

## 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 prevajali 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 trgovec 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

bilo vino namenjeno, prevozno sredstvo (ladja; če so vino izvozili v zaledje pa konj), ter porok (garant).

Seveda v teh 27 letih niso bili vsi pisarji tako vestni, tako je na določenih mestih napisano samo ime trgovca s količino vina. Ponekod ni navedeno, iz katerega mesta je prišel trgovec, večina dovolilnic pa je takih, kjer so navedeni vsi podatki. Najbolj pomankljivo je označeno prevozno sredstvo (največ primerov je takih, kjer piše, da bo trgovec peljal vino po morski poti, ali z lastno ladjo; brez pojasnila za kakšen tip ladje gre). Glede letne količine izvoženega vina so določena nihanja po vsej verjetnosti glede na količino pridelka (kako je vreme vplivalo na pridelek). Drugače si ne bi mogli razložiti, da lahko leta 1758 izvozijo iz Pirana 111.207 litrov vina, leta 1762 pa nič.<sup>13</sup>

O hudih zimah sem v virih našel podatke, saj so se meščani pritoževali zaradi izgub oljk in trt, in prosili beneško vlado, naj jim zniža davke. Za sušna poletja pa nisem nikjer dobil podatkov (suša pusti posledice samo eno leto, medtem ko hud mrzaz za več let). Če je bilo poletje suho, so pridelali veliko soli in s tem nekako ublažili izgubo pri olju in vinu.<sup>14</sup>

Letne količine izvoženega vina so takole nihale (v litrih):

1755	— 32.392	(7.692 črnega)	4,74%
1756	— 44.910	(2.379 črnega)	4,60
1757	— 65.406	(10.288 pokvarjenega)	9,60
1758	— 111.207	(2.140 pokvarjenega)	16,33
1759	— 84.661	(1.222 zonte)	12,34
1760	— 14.210	(2.813 črno, 2.314 pokvarjenega)	2,08
1761	— 3.745		0,55
1763	— /		
1763	— 2.247		0,32
1764	— 25.062		3,67
1765	— 23.726	(1.929 zonte)	3,48
1766	— 124.176	(18.839 črnega, 14.403 zonte)	18,22
1767	— 49.061	(1.415 črnega)	7,20
1768	— 2.247		0,38
1769	— 2.893		0,42
1770	— 42.948	(8.359 zonte)	6,30
1771	— 31.379	(1.286 črnega, 2.764 zonte)	4,60
1772	— 24.434		3,55
1776	— 128		0,08
1782	— 7.973	(črno)	1,17

Skupaj — 681.174 litrov 100%

Belo vino	— 595.297	87,40%
Črno vino	— 42.357	6,20
Pokvarjeno	— 14.743	2,20
Zonta	— 28.678	4,20

Vino so prevažali v sodih različnih velikosti. Kot osnovno mero so imeli 2 enoti: Beneško barilo (64,3 litra)<sup>15</sup> in piransko urno (orna di Pirano — 53,4 litra).<sup>16</sup> Največ izvoženega vina je bilo belega 87,40%, toda v tem procentu je tudi po vsej verjetnosti nekaj črnega vina, saj pisarji niso bili vedno natančni. Vprašanje je tudi, zakaj med leti 1777 do 1782 ni nič vpisano. V virih v piranskem arhivu nisem nikjer našel dokumenta, ki bi ga napisali zunaj tega registra pa tudi ne pojasnila, da v teh letih niso izvozili vina iz Pirana. Niti v literaturi, ki sem jo imel na razpolago, nisem našel ničesar, kar bi lahko osvetlilo ta prazni prostor. Zanimivo je, da solni kolegij ne omenja trgovine

z vinom, saj so njegovi člani izkoristili vsako priložnost, da so se pritožili zaradi slabih gospodarskih razmer in s tem zbijali mestne davke. Verjetno je izvoz potekal mimo registra ali pa so to beležili na drugem mestu.

Če pogledamo kraje, v katere so izvažali vino, procent izvoza in koliko prevozov je bilo opravljeno v ta namen:

1. Palmanova	— 144.938 litrov	21,28%	32 prevozov
2. Taglionouo	— 92.772	13,62	12
3. Furlanija	— 68.795	10,10	21
4. Latisana	— 52.316	7,69	21
5. Marano	— 49.979	7,34	34
6. Tržič	— 36.715	5,39	12
7. Chioggia	— 31.830	4,67	12
8. Grao	— 23.943	3,52	6
9. Kvarner	— 22.955	3,40	4
10. Gradež	— 17.864	2,62	12
11. Palazzollo	— 12.058	1,78	6
12. Motta	— 11.368	1,67	4
13. Caorle	— 11.170	1,64	9
14. Novigrad	— 7.842	1,15	4
15. Livenza	— 7.490	1,10	5
16. Udine	— 6.955	1,02	2
17. Portogruaro	— 5.763	0,85	6
18. Dalmacija	— 4.501	0,66	1
19. Milje	— 3.922	0,58	4
20. Istra	— 3.859	0,56	2
21. Palestrina	— 3.536	0,52	3
22. Umag	— 3.318	0,48	2
23. Zuccola	— 3.265	0,48	3
24. Trsat	— 3.212	0,47	2
25. Rovinj	— 3.105	0,45	2
26. Lanišče	— 1.841	0,27	5
27. Labin	— 1.864	0,27	1
28. Podgrad	— 1.712	0,25	1
29. Karnija	— 1.093	0,16	1
30. Morteano	— 965	0,14	1
31. Benetke	— 708	0,10	1
32. Poreč	— 515	0,08	1
33. Mollo del Friuli	— 589	0,08	1
34. Cres	— 428	0,06	1

13 prevozov pa je takih, kjer ni naveden kraj izvoza. Količina vina teh prevozov je 34.723 litrov, kar znaša 5,54% skupnega izvoza.

Iz tabele je razvidno, da je večina izvoženega vina šla za potrebe furlanskega prebivalstva (Palmanova, Latisana, Portogruaro, Livenza). S temi mesti je imel Piran zelo razvite trgovske stike. Po vsej verjetnosti so imeli trgovci, ki so prihajali po vino, tovar v obe smeri. V Piran in druga obalna mesta so pripeljali razne vrste žita, les; za nazaj vino, olje, sol itd.<sup>17</sup> Če pogledamo kakovost vina, vidimo, da je pokvarjeno vino šlo v glavnem v Istro in Kvarnerske otoke (M. Marcinič pelje 17. 6. 1757 50 baril pokvarjenega vina v Kvarner; F. Albertis pelje 18. 8. 1757 60 baril v Novigrad; Z. Dongetta pelje 100 baril pokvarjenega vina v Kvarner 28. 8. 1757). Imamo en sam primer, da peljejo pokvarjeno vino v Furlanijo: 8. 2. 1760 je D. Penili, doma iz Rovinja, peljal 40 urn, toda brez točno navedenega kraja. Po letu 1765 se poveča izvoz »zonte« (bevanda, to je vino, ki so ga pridobili tako, da so na tropine, ko so že pretočili dobro vino, dodali vodo; pustili so ga vreti in s tem dobili dodatne količine vina. To vino ni kvalitetno in so ga večinoma imeli za domačo uporabo. Pili so ga največ v poletnih me-

secih, ker ni tako močno in je bolj kislega okusa). Zonto do izvažali predvsem v Furlanijo.

Pregledali bi še, od kod so prihajali trgovci, ki so izvažali vino: 36 jih je bilo iz Pirana, 10 iz Chioggie, 7 iz Gradeža, 5 iz Latisane, 4 iz Caorl, po 3 iz Kopra in Pallestrine, po 2 iz Graoa, Izole, Karnije, Motte, Portogruara, Palazzolla, Rovinja, Tržiča, Zucolle; po 1 pa iz Burana, Buj, Marana, Morteana, Milj, Novigrada, Palmanove, Poreča, Plomina, Roviga, Trsata, Terza, Veprinca in Voloska. 70 prevoznikov je takih, ki jim ne moremo zanesljivo določiti mesta, od koder so prišli. Večina trgovcev je prišlo večkrat v Piran po vino npr. Pietro Gallo iz Marana je kar 19-krat prišel po vino in ga tudi vedno peljal v svoje mesto. Imel je ladjo vrste pelig. Za nas so predvsem zanimivi Luka Poropat, Luka Bela, Blaž Vičič, Matej Sorena, Martin in Pavel Poropat. Ti trgovci so peljali vino v Lanišče, Podgrad in Trsat na konjih. To ozemlje je bilo v sklopu avstrijske države, zato jim na dovolilnicah piše, da peljejo vino v tujo zemljo (terre alinee).<sup>18</sup> Prav tako jim ni bilo potrebno vrniti potrjene dovolilnice. V registru zasledimo več slovanskih priimkov trgovcev, ki so prihajali iz Istre in Kvarnerja: Jurij Jačič iz Plomina, Matej Bernešič iz Veprinca, Matej Džurdžević iz Voloska, ne piše pa, iz katerega kraja sta Marko Marcinovič in Janez Barič.<sup>19</sup> V registru ne srečamo nobenega podatka, da bi vino peljali na Kranjsko ali Štajersko. Trgovci iz teh pokrajin so raje šli v Trst ali Koper. V Trst zaradi nižjih dajatev in pritiska Avstrijske države, ki je ščitila svojo trgovino.

Če bi pogledali vrste ladij, s katerimi so prevažali vino, srečamo pelige, tartane, braceri, batelo. V večini primerov pa ni določeno, kakšen tip ladje ima trgovec, napisano je samo, da bo vino peljal z lastno ladjo (con barca propria). Verjetno je bilo največ bracer.<sup>20</sup> Poleg bracer je bilo na istrski obali veliko trabakulov, še vedno pa so vozile tudi marsiljane.<sup>21</sup> Vse te vrste ladij je opisal dr. F. Gestrin v knjigi »Pomorstvo srednjeveškega Pirana«.<sup>22</sup>

#### OPOMBE

1. C. Targa, Ponderazioni sopra la contrazione marittima, Trieste, 1805, str. 30. — 2. Piranski arhiv, Registro di limitazione della Regalia de Vini dal 1755 al 1782, Beneško obdobje — škatla 3. — 3. F. Gestrin, Pomorstvo srednjeveškega Pirana, str. 13. — 4. D. Mihelič, Agrarno gosp. Pirana 1280—1340, ZČ 38. letnik št. 3, str. 200, 201. — 5. Piranski arhiv, Vkl 1612—1651 (največ pogodb o prodaji posesti je ravno v zvezi z vinogradi). — 6. Piranski arhiv, Repertorium, str. 24 (25. 5. 1601 so iz Pirana peljali v Buje vino za potrebe naselja). — 7. Piranski arhiv, Kopija listine s poškodovanim datumom, Beneško obdobje — škatla 3 (V listini piše, da gre veliko piranskega vina za potrebe ladij, ki se zasedajo v piranski luki). — 8. Piranski arhiv, Prepis dukala doža Moceniga, Prepisi in kopije dokumentov, Beneško obdobje — škatla 2. (Dukal pojasnjuje, pod katerimi pogoji naj se sprejemajo mornarji na galeje. Mornarji so morali biti izkušeni, hrano so dobivali zastonj, prav tako obleko, medtem ko so morali vino plačati). — 9. V Piranskem arhivu so še ohranjene posamezne pogodbe o izvozu vina

predvsem v Furlanijo pred letom 1755. — 10. Piranski arhiv, Registro ... str. 34. — 11. Piranski arhiv, Registro ... str. 1. (Originalni prepis: »Adi 27 Feb. 1755 Licenza a Franc. Girdali di questa Terra di estrazzerre, e condurre alla Tisana Stato Veneto per via di mare vino Barille dieci, in caui uno, colla pieg. per il responsale di d. Adriana Fragiacomaa«). — 12. Piranski arhiv, Registro ... str. 5. (Concediamo licenza Pron. Marco Marzinouich, che estraher possa da questa terra vino guasto Barille qinquanta, caricarlo nel suo Pielego, e condurlo nell'Isola del Quarnier per colla depositarlo e ciò atesta assicuraz. con effetuo solo depositato in mano di questo Procurator del condutor del datio del vino come suo uiglietto appresso lo stesso Marzinouich, esistente per far capitare il Responsale a tenor delle Pubbliche deliberazioni. Non douera per ciò essere molestato da veruna Publica ne privata Persona. Pirano 17 giugno 1757«). — 13. P. Kandler, Annali del Litorale, Trieste, str. 87, 91. (Leta 1763 in 1782 sta bili zelo hudi zimi, da so zmrznile oljke in se poškodovale trte). — 14. Piranski arhiv, Collegio dei XX del sal, str. 4 (Člani prosijo, da se zmanjšajo davki, ker je mraz poškodoval oljke in trte). — 15. Nuova Enciclopedia Popolare Italiana, Torino 1863, XVII. zvezek, str. 179. — 16. Kandler, Annali ..., str. 198. — 17. Piranski arhiv, Repertorium, Vsebuje celo vrsto pogodb o prodaji in nakupu raznih trgovskih predmetov z mesti v Furlaniji. — 18. Piranski arhiv, Registro ... str. 25. — 19. Piranski arhiv, Beneško obdobje. V škatlah 2, 3 je veliko dovolilnic za prevoz žita in soli, na katerih so imena slovanskih trgovcev npr. Granič, Gladinič, Kerin itd. — 20. Piranski arhiv, Filza di polize e bolette, Beneško obdobje. Škatla 6 (Dokument datiran 25. 4. 1785 v katerem piše, da je pri pospravljanju soli sodelovalo 36 bracer). — 21. Piranski arhiv, Beneško obdobje. Škatla 6 (Na dovolilnicah za prevoz žita in soli se večkrat omenjajo ladje vrste marsiljana). — 22. Opisal bom samo glavne značilnosti ladij, ki so omenjene v Registru: *Bracera je bila namenjena za priobalno plovbo. Glede na dolžino ima precej širok trup in je zato precej neokretna. Nosilnost se giblje od 10 do 40 ton. Marsiljana je beneški tip ladje. Manjše marsiljane niso imele pokritega krova, nekatero večje pa so imele tudi po 2 krova. Največje so imele 4 jambore in nosilnost do 200 ton. Pelig je bil večji tip jadrnice; pluli so po vsem Sredozemlju. Podoben je bil trabakulu, le da je imel vitkejši trup. Nosilnost peliga je preseгла tudi 150 ton. Trabakul. Uporabljali so ga za priobalni promet od Trsta in po vsej Dalmaciji, nosilnost se je gibala od 40 do 140 ton. Imel je 2 jambora, medtem ko je bracera imela samo enega. Tartan je bilo več vrst od vojnega do ribiškega tipa ladje. Bile so različnih velikosti in oblik (odvisno, v katerem kraju je bila zgrajena). Na istrski obali so se posluževali predvsem z ribiškim tipom tartane. Ladja je imela običajno 1 jambor, na katerega so pritrdili 2 jadri.*

#### SOMMARIO

#### ESPORTAZIONE DEL VINO DA PIRANO NEGLI ANNI 1750—1780

Flavij Bonin

*Gli elenchi delle licenze custodite nell'Archivio di Pirano e concernenti i trasporti del vino da Pirano dimostrano che Pirano manteneva vivaci relazioni commerciali con le altre città del Adriatico. Oltre le licenze per l'esportazione del vino sono custoditi nell'*

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

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

#### ISTRSCKE ZDRAHE OB KONCU 18. STOLETJA

EVA HOLZ

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

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

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

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

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

#### Obračun mitnice Sv. Matija

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