	3.192,430
1813	1.932,388	447,844

Od avstrijske restavracije do leta 1836

Po avstrijski restavraciji so se razmere od začetnega nihanja do počasnega vzpona tudi v Trstu polagoma urejale, saj so Trstu, ko je bil del Ilirskih provinc, marsikatero tranzitno trgovanje prevzela druga pristanišča, kot na primer Benetke, Livorno, Genova in Marseille. Vendar je Trst polagoma spet pridobival pomen – leta 1824 je število ladij na dolgih plovbah in priobalni plovbi naraščalo. To pa je dajalo delo prevoznikom v notranjosti dežele. Novim razmeram se je prilagajala tudi carinska politika. Po Costovem mnenju je deželna trgovina dobila nov zagon tudi z ukinitvijo konstrukcijske mitnice na cesti Vrhnika–Planina. Do tedaj je bilo treba na obeh postajah odšteti 36 krajcarjev za konja, vpreženega v težak tovarni voz, 27 krajcarjev za konja, vpreženega v lahek voz, in 12,21 ali 27 krajcarjev za lažji voz, v katerega sta bili vpreženi dve vlečni živali. Promet v Trstu je naraščal kljub dokaj realni nevarnosti, ki so jo pomenili morski razbojniki, ki so prihajali z obal severne Afrike, neznani pa niso bili niti v grških vodah. Trgovanje se je vse bolj širilo na območje vzhodnega Sredozemlja. Avstrijska zastava je pridobivala spoštovanje in ugled, priplula je tudi v Črno morje. Prav tako se je ladijski promet širil v Azijo in obe Ameriki.

III. Statistika

To obsežno poglavje, ki pravzaprav prikaže razmere in življenje trgovskega svobodnega pristanišča, je Costa razdelil na več podpoglavij.

Štetje prebivalstva

V tem poglavju je Costa predstavil rast prebivalstva. Konec prve polovice 17. stoletja je mesto štelo 6000–7000 duš, a je njihovo število do konca stoletja upadlo na okoli 5000. Po štetju leta 1758 je v mestu živelo 6424 prebivalcev, nato pa lahko sledimo vedno hitrejši rasti. Konec 18. stoletja se je številka povzpela na okoli 30.000 prebivalcev in se do leta 1835 še podvojila. Do opaznega padca števila prebivalcev je prišlo leta 1812, saj je po Costovih ugotovitvah takrat v Trstu živelo le okoli 20.000 duš, kar je ustrezalo stanju iz tretje četrtine 18. stoletja. Gibanje števila prebivalstva Costa pripisuje uspehom in porazom delovanja trgovine. O narodni ali verski pripadnosti prebivalcev se ne sprašuje.

C. kr. gubernij

V tem poglavju Costa govori o spreminjajočih se nalogah in obsegu c. kr. gubernija v Trstu, ki ga je leta 1776 ustanovila cesarica Marija Terezija.

C. kr. trgovsko in menično sodišče ter pomorski konzulat

To poglavje se navezuje na poglavje o guberniju in ga nekako dopolnjuje. Naloga c. kr. trgovskega in meničnega sodišča je bila reševati težave in zaplete, ki so nastajali v zvezi z uveljavljanjem menic ter položajem trgovine in trgovanja, kar je končno pripeljalo do ustanovitve pomorskega konzulata. Osnove vseh treh ustanov so nastale že v 18. stoletju, so se pa njihove naloge in obveznosti povečevale skladno z rastjo trgovine in pomorskega prometa. Z odlokom iz 25. maja 1822 je tržaško trgovsko in menično sodišče svojo jurisdikcijo razširilo na okraje Koper, Monastero, Tržič (Monfalcone), Devin, Sežana in Robida (Fünfenberg).

Pomorski konzulat v Trstu je pridobil novo delovno področje: preverjanje tistih, ki so se potegovali za patente za dolgo plovbo, določitev senzalov in komercialnih pismonoš, pregled fondov prijavljenih trgovskih hiš, protokoliranje in potrditev firm in trgovskih pogodb ter njihove razveljavitve pred trgovskim in meničnim sodiščem, ki je imelo tudi moč razglasitve stečaja. Pomorski konzulat je moral reševati težave ob pomorskih ropih, vračilu ukradenega blaga in ladij ter težave ob havarijah. Posredovati je moral tam, kjer so ga potrebovali, in se vključiti v reševanje nastale škode; izraziti je moral svoje mnenje in tako pripomoči k izpolnjevanju zakonov.

V pravnih in drugih zadevah, ki so se nanašale na trgovanje in plovbo, je pomorski gubernij pridobil mnenje trgovskega in meničnega sodišča ter pomorskega konzulata. Obe instituciji sta bili tudi sodišče v zadevah plemenitega sodnega urada za vse prijavljene trgovce, lastnike ladij, konzule tujih držav, senzale in komercialne pismonoše ter za vse prisotne tujce, ki so pripotovali po morju zaradi trgovskih poslov. Tako je bilo sodišče tudi pogajalska instanca v zapuščinah ladijskih kapitanov, mornarjev in potnikov katerekoli narodnosti, ki so umrli v svobodnem pristanišču ali na plovbi na avstrijski ladj.

C. kr. policijska direkcija, c. kr. poveljstvo pomorske divizije in politično ekonomski magistrat

Vsem tem institucijam je bila zaupana skrb za mir in red, osebno varnost in varnost premoženja. C. kr. policija je delo opravljala v okviru mestnih meja, magistrat pa na preostalem delu kopnega svobodnega pristanišča. Delovanje policije je bilo urejeno z dekretom iz 30. junija 1772. Njen glavni organ je bila policijska straža. V Costovem času so jo sestavljali nadporočnik in komandant, narednik, enajst korporalov, en bobnar in 110 prostakov (soldatov). Na čelu poveljstva mornariške divizije je bil praviloma pomorski štabni častnik kot poveljnik divizije. Delovanje pomorske divizije je bilo omejeno na območje svobodnega pristanišča, varovala ga je pred

nepričakovanimi vpadi. Ob grožnjah večje nevarnosti se je povezala z višjim mornariškim poveljstvom v Benetkah in s flotiljo, ki je bila pod poveljstvom c. kr. dvornega vojnega sveta.

Mestni magistrati so se v Avstriji od leta 1791 posvečali komercialni obrti na splošno, magistrat v Trstu pa je imel poleg tega še vlogo okrožnega urada, ki je bil nekoč tu. Magistrat je bil neposredno podrejen guberniju in je od njega sprejemal naloge. Sestavljali so ga predsednik, ki je imel naslov in rang c. kr. prvega gubernijskega svetnika, štirje prisedniki in precej podrejenega osebja. Mesto je imelo poleg tega lastnega odvetnika. Vpliv magistrata na delovanje svobodnega pristanišča je bil precejšen. Skupaj s policijsko direkcijo je sprejemal zaprisežene nadzornike mer in uteži ter tehtalce, nadzoroval delo fakinov in o njih vodil natančen register ter potrjeval pisma o ladjah, ki so bile zgrajene v tržaški ladjedelnici (ta pisma so lastnikom ladij služila kot potrdila pavsod po svetu). Urad, ki je urejal promet, je bil v prvi instanci podrejen magistratu, v drugi pa guberniju. Prihodki magistrata ali mestne blagajne so bili precejšnji, skoraj 1.000.000 goldinarjev letno.

C. kr. centralni sanitetni magistrat, c. kr. lazaret in c. kr. pristaniški urad

V Trstu naj bi imeli sanitetni urad že v 16. stoletju. Cesar Karel VI. je s patentom 18. marca 1718 določil ureditev lazareta ter izdal zakon o karanteni (kontumacu). Trst je lazaret dobil leta 1720 (Karlovi lazaret, leta 1836 se imenuje stari lazaret). Stal je na levi ali zahodni strani Trsta, blizu nasipa sv. Terezije; velik je bil približno 3648 kvadratnih sežnjev (13.121,8 m²). V njem so bila stanovanja uslužbencev in slug, dve dvorišči, kamor se je prišlo skozi zastražena in zaklenjena vrata, stavbe za ljudi, ki so tu preživljali karanteno, kapela sv. Karla, skladišča ter potrebni prostori za zračenje in prelaganje blaga. Prostore je obdajal tri sežnje (5,69 m) visok zid, na zunanji strani vhodnih vrat pa je bila straža. Z naraščanjem trgovine predvsem z vzhodom je ta lazaret postajal premajhen. V času Marije Terezije so zgradili novega na desni ali severni strani mesta in ga odprli leta 1769. Novi lazaret je imel prostorno pristanišče, ki je imelo 37 sežnjev (70,15 m) dolg in 8 sežnjev (15,17 m) širok pomol za raztovarjanje blaga; ob njem je bilo lahko v predpisani oddaljenosti zasidranih 60 trgovskih ladij. Morje je bilo tu globoko 15 čevljev (4,74 m). Poleg stanovanj za sanitetne uslužbence in služabnike so bili tu kapela sv. Terezije in stanovanja za tiste, ki so morali v karanteno – teh je bilo lahko 200 hkrati. Odprtih prostorov za zračenje in prelaganje blaga je bilo dovolj; skladišč je že začinjalo primanjkovati, zato so se v Costovem času pripravljali na podiranje starih skladišč in gradnjo novih, ki naj bi stala 75.000 goldinarjev. Pristanišče lazareta je imelo z morske strani dva vhoda: večjega, ki je bil zaprt z verigo, so

uporabljale ladje za vplutje in izplutje, manjšega, ki je bil prav tako zastražen, pa so uporabljali sanitetni in pristaniški uradniki, pa tudi tisti, ki so imeli v lazaretu različne opravke. Celotno institucijo je obdajal štiri sežnje (7,58 m) visok zid; z mestne strani je bil še en prav tako zastražen vhod. Nad vrati sta bila marmorna kamna, ki sta nosila spominski napis. Prvi je bil posvečen Mariji Tereziji, drugi pa Rudolfu Chotku in Henriku Auerspergu. Lazaret je branila baterija desetih topov, ki je v povezavi z baterijo na nasipu sv. Terezije branila tudi tržaško pristanišče.

Leta 1804 so ob morski obali zgradili veliko sanitetno stavbo, v kateri sta bila c. kr. centralni sanitetni magistrat za avstrijsko Primorje in urad, ki je sporočal prihode ladij (Ankunfts-Kasino, Casino agli arrivi). Tu so bili tudi pokrita galerija in skladišča za raztovarjanje, pretovarjanje in opremljanje vsega nestrupenega blaga, ki je priplulo iz zdravstveno sumljivih držav. Dolgi hodnik je bil do višine prsi pozidan, zgoraj je imel mrežo in je bil od notranjosti ločen še z enim doprnsnim zidom, da so lahko tisti v karanteni ob določenem času in ob predpisanih sanitetnih ukrepih govorili s komerkoli in tako posle opravljali tudi v času karantene. Na koncu tega dolgega hodnika je bila kapela, v kateri so lahko maši prisostvovali tisti, ki so na svojih ladjah čakali na konec karantene. Sanitetne priprave so bile po izjavah pomorcev glede ladij, ljudi in blaga dobre.

Pomorsko saniteto in karanteno v svobodnem pristanišču ter v avstrijskem Primorju je vodil centralni sanitetni magistrat. Ta je ladjam, ki so zapuščale pristanišče, podeljeval sanitetno spričevalo ter določal, kako je treba obravnavati prispelne ladje, ljudi in blago – ali morajo v karanteno ali pa lahko vplujejo v pristanišče. Norma je bil še vedno splošni sanitetni predpis iz leta 1755 z dopolnili iz let 1757, 1769 in 1770.

C. kr. sanitetni magistrat je upravljal tudi fond in inštitut za oskrbo ostarelih mornarjev ter njihovih vdov in sirot, seveda pod nadzorstvom gubernija.

V bližini sanitetne stavbe je bila vedno v pripravljenosti zaloga ladijskih vrvi in sider, da so lahko v primeru nesreče ladjam takoj pomagali.

Prihajajoče ladje so najavljali pred pristaniškim sanitetnim uradom v veliki sanitetni stavbi. Urad je določil, ali mora ladja z moštvo in blagom v enega od lazaretov ali pa opravi le malo karanteno. Res okužene ladje in take, za katere so sumili, da so okužene, so morale v veliko karanteno na otok Poveggia pri Benetkah, kamor jih je pospremila vojna ladja Penice.

Prihajajoči so lahko izbirali, ali bodo čas karantene preživeli na svoji ladji ali pa se bodo naselili v stavbi karantene. Skrb vlade za zdravje je šla tako daleč, da so bila z dvornim dekretom iz let 1818 in 1819 razkuževanju podvržena tudi pisma, ki so prispela iz sumljivih dežel. Kazen za izogibanje temu je znašala štiri goldinarje.

Sanitetni magistrat in posamezne sanitetne ustanove svobodnega pristanišča ter celotnega gubernij-

skega ozemlja je vodil predsednik z dvema adjunktoma, od katerih je moral biti eden izkušen zdravnik. Prisedniki sanitetnega magistrata so bili pristaniški kapitan in dva bogata trgovca, ki sta bila hkrati člana borze. V sanitetnem uradu, kjer so se morale oglasiti prihajajoče ladje, je sedel inšpektor z asistentom in tremi nadzorniki. Terezijin lazaret je imel predstojnika, podpredstojnika, kanclista in šest nadzornikov, lazaret sv. Karla pa le predstojnika, enega nadzornega uradnega pisarja in dva nadzornika. Vse te sanitetne ustanove so imele pri hišni kapeli duhovnika, nastavljena sta bila tudi zdravnik in ranocelnik. Vsem je bilo določeno ustrezno število hlapcev za nakladanje in prekladanje tovora. Razen tega sta bili na obeh končnih točkah okraja, ki je zajemal svobodno pristanišče, pri Sv. Andreju in Grignanu, sanitetni izpostavi, vsaka s svojim nadzornikom; ob vsej avstrijski obali tržaškega zaliva so bile tudi sanitetne deputacije.

Že leta 1744 je Marija Terezija svobodnemu pristanišču določila pristaniški urad in pristaniškega kapitana, ki je bil predstojnik tega urada. Skrbeti je moral za red in varnost v pristanišču ter določati sidrišča za ladje v pristanišču in kanalu. V skladu s predpisom iz 25. aprila 1774 in dopolnilom iz leta 1802, ki je bilo ponovno objavljeno 15. aprila 1822, je moral pomorski gubernij uvesti določene disciplinske predpise o obnašanju posadk v pristanišču. Pristaniški kapitan je posredoval v primerih, ko se je bilo treba izogniti težavam, v pravnih sporih med pomorščaki, pristaniški urad pa je pregledoval listine prihajajočih ladij dolge plovbe ali velike obalne plovbe, odločal o mali obalni plovbi in pomorskemu guberniju predlagal pregled pomorskih potnih dovoljenj. Ta je moral strogo nadzorovati predpise obalne plovbe. Pristaniške oblasti so leta 1825 dobile lastno navodilo, ki se je nanašalo na avstrijsko obalno plovbo. Sem je spadal protokol, ki je moral zajemati vse ladje iz pristaniškega okraja, trgovske ladje, lastnike ladij in ladijske delavce. Pod neposredni nadzor pristaniškega urada je sodilo tudi ladjedelništvo.

Leta 1823 je izšel predpis, ki je določal pravila za avstrijske trgovske ladje za dolgo plovbo. Veljati je začel dve leti pozneje. Pristaniška urada v Trstu in Rovinju sta bila opolnomočena za izdajanje papirjev za plovbo ob vsej obali in obisk vseh notranjih pristanišč.

Od 1. marca 1822 so morale ladje plačevati sanitetno takso: ladje s 100 in več tonami nosilnosti, ki so priplule, pa jim ni bilo treba v karanteno, so plačale 1 goldinar 30 krajcarjev, ladje s 50 do 99 tonami tovora so plačale 1 goldinar, ladje s 15 do 49 tonami so plačale 17 krajcarjev, ladje z 1 do 14 tonami nosilnosti pa 3 krajcarje. Ladje, ki so morale v karanteno, so za izpraševanje plačale, brez razlike, 1 goldinar 30 krajcarjev, za izpraševanje sanitetnega stražnika ob odhodu ladje za trgovino in odhod pa 34 krajcarjev. Za sanitetno pismo ali potrdilo o zdravju je bilo treba

plačati 45, 30, 9 ali 3 krajcarje, odvisno od tonaže, za pooblastilo za tovor pa 17 krajcarjev.

Ladje, ki so prestale karanteno, so ob odhodu plačale 1 goldinar in 8 krajcarjev. Seveda so morale poravnati določeno tarifo za blago, ki je bilo sprejeto v razkuževalno ustanovo, ter stroške razkladanja, tehtanja in prekladanja.

Odkar je svetilnik deloval tudi v Savudriji, so morale vse ladje, ki so izplule iz Trsta in so imele nosilnost več kot 15 ton, v tržaškem pristaniškem uradu plačati za svetilnik, to je za svetilnike v Savudriji, Trstu in Pulju. Ladje s 16 do 50 tonami nosilnosti so plačale 1 krajcar, z 51 do 100 tonami 2 krajcarja, ladje s 100 tonami in več nosilnosti pa 3 krajcarje za tono.

C. kr. oblastni organi

Svobodno pristanišče je bilo omejeno, zato je bilo treba določiti carino za prehajanje te meje v druge pokrajine monarhije. To je bilo potrebno, da bi zaščitili industrijo države ter postavili omejitve tujemu trgovanju skozi celotno monarhijo. S carinskim redom iz 18. oktobra 1766 je bil Trst razglašen za trgovsko tujino. Blago, ki je prihajalo v Trst in šlo iz njega v druge dežele, je bilo podvrženo carini. Leta 1754 je bil v Trstu ustanovljen c. kr. glavni carinski urad. Na razpolago je imel velika skladišča in dovolj prostora za pretovarjanje. Pomen tega tržišča je spoznal tudi Napoleon, čeprav je bil Trst v času Ilirskih provinc vse kaj drugega kot svobodno pristanišče. Komora mu je ponovno posvetila pozornost v času cesarja Franca I. Leta 1832 je namreč cesar sprejel odločitev, ki je bila pomembna za Trst tako na področju trgovine kot tudi carine, v veljavo pa je stopila 1. novembra 1833. Med drugim je bilo določeno, da obstoječi inšpektorati v določenih komornih okrajih urejajo carine ter nadzorujejo in vodijo podrejene organe. Posebno so morali nadzorovati finančno in komercialno področje.

Voznje in transport, c. kr. višji poštni urad. Pismonoše in posredniki (faktorji) velikih in malih furmanov. Špedicijski urad.

Pregled ladij, ki so v letih 1815–1835 priplule v Trst in izplule iz njega ter vozile pod različnimi zastavami, dokazuje, da so v Trst prihajale ladje večine pomorskih držav. 418 ladij dolge plovbe in 197 ladij velike obalne plovbe je bilo opremljenih s 1000 topovi. Leta 1805 je bilo privilegiranih (patentiranih) trgovskih ladij 593, nepatentiranih 147, leta 1814 je bilo prvih 351, drugih pa 230. Pravica do velike kabotaže (obalne plovbe) je dovoljevala plovbo v vsa notranja in zunanja sidrišča in pomorska pristanišča, ki so ležala v kabotažni liniji. Mala kabotaža je bila omejena le na pomorski okraj gubernija. Plovbo preko kabotažne linije v levantinske vode, Črno morje in Sredozemsko morje ter na Atlantik so obravnavali

kot plovbo na odprto morje. V avstrijskem pomorskem zakoniku so bile določene lastnosti kapitanov, lastnikov ladij in ladijskih patronov.

Od 16. maja 1820 je država vzdrževala poštno ladjo, ki je plula na Krf in do Patrasa, Jonskih otokov, Grčije in v Levanto. 1. in 16. v mesecu je ladja odplula iz Trsta, 8. in 21. v mesecu pa iz Patrasa proti Trstu. Prevažala je potnike, blago, pisma in denarne pošiljke. Ko so se jeseni 1834 v albanskih vodah pojavili morski razbojniki, je c. kr. dvorni vojni svet odločil, da mora biti ladja od Jonskih otokov naprej v popolni bojni opremi, tako da redna plovba ni bila prekinjena, potniki in tovor pa niso bili v nevarnosti.

Redni promet med Trstom in Benetkami je vzdrževalo devet poštnih ladij in trije parniki. Parniki so na tej relaciji v dobrem letnem času pluli trikrat tedensko, od 1. oktobra do konca marca pa dvakrat tedensko.

Ob tem prometu je bilo treba okrepiti tudi promet v notranjost države in iz nje. Ustanovili so hitro pošto, ki je sprejemala le potnike, denar in pakete do 3 funtov (1,68 kg) teže. Prevažanje težkega blaga so opravili tovorni vozovi, navadna poštna kočija pa je vzdrževala povezavo med Trstom, Reko in Rovinjem. Razvažanje blaga, ki ni bilo težje od 10 funtov (5,6 kg), je bilo določeno s poštnimi patenti v letih 1748, 1772, 1785 in 1803. Odgovornost za prekrške in škodo pri prevažanju je prevzela pošta, ki je tudi jamčila za pravilno dostavo poslanega. Za vsak kos blaga, ki je potoval drugače, je bila določena kazen 4 goldinarjev, isto je veljalo za pisma.

Za potovanje v notranjost so potniki v Trstu lahko najeli kočijo. Te kočije, ki niso smele posegati v pravice poštnih kočij, so bile pod javnim nadzorom. Zanje so veljali splošni zakoni in predpisi iz let 1772 in 1782 ter dvorni dekret iz leta 1819. V Trstu so imeli najemni kočijaži lastnega senzala in hlapce, ki so pomagali pri nakladanju prtljage popotnikov.

Tovorni vozovi so se delili v tri kategorije: 1. veliki prevozniki, katerih vozovi so imeli kolesa s širokimi platišči; 2. navadni vozovi in 3. mali vozovi (Schlittreter). Veliki prevozniki so imeli vozove, katerih kolesa so imela platišča, široka vsaj šest dunajskih col (15,6 cm). Od 8. avgusta 1818 so plačevali polovično carino in mitnino. Naložili so lahko več kot 60 centov (3,360 tone) tovora. Običajni vozovi, ki so v deželi prevladovali, niso imeli koles s tako širokimi platišči in so smeli po sklepu o varovanju državnih cest naložiti le do 60 centov tovora. Ta patent iz leta 1747 je določal kazen dvojne mitnine in 10 goldinarjev za vsako postajo, če je teža tovora presejala predpisano težo za več kot dva centa (112 kg). Leta 1814 je bil ta predpis sankcioniran.

Mali kmečki vozovi (Schlittreter) so vozili z dvema vprežnima živalma, večinoma voloma ali s slabim konjem in volom; vozili so tovor, težak od 10 do 15 centov (560 do 840 kg) (po dekretu iz 6. aprila 1820). Vozili so na krajše razdalje, od kraja do kraja. V pr-

vih dneh svobodnega tržaškega pristanišča so na tak način prepeljali večji del tovara iz Trsta v notranjost.

Plačilo za prevoz je bilo za Trst preračunano po dunajskih centih v bruto teži in plačljivo v goldinarjih. Za Milano je bilo preračunano v kilograme, plačljivo pa v frankih. Proti Angliji, Braziliji in ZDA je bilo plačljivo v funtsterlingih za tono (= 2240 angleških funtov). Proti Holandiji in Belgiji je bilo plačljivo v holandskih guldnih, za hanseatska mesta, Švedsko, Dansko in Rusijo pa v banko-markah za težo 4000 holandskih funtov, proti Jonskim otokom, Grčiji, Levanti, Črnemu in Azovskemu morju v talerjih za 1000 dunajskih funtov, za Neapelj v cesarskih dukatih za 1000 dunajskih funtov, za Marseille in Francijo za 100 dunajskih funtov ter za Livorno, Genova, Malto, Gibraltar in Lizbono v španskih tolarjih za 1000 dunajskih funtov.

Tovor žita so merili v beneških starih, angleških kvartih, marsejskih šaržah in genovskih minah. Za les, ki so ga rabili za hiše, tj. za letve, hlode ali doge, je bila enota 100 kosov, za gradbeni les pa kubični čevlji. Za manufakture so bile enote paket, bala in zaboj.

Zelo pomemben dejavnik pri merjenju učinkovitosti trgovanja je bil institut komercialnih pismonoš ter posrednikov velikih in malih prevoznikov. Njihovo število se je do Costovega časa povzpelo že na 17. Določitev komercialnih pismonoš in posrednikov velikih in malih prevoznikov je bila pomembna za hitro in ceneno razporeditev trgovskega blaga po deželi, za pregled nad prihajajočimi vozniki ter obveščanje trgovcev o tem. Posredniki so obveščali o številu voz, konj, voznini ter o krajih, kamor naj se pelje blago. Poleg komercialnih pismonoš in posrednikov je imel »plac« (trg) zasebno ustanovo, ki je potrjevala tovor za potrebe kontinentalne trgovine. Po letu 1816 je služila tudi kot posredovalna ustanova predvsem za nakladanje in razkladanje blaga, ki je prišlo v pristanišče ali odšlo iz njega. Olajšala je tudi povezave med trgovci in prevozniki.

Dovoljenje za skladiščenje v Trstu je potrdil dvorni dekret iz 19. avgusta 1733, da bi tako olajšal razmere v tedanjem prevozništvu ter povezave med potniki in tovarniki.

Omeniti je treba še težake fakine, katerih naloga je bila razkladanje in skladiščenje blaga ter podpora c. kr. glavni carinski službi. Fakini so obstajali, odkar je delovalo svobodno pristanišče. Delili so se na zaprisežene in hlapce. Zapriseženih je bilo le 16 in so imeli svojega predstojnika, hlapce pa so najemali po potrebi. Zapriseženi so bili odgovorni za to, da je blago prišlo do strank, prav tako so morali nadomestiti nastalo škodo. Fakini in njihovi hlapci so lahko delovali le v okviru glavnega carinskega skladišča in v uradnih skladiščih. Hlapci ali dninarji, ki so jih najeli po potrebi, so bili pod nadzorom c. kr. policijske direkcije in političnega magistrata, ki je o njih vodil protokol in jim izdajal dovolilnice. Tujci so morali za tako dovolilnico pridobiti še posebno policijsko po-

trdilo, domačinom pa je tako potrdilo izdal njihov kvartni mojster ali predstojnik občine, šele nato so dobili dovolilnico na magistratu.

Konzuli in agenti tujih držav

Kot je imela Avstrija svoje predstavnike v vseh državah, s katerimi je imela stike, so bili tudi v Avstriji predstavniki tujih držav. Trst je bil eno pomembnejših trgovskih središč, zato je bilo tu precej konzulov in agentov tujih držav. Že Karel VI. je vse konzule v svobodnem pristanišču oprostil osebnega davka. Grki so imeli svojega konzula v Trstu leta 1732, Turki so to pravico zahtevali s trgovsko pogodbo na mirovnih pogajanjih v Požarevcu leta 1718, Brazilija ga je dobila leta 1828 hkrati s trgovsko in plovno pogodbo. Še pred francosko revolucijo so imeli v Trstu konzule ali agente Bavarska, Danska, Genova, Anglija, Malta, Rim, Modena, Holandija (Nizozemska), Portugalska, Prusija, Rusija, Sardinija, Sicilija, Španija, Toskana, Švica, Beneška republika in Dubrovnik. Do leta 1836 so se tem državam pridružili še ZDA, hanseatski mesti Bremen in Lübeck, Baden, Bavarska, Belgija, Grčija, Hannover, Nizozemska, Prusija, Sardinija, Saška, Španija, papeška država, Švica in Württemberg. Danska je imela generalnega konzula in agenta, Anglija generalnega konzula za Benetke in avstrijsko Primorje ter vicekonzula za svobodno pristanišče Trst, Modena in Luca sta imeli agenta, Brazilija konzularnega agenta, Neapelj pa generalnega konzula za Ilirijo in Dalmacijo ter enega agenta za Veliki in Mali Lošinj. Švedska in Norveška sta imeli generalne konzule za vsa avstrijska pristanišča, Toskana za mesto in svobodno pristanišče ter za staro Primorje, Turčija pa šah-benderja in generalnega konzula. Tuji agenti in konzuli so morali od avstrijskega cesarja pridobiti *exequatur*, ki jim ga je podelil pomorski gubernij. Nasproti avstrijskim oblastem niso bili v podrejenem položaju, vendar pa jih v avstrijski zakonodaji niso obravnavali kot diplomatske osebe ter so bili podrejeni osebnim zakonitim davkom in dajatvam. Njihova naloga je bila spodbujanje trgovanja njihovih podložnikov in zagotavljanje varnosti.

Borza, trgovski stan, senzali (posredniki)

20. junija 1755 je cesarica Marija Terezija določila prve predpise o borzi, ki so bili 2. avgusta 1794 dopolnjeni ter prilagojeni času in trgovskim razmeram. Dvorni dekret iz 2. julija 1804 pa je uveljavil razmere, ki so se obdržale do Costovega časa. 50 let je borza delovala v spodnjih prostorih tržaškega gledališča, nato pa so za 261.600 goldinarjev zgradili novo, sedanjo, in jo slovesno odprli 8. septembra 1806. Borzne posle so urejali najuglednejši tržaški trgovci. Član borze je lahko postal vsak veletrgovec, ki mu je ta status priznalo trgovsko in menično sodišče. Leta 1836 je delovalo 51 članov borze, borzno poslanstvo

(predstavništvo) pa je sestavljalo deset najbogatejših trgovcev. Volili so jih iz sveta, potrdil jih je gubernij. Šest je bilo pravih, štirje pa pridruženi poslanci. Njihova služba je trajala tri leta, na šest mesecev pa je bil eden od pravih poslancev izvoljen za predsednika. Veliki svet je sestavljalo 40 najizkušenejših trgovcev; tudi te je potrdil gubernij. Veliki svet so sklicali takrat, ko so odločali o pomembnih zadevah, izmikanje udeležbi je bilo kaznovano z desetimi goldinarji globe. Enkrat na leto, v zadnjem tednu decembra, so se zbrali vsi člani borze in pregledali njeno delovanje. Borza je imela tudi doktorja prava in advokate ter cesarskega notarja z nazivom aktuarja. Direktiva, po kateri naj bi borza delovala, je imela 23 členov in 207 paragrafov, sprejeta pa je bila 2. julija 1804.

Borzni poslanci so vodili posle, upravljali premoženje borze in bili zanj odgovorni. Pri vodenju trgovskih poslov je morala borza upoštevati navodila vlade. Trgovci so na borzi poslovali med 11. in 13. uro, borzna hala in borzna pisarna pa sta bili odprti vsak dan (razen praznikov) od 8. do 12. ure dopoldne in od 3. do 6. ure popoldne.

V Trstu so trgovali tako z blagom kot z menicami in državnimi papirji. Predpisi, po katerih je delovala borza, so bili dopolnjeni 1. septembra 1814 in so postali obvezna norma. Dohodki borze so bile različne kazni in takse, ki so jih morali trgovci – člani borze – plačati ob imatrikulaciji, pa tudi veletrgovci, minutisti (trgovci na drobno), senzali in poštarji ob protokoliranju in nastopu službe. Da so posamezniku priznali status veletrgovca, je moral imeti vsaj 20.000 goldinarjev osnovnega kapitala, to pa je moralo potrditi trgovsko in menično sodišče. 1. januarja 1836 je bilo 85 takih veletrgovcev.

Senzali (posredniki) so bili povezovalci med trgovci ter med trgovci in njihovimi odjemalci. Njihovo delovanje je bilo določeno že s pravilnikom senzalov 15. oktobra 1751. Imenovala jih je borza, potrdil gubernij, zaprisegli pa so pred trgovskim sodiščem. Z dvornim dekretom iz 12. marca 1815 je bilo število senzalov, ki so bili specializirani za blago in poznavalce blaga, 70, meničnih senzalov je bilo 20, senzalov, ki so bili specializirani za organiziranje in urejanje prevozov in zavarovanj, pa prav tako 20. Kdor se je potegoval za mesto senzala, je lahko izbiral področje delovanja in je moral s tega področja opraviti izpit.

Trgovski posli, s katerimi so se ukvarjali senzali, so se delili na 14 področij: 1. kovinski izdelki; 2. drogerija; 3. surovina in preja; 4. krzna vseh vrst; 5. usnje vseh vrst; 6. svila in izdelki iz svile, prti, platno, zlate in srebrne tkanine, obšitki (trese), kramarsko blago in sukanec; 7. konoplja, lan, vrvi, motvozi, predivo, kodelje prediva; 8. žita, moke; 9. sadje, sladki koren, limonin sok, olje, mila, pepel; 10. soljeno meso, ribe, sir; 11. bižuterija in drobno blago; 12. vosek, tobak; 13. izdelki iz lesa; 14. kristal in steklovina.

Cena posredništva je bila določena glede na posel; znašala je od tretjine promila do treh odstotkov.

Borzni poslanci so vsako leto iz vrst senzalov izvolili komisijo, ki je nadzorovala tekoče cene blaga, menice in tečajnice. Cene blaga so nadzorovali vsak ponedeljek, menice in tečajnice pa v ponedeljek in torek; podatke so javno objavili.

Nepooblaščen mešetarji so morali plačati 200 goldinarjev kazni. Njihovi posli pred sodiščem niso imeli veljave, zato so bili trgovci resno posvarjeni, naj ne nasedajo nepooblaščenim posrednikom.

Zavarovalnice

V pomorski trgovini so zavarovalnice igrale pomembno vlogo. V Trstu je po Costovih navedbah prva zavarovalnica začela delovati leta 1766, to je bila Camera vecchia d'Assicurazione. Polagoma so ji sledile še druge: leta 1786 je že delovala Banco d'Assicurazione e di cambi marittimi, leta 1787 je bila osnovana Camera d'Assicurazione, ki ji je cesar Jožef II. podelil oprostitev davka na dediščino od vsega kapitala, ki je bil zavarovan pri njej. Leta 1789 je bila ustanovljena četrta zavarovalnica, Società Greca d'Assicurazione, leta 1790 Nuovo Banco d'Assicurazione e Cambi marittimi, leta 1894 pa še Unione d'Assicuratrici. Zavarovalnice so v Trstu dobro uspevale, leta 1805 jih je bilo že deset, njihovi posli pa so bili vredni okrog 6 milijonov goldinarjev. V času francoskega medvladja je večina teh ustanov propadla.

Po letu 1815 se je začel njihov ponoven vzpon. Costa predstavi 21 zavarovalnic, ki so delovale v njegovem času. Na kratko spregovori o vsaki ter predstavi njeno organizacijo, kapital, s katerim je razpolagala, in zavarovalno področje.

Avstrijski Lloyd

Zavarovalničarji so spoznali, da potrebujejo ustanovo, ki bi jim posredovala zanesljive podatke o vsem, kar vpliva na njihovo delo. Tako je leta 1831 nastala družba Stabilimento centrale delle unite compagnie di Scurità. Tej ustanovi je bil vzor londonski Lloyd. Čez dve leti se je iz nje izoblikoval Avstrijski Lloyd, ki je bil ustanovljen 24. avgusta 1833, 26. oktobra istega leta ga je potrdil primorski gubernij, 21. junija 1834 pa je dobil cesarsko potrdilo. Obseg dela, ki ga je opravljal Avstrijski Lloyd, je naraščal, tako da se je kmalu razdelil v dve skupini: v oddelek, ki je prinašal trgovska in pomorska poročila, ter v oddelek paroplovne družbe.

Prvi oddelek je zbiral vse podatke, ki so bili zanimivi za trgovski svet: o trgovini, plovbi ladij in industriji – tudi v najbolj oddaljenih deželah. Za to delo je imel Avstrijski Lloyd sposobne agente v vseh pomembnejših svetovnih pristaniščih.

Od januarja 1835 je Lloyd izdajal tednik. V prvem letniku tega lista sta vsak teden izšli dve številki, pisan pa je bil v italijanščini, ki je bila po Costovem

Lehrgegenstände.	Stunden der Woche.						
	Elementar-Klasse	Nautif.		Handlungswissenschaft.		Baufunst.	
		Jahrgänge					
		I.	II.	I.	II.	I.	II.
Religion	2	—	—	—	—	—	
Moral	—	3	2	2	2	3	
Allgemeine Geschichte	3	—	—	—	—	—	
Handelsgeschichte	—	—	—	1	—	—	
Geographie	2	3	3	3	2	3	
Physik	—	2	—	2	—	2	
Arithmetik	2	1	—	3	1	—	
Handelswissenschaft	—	—	—	1	—	—	
Die doppelte Buchhaltung und die Kameralrechnungswissenschaft	—	1	1	1	3	1	
Die deutsche Sprachlehre	5	—	—	—	—	—	
Schriftstyl	—	3	1	3	3	2	
Das Wechsel- und Seerecht	—	—	3	—	2	—	
Das Seemanövre und der Schiffbau	—	—	13	—	—	—	
Die Technologie	—	—	—	—	5	—	
Die Civilbaukunst	—	—	—	—	—	6	
Die Schiffbauzeichenkunst	—	—	4	—	—	6	
Die reine und angewandte Mathematik	5	4	2	4	2	4	
Die theoretische und praktische Nautif für Seelute	—	7	—	—	—	—	
Die Naturgeschichte	3	—	—	1	—	—	
Die Schönschreibekunst	3	1	—	3	2	2	
Die französische Sprache	3	2	—	2	1	2	
Die italienische Sprache	2	2	—	2	—	1	
Die englische Sprache	—	—	5	—	5	—	
Die Zeichenkunst	3	2	1	2	2	4	

Šolski predmetnik (Costa, *Der Freihafen von Triest*, str. 143).

mnenju v tukajšnjem gospodarskem življenju samoumevna. Drugi letnik je začel izhajati 1. januarja 1836 in je imel še tretjo številko, pisano v nemščini. Italijanska izdaja časopisa je izhajala v četrtek in soboto, izdaja, pisana v italijanščini in nemščini, pa vsak torek. List je bil posvečen dogajanju v svobodnem pristanišču in je pisal o tem, kar je zanimalo trgovce v Trstu: cene, pomorska zavarovanja, menični kurzi,

cene prevoza po morju in po kopnem ter izvoz in uvoz pomembnega blaga. Vpliv časopisa na svetovno trgovanje je bil po Costovem mnenju znaten.

C. kr. realna akademija in navtična šola

Leta 1754 je cesarica Marija Terezija v Trstu ustanovila matematično-navtično šolo ter jo opremi-

la s potrebnimi knjigami in učnimi pripomočki za astronomijo, geometrijo, navtiko in kmetijstvo. Šola je razpolagala s 600 knjigami za matematiko in fiziko ter 77 instrumenti. Cesarica je ustanovila tudi štiri štipendije za slušatelje, peto štipendijo pa je ustanovil tedanji tržaški guverner Karl grof Zinzendorf. Šolanje na navtično-matematični šoli je trajalo dve leti.

Po avstrijski restavraciji je bil 6. februarja in 28. marca 1817 sprejet sklep, da se v Trstu spet ustanovi primerna šola. Tako je bila 3. novembra 1817 odprta realna in navtična šola. S c. kr. dekretom komisije za študijske zadeve je bila šola 28. septembra 1820 povzdignjena v realno akademijo. Pouk se je delil v tri smeri: plovba, trgovanje in civilno gradbeništvo. Šolanje je na vseh smereh trajalo dve leti, vsaka smer je imela tudi enoletno pripravljalnico. Predmeti, ki so jih predavali, so bili: religija, morala, splošna zgodovina, zgodovina trgovanja, geografija, fizika, aritmetika, trgovanje, dvojno knjigovodstvo, nemščina (eno leto), pisanje (Schriftstyl), menično in pomorsko pravo, pomorski manevri in ladjedelništvo, tehnologija, civilno gradbeništvo, tehnično risanje ladij, čista in uporabna matematika, teoretična in praktična navtika za pomorščake, prirodopis, lepomis, francoščina, italijanščina, angleščina in risanje.

V šolo so se lahko vpisali dečki, starejši od 13 let. Starejšim ni bilo treba v pripravljalnico, so pa morali opraviti sprejemni izpit. Tistim, ki so končali gimnazijo, tega ni bilo treba. Pri semestralnih izpitih je pri civilnem gradbeništvu prisostvoval predstavnik c. kr. gradbene direkcije, pri izpitih iz plovbe in trgovine pa predstavniki trgovskega stanu. S to šolo je bila povezana vsem dostopna knjižnica.

Šola je bila dobra in uspešna, zato je 15. avgusta 1820 cesar Franc I. izdal ukaz, da se od leta 1824 dalje brez spričevala te šole ne sme zaposliti noben ladijski pisar in od leta 1826 noben kapitan.

Ladjedelnica

V tako pomembnem pristanišču, kot je bil Trst, je bila vsekakor potrebna ladjedelnica. Že od razglasitve za svobodno pristanišče je bilo v Trstu nekaj delavnic, pozneje pa je ob sanitetni stavbi nastala prava ladjedelnica. Ker je prostor postajal premajhen, je cesar Jožef II. Ulrichu Panfilliju predal 2878 kvadratnih sežnjev (10.352,16 m²) velik prostor, da bi uredil ladjedelnico; njemu in njegovim moškim potomcem je podelil tudi privilegij ladjedelništva. Panfilli je dokupil še 434 kvadratnih sežnjev (1561 m²) zemlje; tako je od leta 1779 v Trstu ob voziškem trgu za novo carinarnico nastala Panfillijeva ladjedelnica. Zasedala je prostor, velik 3312 kvadratnih sežnjev (11.913,26 m²), od treh strani je bila zaprta, na četrti strani pa je bilo morje. V njej je bilo osem prostorov za izgradnjo večjih ladij ter pet za izgradnjo manjših. Ladjedelnica je hrastov in smrekov les dobivala iz Istre, Kranjske, Dalmacije ter hrvaškega in madžar-

skega primorja, smola in katran pa sta prihajala iz Švedske, deloma iz Dalmacije, največ pa iz Turčije, okoli 10.000 centov letno. Vrvi so izdelovali v sedmih tovarnah, surovo konopljo so uvažali iz Rimske države, jadrovina pa je preko Benetk prav tako prihajala iz Rimske države, pa tudi iz bližnjih avstrijskih dežel in celo iz Rusije. V Trstu je deloval le en kovač sider. Železo, deloma že oblikovano kot sidro, je prihajalo iz Štajerske, Koroške, Kranjske ter nekaj let že tudi iz Švedske, Rusije in Anglije. Ta sidra je bilo treba v Trstu le še dokončati.

Ladjedelništvo je bilo v svobodnem pristanišču Trst svobodna obrt, vendar pod nadzorom pristaniškega urada.

Denarništvo, menični posli, mera in tehtnica, javno zapriseženi uradni označevalci mer (cimentirarji), tehtalci, izvedenci in cenilci

Od leta 1806 naj bi bili v Trstu uradna valuta avstrijski goldinarji in krajcarji, vendar je v mestu vedno krožil različen denar. V času francoske oblasti sta bila v veljavi francoski in italijanski denar. Po avstrijski restavraciji je bilo treba ponovno urediti denarno vprašanje, določiti je bilo treba vrednosti denarja v obtoku glede na avstrijski goldinar konvencionalne vrednosti. Uvedba goldinarja je stopila v veljavo z okrožnico 14. septembra 1815 in je veljala predvsem za veletrgovino. Kljub temu so sem in tja še vedno računali v tržaških dukatih, in sicer pri nakupu in prodaji oljčnega olja, mandljev, rozin, fig, svile in suhega grozdja s Sicilije, pri rižu, pšenici in koruzi pa v lirah (Lire di Piazza). Podobno je bilo pri drugem blagu.

Tudi pri merah ni bilo enotnosti. Costa našteva vse te posebnosti – od dolžinskih in utežnih do votlih mer –, ki so se prepletale na tržaškem trgu. Zato so bili tako pomembni zapriseženi uradni označevalci mer. V Trstu so bili trije, zapriseženih tehtalcev je bilo devet; za svoje delo niso smeli terjati več kot 1 ½ krajcarja od centa (56 kg). Tehtalci so sodelovali le po svobodni presoji stranke, ali potrebuje njihovo pomoč ali ne. Poleg njih so v Trstu delovali še štirje ocenjevalci blaga in manufakturnih izdelkov, dva strokovnjaka za dragulje, zlato in srebro, en izvedenec za izdelke iz železa, eden za usnje in kože, štirje za ladje in vse, kar sodi zraven, eden za ure in mehanske izdelke, trije za vina in žgane pijače, dva za galanterijo in okrasje ter eden za konopljo in vrvi.

Svoboda in pravica do izrekanja milosti

Kot svobodno pristanišče je imel Trst nekatere pravice do odločanja:

Pristaniška svoboda je veljala za vse ladje, ljudi in blago, ki so prišli v pristanišče ali odšli iz njega. Bila je neomejena, ladje niso bile podvržene preiskavi ali plačilu, morale pa spoštovati predpise zdravstvene in pristaniške policije. Prepovedan je bil uvoz jekla,

7. Uebersicht,
des Geldwerthes der Ein- und Ausfuhr, in den Jahren
1814 bis inclus. 1833.

In den Jahren	Einfuhr.	Ausfuhr.	In den Jahren	Einfuhr.	Ausfuhr.
	Gulden in Conv. Mze.			Gulden in Conv. Mze.	
1814	12,771,387	21,365,398	1824	24,438,274	26,119,628
1815	34,555,323	32,847,756	1825	32,104,137	29,695,522
1816	45,048,413	31,083,168	1826	31,732,051	29,243,825
1817	32,470,839	27,295,271	1827	32,574,247	31,245,378
1818	33,321,815	26,547,089	1828	33,882,117	35,561,823
1819	21,545,605	21,063,525	1829	36,373,145	31,646,227
1820	22,193,428	18,012,819	1830	35,710,666	35,159,205
1821	29,530,872	20,474,289	1831	38,870,390	35,455,479
1822	31,711,210	26,510,971	1832	50,714,722	34,380,070
1823	32,021,850	23,812,089	1833	46,007,250	36,910,374

Pregled denarne vrednosti uvoza in izvoza od leta 1814 do vključno leta 1833 (Costa, Der Freihafen von Triest, str. 224).

železa, bakra, živega srebra, soli, smodnika in zrcal.

Carinske ugodnosti so se nanašale na: 1. popolno oprostitev carin na izvoz večine življenjskih potrebščin iz dežel monarhije, za katere je tržaški politični magistrat izdal dovoljenje, da gredo v svobodno pristanišče; 2. visoke izvozne carine na nekatere surovine, ki so imele gubernijski potni list za tovarne v svobodnem pristanišču in bi jih izvozili iz države; 3. ugodno uvozno carino za enega od pomembnih izdelkov svobodnega pristanišča, za milo, ob njegovem uvozu v monarhijo. Različnih carinskih olajšav je bilo deležno celotno ozemlje svobodnega pristanišča, oprostitev carin pa je bilo deležno blago, ki je iz Trsta potovalo naprej v notranjost države.

Svobodna trgovina je bila na tem trgu dovoljena vsakomur, ne glede na narodnost. Pri tem se ni ozi-

rala na patent proti oderuhom, zakonite obresti od kapitala so lahko dosegale do šest odstotkov.

Privilegij sodstva je bil v tem, da sta imela trgovsko in menično sodišče ter pomorski konzulat pravico do sojenja ne le v trgovskih zadevah, pač pa tudi v stvareh plemenitega sodnega urada, pred katerega so bili poklicani trgovci, lastniki ladij, senzali, komercialni pismonoše in konzuli tujih dežel – torej za vse, ki so se zaradi trgovine zadrževali v svobodnem pristanišču ali so umrli na poti vanj.

Osebna svoboda je pomenila: 1. da rojenim v Trstu ni treba k vojakom; 2. da pri njih niso nastanili vojske; 3. da niso plačevali davka od potujoče posesti (ladje?) ali nepremičnine.

Olajšave glede žigosanja: od 1. marca 1811 so bili trgovski posli – menice, protesti, vozna pisma, zava-

rovanja in druge trgovske pogodbe – oproščeni žigosanja, razen v spornih primerih pred sodiščem. Prav tako so bili žigosanja oproščeni posli tujih konzulov, kolikor niso posegali v javno delovanje c. kr. oblasti.

Gibanje plovbe in trgovanja od leta 1815 do vključno 1835

V tem poglavju je Costa zelo na kratko spregovoril o statističnih pregledih plovbe in trgovanja. Ugotovil je, da je precej razpršenih podatkov, ni pa skupnega pregleda, zato se je potrudil sestaviti take preglednice. Na 65 straneh je objavil posamezne tabele, ki govorijo o dejavnosti tržaškega pristanišča v letih 1815–1836: 1. pregled trgovskih ladij, ki so plule na dolge razdalje in so priplule v Trst od leta 1815 do vključno leta 1832; 2. pregled vseh ladij, ki so od leta 1815 do vključno leta 1832 zapustile Trst; 3. pregled vseh trgovskih ladij, ki so v letih 1833, 1834 in 1835 priplule v Trst ali izplule iz njega; 4. pregled uvoza in izvoza v letih 1833, 1834 in 1835; 5. pregled uvoza in izvoza zalog izbranih artiklov med letoma 1826 in 1835; 6. pregled izbranih artiklov v petletjih v obdobju 1816–1835 z dodatnim pobotom razmerja uvoza v vsakem petletju; 7. pregled denarne vrednosti uvoza in izvoza od leta 1814 do vključno 1833.



S U M M A R Y

Henrik Costa and his description of the free port of Trieste in 1838

In his book *Der Freihafen von Triest. Oesterreichs Hauptstapelplatz für den überseeischen Welthandel* (1838), Henrik Costa attempted to convey the importance of the free port of Trieste as a nexus between Mediterranean ports on the one hand and the continental Austria and German territories on the other. In the first chapter, he described the geographical conditions for the establishment of the port and its gradual growth. He also mentioned fairly difficult land connections between Trieste and the interior, which frustrated wagoners in the eighteenth century and later drivers from the continental part of Austria. In the second chapter, the author offered a brief and systematic overview of the port's history spanning the rule of Charles VI and 1836. In the third and most comprehensive chapter, he focused on the period between 1814 and 1836, but whenever necessary, he would also reach back into the eighteenth century. In this section, Costa presented institutions that were of crucial importance for the operations of the free port, ranging from the gubernium, the mer-

cantile and commercial court, the consulate of the sea, the police, the naval division, the politico-economic magistrate, the sanitary magistrate, and the lazaretto to the port office, stock exchange, insurance companies, and Austrian Lloyd. Furthermore, the author provided a detailed description of the modes of transport from Trieste to the interior, the nautical school and the shipyard, monetary and bill of exchange transactions, and publicly sworn official metrologists. This chapter also contains statistical tables on the movements of ships, on the departures and arrivals of ships navigating the Mediterranean and those bound for Asia and the Americas, as well as on trade from 1815 to including 1835.

R I A S S U N T O

Henrik Costa e la sua descrizione del porto franco di Trieste nel 1838

Nel libro *Der Freihafen von Triest. Oesterreich Hauptstapelplatz für den überseeischen Welthandel* del 1838, Costa cercò di far presente l'importanza del porto franco di Trieste come porto intermedio tra i porti del Mediterraneo e l'interno dell'Austria e dei *Länder* tedeschi. Nella prima parte si soffermò sulle condizioni geografiche che diedero origine alla nascita del porto e la sua graduale crescita. Non mancò di menzionare il percorso piuttosto difficile che da Trieste passava sulla terraferma verso l'interno di cui nel XVIII secolo si lamentavano i mulattieri e successivamente i carrettieri dell'interno dell'Austria. Nella seconda parte espose brevemente e in modo trasparente la storia del porto dal periodo di Carlo VI all'anno 1836. Nel terzo capitolo, che è anche quello più esauriente, si dedicò al periodo tra il 1814 e il 1836 e, quando lo ritenne opportuno, fece un'escursione temporale anche nel XVIII secolo per descrivere le singole istituzioni. Questo capitolo presenta le istituzioni necessarie per il funzionamento del porto franco, dalla Gubernia (governatorato) ai tribunali di commercio e di cambio mercantile, dal consolato marittimo alla polizia, dalla divisione navale al magistrato politico ed economico, dal magistrato medico-sanitario al lazaretto, dall'ufficio dell'autorità portuale alla borsa, dalle compagnie di assicurazione al Lloyd Austriaco. Descrisse dettagliatamente anche i tipi di trasporto da Trieste all'entroterra, la scuola nautica e il cantiere navale, le finanze, le operazioni con effetti cambiari e gli esperti giurati di misurazioni. A questo capitolo sono aggiunte delle tabelle statistiche sui movimenti delle navi, sugli arrivi e sulle partenze delle navi che navigavano nel Mediterraneo e di quelle che navigavano verso l'Asia e le Americhe, nonché sugli scambi mercantili dal 1815 al 1835 compreso.

