

NAČRTI POMORSKE TRGOVINE PREK TRSTA IZ ČASA VLADAVINE KARLA VI.

JÁNOS KALMÁR

Po Utreškem (1713) in Rastattskem (1714) miru, ki sta zaključila špansko nasledstveno vojno, so španska Nizozemska (Belgija), Milano, Mantua, dotlej Španiji pripadajoča območja toskanskega obalnega območja, zatem Neapelj in Sardinija prišli pod vrhovno oblast nemško-rimskega cesarja Karla VI. Leta 1717 je bila k temu ozemlju priključena tudi Sicilija, ki jo je savojski princ izročil cesarju v zamenjavo za Sardinijo, po sklenitvi požarevskega miru s Turčijo 1718. leta pa še Temišvarski Banat, ostanek Slavonije, del Vlaške, severna Srbija in ozek pas Bosne.¹

S pridobitvijo teh ozemelj krog in krog je postala država avstrijskih Habsburžanov večja kot kdajkoli prej. In čeprav naj bi se nekaterim od njih odpovedali že za življenja Karla VI. (prvič po dunajski pogodbi iz leta 1735, in sicer Neaplju in Siciliji), jim je pomembna geografska razširitev — tudi na obalna območja — omogočila načrtovanje pomorske trgovine v dotlej neslutelih razsežnostih.

Arhiv zunanjega ministrstva v Parizu npr. hrani francoski prevod tržaškega trgovinskega načrta. Projekt se začneja z znanim načelom trgovcev, da je trgovina tista, ki bogati dežele. V nadaljevanju predlaga ustanovitve trgovske družbe, ki bi povezala cesarjeve dežele.

Načrt priporoča, da se pošljeta dve ladji na Orient, v Smirno v Mali Aziji, v Aleksandrijo v Egiptu in na Ciper ter nadaljnje štiri na Zahod, v Španijo, Portugalsko in Flandrijo, kjer naj bi nato zgradili skladišča za družbo. V Levanto bi pošiljali sukno, svilo, pisalni papir, kositer, baker, med, živo srebro, od tam pa bi uvažali svileni tkanino, vosek, kavo, barvila, bombaž, perzijske preproge.

Ladje, ki bi plule proti zahodu, naj bi pristajale v Španiji, na Portugalskem in v Ostendu ali v nekem drugem pristanišču Flandrije z nemškim platnom, italijanskim vinom, neapeljskim in sicilijanskim oljem, s predelano svilo in posušenim sadjem na krovu. Iz teh dežel naj bi pripeljale špansko volno, brazilski sladkor, tobak, tudi iz Brazilije izvirajoče uvozne proizvode, kot so košenilja, indigo, kakao, les, flandrijski kamelhar in nasoljene ribe, slednje v cesarska območja Italije.

Blago habsburške države, ki ga hočejo prodati, je treba — kot so izvedeli — pripeljati

v tuje obmorsko pristanišče, ali na Nizozemsko ali v Benetke, Livorno, Genova ali Marseille, kar je za državo zelo neugodno, ker imajo trgovci teh dežel-posrednic pri protivrednosti razvoženega blaga velik dobiček, kot npr. Benečani pri bombažu, kupljenem na Cipru, letno več kot 300.000 fl.

Za tako intenzivno trgovino, ki bi lahko izravnala trgovinska pasiva, pa je potrebna živahna industrijska dejavnost, zanjo pa manufakture. Zato načrt vsebuje predlog, da je treba že obstoječe manufakture, ki proizvajajo izvozno blago habsburške države, modernizirati. Po izkušnjah ima sukno zelo dober trg predvsem v Turčiji; Francozi, Angleži, Holandci in Benečani ga tam vsako leto prodajo za nad 15 milijonov fl. Cesarjevi podložniki pa bi lahko še koristneje trgovali s suknom kot omenjene zahodne države — po eni strani zaradi sosedstva turške države, po drugi strani pa zato, ker so mezde manufakturnih delavcev v habsburški državi nižje kot v zahodni Evropi.

Navsezadnje naj se vse blago, proizvedeno v habsburški državi, pošlje v Trst, v center, določen za cesarjevo pomorsko trgovino. Dežele habsburške države naj iz svoje trgovine izključijo trgovce drugih vladarjev, da ne bi z njo ustvarjali dobička tuji podložniki. V dokumentu ni predlagana trgovina z vzhodno Indijo — po zgledu družbe Ostende — ker dedne dežele ne proizvajajo takšnega blaga, ki bi ga lahko tja izvažali. Posledica tega bi bila, da bi morale države v gotovini plačati blago z Daljnega Vzhoda, kar je v nasprotju z vsemi načeli trgovine.²

Avtor tega načrta je vitez Dominicus von Jauna, cesarski in kraljevski svetovalec in višji intendant avstrijskih dednih dežel, ki je tudi sam imel izkušnje s potovanji tako v levantinske³ kot tudi v druge dežele, njegov sin pa je imel na Cipru skladišče.^{3a}

Ta pismeni predlog sicer ni datiran, vendar lahko s primerjanjem vsebine z razmerami v tistem času približno določimo čas njegovega nastanka.

Leta 1731 je morala avstrijska vlada likvidirati dejavnost trgovske družbe Ostende, ker se je Karl VI. samo pod tem pogojem lahko nadejal, da bodo pomorske države (Anglija, združena Nizozemska in Francija) priznale pragmatično sankcijo. Ta udarec je bil za habsburško državo še toliko večji, ker je bila dejavnost te belgijske trgovske družbe zelo

donosna.⁴ V ustanovitvenem patentu, ki ji ga je dodelil Karl VI. leta 1722, je dobila družba monopolne pravice za Afriko, vzhodno in zahodno Indijo, v cesarjevem imenu je lahko na teh območjih postavljala naselbine (kolonije). Cesar se je tudi osebno zanimal za dejavnost družbe: za dodelitev privilegija mu je bilo treba darovati zlatega leva z grbom družbe, sicer pa mu je bilo treba odriniti 6 % od vrednosti prodanega blaga.⁵

Ideja trgovske družbe v Belgiji ni bila brez pridržkov. Že leta 1632 je flamska stanovska skupščina tedanjemu španskemu kralju Filipu IV. predlagala ustanovitev indijske družbe. Čeprav načrt v tistem času ni bil izpeljan, je njegov naslednik Karl II. leta 1698 v Ostendu resnično oživil družbo za trgovanje z vzhodno Indijo. Toda s kraljevo smrtjo je družba prenehala svojo dejavnost.⁶ V času vladanja Karla VI. so v Belgiji ustanovitev trgovske družbe Ostende zahtevali tako bankirji v Antwerpnu kot tudi emigranti, ki so iz političnih razlogov pribežali v Belgijo iz ene ali druge pomorske države. Ustrezala pa je tudi cesarjevi želji,⁷ sicer bi Karl VI. bolj upošteval svarila Eugena Savojskega glede reakcije pomorskih držav.⁸ Njegova leta vladanja v Kataloniji po vsej verjetnosti niso minila brez sledov. Tam je napočil natančno tisti čas, ko je katalonsko meščanstvo po dvesto letih dolgem čakanju lahko na oceanu z Ameriko znova želo lepe trgovske uspehe.⁹ V dunajskem španskem svetu cesarja, ki je odločal tudi o zadevah Flandrije, je bilo poleg Špancev in Italijanov tudi več Kataloncev.¹⁰ Delnice novo ustanovljene družbe Ostende so bile pokupljene v dveh dneh (do ene tretjine so jih lahko kupili tudi tujci, ne da bi lahko kakorkoli vplivali na vodenje družbe).¹¹

Družba, ki je poslala ladje v tiste dele Daljnega Vzhoda, kamor so angleški in holandski trgovci manj zahajali (Kitajska, Bengalijska, Suvate in Moka¹²), je prinašala dober, celo zelo dober dobiček.¹³ Zato so pomorske države že na samem začetku protestirale zaradi njenih ekspedicij¹⁴ in kot pogoj za njihovo priznanje pragmatične sankcije zahtevali likvidacijo družbe Ostende. Leta 1727 je bila dejavnost družbe na pritisk omenjenih držav in Francije za sedem let preložena,¹⁵ leta 1731 pa dokončno likvidirana.

Takrat je kazalo, da se bo morala dunajska vlada zadovoljiti z levantinsko trgovino. Zdi se, kot da je hotel cesarski dvor ponovno oživiti stari načrt Leopolda I. o jadranski trgovini preko Trsta.¹⁶ V drugi polovici XVII.

stoletja si je namreč avstrijska vlada zastavila cilj, da se bo od takratnega prvega naroda pomorskih trgovcev, Holandcev, označevalcev načela *mare liberum*, naučila pomorske trgovine. Na dunajskem dvoru je to idejo razširjal Johann Joachim Becher,¹⁷ ki je tudi sam imel bogate izkušnje s potovanji v združeno Nizozemsko. Šele v tem času se je začela notranjeavstrijska zbornica v Gradcu bolj intenzivno zanimati za obalno območje Hrvatske in Kranjske, potem ko je cesar po razkritju zrinjsko-frankopanske zarote magnatov na Madžarskem zasegel tamkajšnja пристanišča.¹⁸ V drugi polovici XVII. stoletja pa se avstrijska trgovina z Orientom v okviru neke družbe kljub temu še ni mogla prav razviti. Niso je ovirale le različne in številne mitnice tudi v državi sami, ni manjkalo le ustrezno, času primerno zgrajeno pristanišče, ampak tudi zunanje politične razmere ji niso bile ravno naklonjene. Na ta prizadevanja sta neugodno vplivala tako nenehna turška nevarnost, kot tudi neodobranje Benetk, ki v Jadranskem morju niso bile pripravljene trpeti nobene konkurence.

Obdobje vladanja Karla VI. je na tem področju prineslo pomembne spremembe. Leta 1718 je bil namreč med dunajskim dvorom in Visoko Porto sklenjen požarevski mir, ki mu je isto leto kmalu sledila tudi avstrijsko-turška trgovska pogodba. Obe sili sta v pogodbi določili za obe strani zelo ugodno carino — 3 %. Zato je temišvarski Banat v južni Madžarski, ki je po sklenjenem miru spet prišel pod avstrijsko državo, postal zelo pomemben, ker je mejil na turško državo.¹⁹ (Njegov tako vojaški kot tudi gospodarski pomen kaže, da je bil neposredno podrejen dunajski centralni vladi.)²⁰ Leta 1723 so nemško govoreči trgovci iz države v Temišvarju, kamor so prišli kot novi prebivalci območja, ustanovili tako imenovano Deutsche Kommerzien-Soziätät (Nemško trgovsko družbo).²¹ Ta družba je bila neke vrste podružnica dunajske orientalske trgovske družbe (Wiener Orientalische Handelskompanie),²² ki jo je Karl VI. ustanovil že leta 1719. Ta zadnja cesarska privilegirana trgovinska družba je — podobno kot njena na Becherjev predlog leta 1667 ustanovljena predhodnica — dobila izključno pravico do trgovine z Orientom. Veliki konkurent Avstrije, Benetke, so se namreč malo pred tem s Porto zapletle v vojno za last Krete, zaradi česar je beneška republika izgubila precej prejšnjega položaja sile,²³ tako da ni več mogla pomisliti na obnovitev svojega prejšnjega položaja edinega

gospodarja na Jadranu. Avstriji pa je ta sprememba zelo ustrezala, še toliko bolj, ker se je morala pri izvozu preko Hamburga, Stettina in Danziga ubadati s transportnimi težavami, kolikor so jo ovirale carine. Politične spremembe na jadranski obali so odprle možnost preusmeritve avstrijskega izvoza preko Trsta.²⁴ Zato je nova orientalska družba hitro dobila privilegije: le ona je lahko v cesarjevih jadranskih pristaniščih gradila ladje, dolge preko 60 čevljev, uvažala in čistila sladkor.²⁵ Vse to pa je temeljilo na deklaraciji svobodnega pristanišča mesta Trst (skupaj z Reko l. 1719).²⁶

Ko sta se leta 1521 cesar Karl V. in kralj Ferdinand I. v Wormsu pogodila za razdelitev dežel, si je starejši brat poleg Istre in Krasa kot zaledja pri svojem deležu izgovoril Trst in Reko, da bi med Neapljem in Nemčijo lahko vzpostavil neposreden trgovski promet.²⁷

V primerjavi s Trstom je imela Reka tudi izgubo: imela ni nobenih lastnih proizvodov za prodajo in je sama komajda zadostila svojim potrebam po živilih — vinu, olju in žitu. Za dajanje prednosti Trstu že v prejšnjem stoletju je moralo biti odločilnega pomena dejstvo, »da je koroško blago zlasti poleti prišlo ob bistveno manjših stroških preko Bovca in Gorice v Devin, nato pa so ga lahko trijambornice prepeljale v Trst, kot če bi ga čez Ljubelj na tovornih živinčeti poslali v Ljubljano in potem na Reko; tudi kranjsko blago je za v Trst potrebovalo en dan potovanja manj kot na Reko, poti za vozove in tovrne konje so bile daleč boljše in varnejše, Trst je končno lahko prodajal svoje vino in žganje in je imel v Furlaniji, torej v bližini, blagoslovljeno vinorodno deželo.«²⁸

Ideja o svobodnem pristanišču Trstu ni bila nova. Dunajski trgovci so namreč hoteli mesto razglasiti za svobodno pristanišče že od leta 1675, da bi ga uporabili za levantsko pomorsko trgovino.²⁹ Med kratkim vladanjem Jožefa I. se je leta 1709 spet pojavila ista uvedba trgovskega prometa s Holandci in Angleži.³⁰ Ta ideja je živela naprej tudi še za časa Karla VI. Cesar je leta 1717 s patentom razglasil plovbo po Jadranu za svobodno. Tako je končal gospostvo Benetk na tem morju, trgovini pa dal spodbudo.³¹

In tako je kazalo, da je bil cilj dosežen. Isti vitez Jauna, ki je bil avtor našega že prej predstavljenega trgovskega načrta, je leta 1732 ponudil predlog tudi za levantsko trgovino. Po njegovem mnenju naj bi v Trstu oživili trgovsko družbo z nazivom »Handels-

kompanie der Levante und des Schwarzen Meeres« (trgovska družba Levante in Črnega morja). Pot te načrtovane družbe bi peljala iz Trsta do Azova preko Konstantinopla in Kaffa na Krimu, nato po Volgi — ki se po mnenju avtorja naj ne bi izlivala zelo daleč — naprej v Moskvo. Najboljša se mu je zdela postavitev trgovske naselbine v Konstantinoplu in še ene v Kaffi, da bi tako olajšali nakup in prodajo blaga. Jauna pa je priporočal tudi drugo trgovsko pot na južno obalo Črnega morja, kjer bi v Trapezuntu ustanovili naselbino. Tako bi nato od tam trgovska pot vodila v Derbent, kjer bi se sestajali armenski trgovci, ki prihajajo tja z blagom iz Perzije in Armenije. Kaspijsko morje pa bi bilo ugodno za poti v vse smeri.

Tega Jaunovega načrta vlada ni sprejela.³² V njem predlagane trgovske poti so sicer temeljile na starih tradicijah, saj so predstavljale osi trgovskih poti v vzhodnem sredozemskem prostoru tako že v XVI. stoletju kot tudi veliko prej, v srednjem veku.³³ V celoti pa je bil ta projekt v tistem času že presežen. Prej opisani Jaunov predlog — ki je verjetno nastal nekaj kasneje — je bolj celovit, bolj prilagojen času. Ko sta bila španski kralj in cesar v sporu, Avstrija ni mogla resno razmišljati o intenzivnem trgovanju z deželami zahodnega sredozemskega prostora. Od začetka 20. let 18. stoletja so sicer poskušali poslati nekaj ladij iz Trsta na Portugalsko,³⁴ vendar naj bi jih nato prodali v Ostende.³⁵ Takrat so se torej še lahko zanašali na družbo Ostende (Ostende Kompanie). Leta 1725 sta španski kralj Filip V. in Karl VI. hkrati z mirom sklenila tudi trgovsko pogodbo, kar pomeni, da so se španska pristanišča odprla avstrijskim trgovcem države.³⁶ To dejstvo je bilo toliko bolj pomembno, ker je bila trgovska družba Ostende kmalu nato likvidirana in so bila od tedaj iberijska pristanišča edina možnost za uvoz blaga iz Daljnega Vzhoda v državo. In to možnost posrednega uvoza navaja v začetku referata predstavljeni Jaunov načrt, ki naj bi torej nastal brezpogojno po letu 1725, verjetno pa — če primerjamo njegovo dozorelost z levantskim načrtom — še nekaj po letu 1731. In ta poteza je morala vladi ustrezati že stoodstotno.

Kot smo videli, je imel celoten karolinski sistem pomorske zgodovine svojega predhodnika v prejšnjem stoletju. Kar pa zadeva njegove cilje, lahko v primerjavi s tistim obdobjem kljub temu odkrijemo pomembne spremembe. Medtem ko je namreč Leopold I. na področju pomorske trgovine vodil tako rekoč

jadransko politiko, se zdi, da je imel Karl VI. pred očmi celotno Sredozemlje.³⁷ Znani nekdanji avstrijski zgodovinar Heinrich von Srbik je ta pojav takole označil: »Če natančneje pogledamo, se je pojavil obsežen enoten načrt, izrazita sredozemska politika: orientalska družba, izvozno podjetje za evropsko Turčijo, Trst in Reka baza za izvoz v Levanto na eni strani, v severno Afriko, italijanske države, Španijo in Portugalsko na drugi, Livorno, ki mu je Karl izkazoval posebno naklonjenost, oporišče za območja slednjih, trgovske pogodbe z barbarskimi državami Tunizijo, Tripolisom in Alžirijo zagotovilo plovbe nasploh in nadejane afriške trgovine še posebej.«³⁸ Zato se habsburška vlada potem, ko je enkrat v nasledstveni vojni izgubila možnost do lastnine španske države, drugič pa družbe Ostende, še vedno ni hotela odpovedati medcelinski trgovini. Kot njeno središče je bilo namesto Ostenda sedaj določen Trst.

Od cesarja privilegirana trgovska družba pa je le životarila. Ne le zato, ker Trst kot trgovsko mesto takrat še zdaleč ni odlično deloval³⁹ in ker poti, ki so vodile tja, še niso bile dobro zgrajene.⁴⁰ Njegove investicije so stale več, kot je imel kapitala. (Loterija, ki so jo uvedli, da bi ga ohranili, tudi ni prinašala nobenega dobička.)⁴¹ Anglija in Holandija sta sicer predlagali, kako rešiti finance družbe, če bi za to dobili privilegije za pošiljanje marsikaterih industrijskih proizvodov iz svojih držav in za nakup kmetijskih pridelkov na Madžarskem in Hrvaškem.⁴² Toda privilegirati tujce — to je bilo proti nauku merkantilizma, pa tudi pojmovanju Jaune. Dunajska vlada v skladu z gospodarsko teorijo tega obdobja ni videla pomembne možnosti za kopičenje denarja le v trgovini, temveč tudi v domači industriji, zato je to ponudbo pomorskih sil zavrnila.

*

V tržaški trgovski politiki Karla VI. so se krajevne tradicije družile z možnostmi, ki jih ponuja mednarodna država. Vse to pa je bilo vodeno v smislu najbolj razsežnega merkantilizma, ki se je izražal tudi na drugih področjih gospodarstva, kot sta gostota naseljenosti in razvoj industrije. Vzrok za njegov trenutni neuspeh je iskati tudi v naslednjem: trgovska družba brez socialne in gospodarske osnove, v kateri so državni privilegiji izključevali privatne pobude in ki v zaledju ni imela močnega kapitala, ni mogla biti prav rentabilna. V Belgiji so bile druge

gospodarske in družbene razmere kot v avstrijskih dednih deželah. Tu ni bilo ugodnih pogojev za družbo Ostende. Modela dežel oceanskega obmorskega območja ni bilo mogoče enostavno prevzeti.

»Bil pa je čas trgovskega kapitalizma. Gospodarstva še niso obvladovali industrijski podjetniki, temveč veletrgovci. Od trgovine je izvirala pobuda za celotno industrijsko dejavnost.«⁴³ Za uspešnejšo trgovsko dejavnost naslednikov se je bilo v nemajhni meri zahvaliti ukrepom Karla VI. za vzpostavitev enotnega gospodarskega sistema države. Obstoj manufaktur je zagotovil z dodelitvijo izključenih privilegijev in oprostitvijo cehovskih predpisov. Isti cesar je napravil tudi prvi korak k svobodi obrti.⁴⁴ Tako kot nobeden od kameralistov Leopolda I. ni bil doma v Avstriji, tako so bili tudi »založniki« v času Karla VI. še tujci.⁴⁵ Njegova vlada pa je z ustvarjanjem možnosti organske domače industrije v najširšem pomenu besede (gradnja cest, enoten sistem mitnic, skladišča, naseljevalna politika, rudarska šola, bančništvo)⁴⁶ veliko pripomogla h kopičenju kapitala v avstrijskih dednih deželah. Vse te dejavnosti pa so — skupaj s tržaško pomorsko trgovino — prve sadeže prinesle šele v naslednjih desetletjih.

OPOMBE

1. Walter, Friedrich: *Österreichische Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte von 1500—1955* (Dunaj—Köln—Gradec, 1972), str. 53. — 2. Archives du Ministère des Affaires Étrangères (Pariz), Mémoires et documents (dalje AE Mém. et doc.) Autriche, 21. zvezek, str. 286—289. — 3. Wurzbach, Constant von: *Geographisches Lexikon des Kaiserthums Österreich ...*, X. zvezek, (Dunaj, 1963), str. 112—113. — 3/a. AE Mém. et doc. Autriche, 21. zvezek, fol. 286 v^o. — 4. Crokaert, Jacques: *Un exemple d'énergie nationale, La Compagnie d'Ostende* (Bruselj—Pariz, 1919), str. 61—62. Za dejavnost družbe Ostende je najbolj pomembna obdelava: Huisman, Michel: *La Belgique commerciale sous l'Empereur Charles VI. La Compagnie d'Ostende* (Bruselj—Pariz, 1902). Najnovejše o tem: Babudieri, Fulvio: *L'espansione mercantile austraca nei territori d'oltremare nel XVII secolo e suoi riflessi politici ed economic* (Milano, 1978), str. 21—38. — 5. Braubach, Mat: *Prinz Eugen von Savoyen, Eine Biographie. Bd. IV, Der Staatsmann* (Dunaj, 1965), str. 160. — 6. Crokaert, cit. delo, str. 53—54. — 7. Braubach, cit. delo, str. 151—152. — 8. prav tam, str. 156. — 9. Glej Vilar, Pierre: *La Catalogne dans l'Espagne moderne. Recherches sur les fondements économiques des structures nationales*, zvezek I. (Pariz, 1962), str. 638—710. Isti: *Le »Manual de la Com-*

pañya Nova» de Gibraltar 1709—1723 (Pariz, 1962), str. 80—107 in Molas i Ribalta, Pere: *Commerci e struttura social a Catalunya i València als segles XVII in XVIII* (Barcelona, 1977), str. 47—201. Predlog Karla za razvoj trgovske plovbe na Jadranu že iz leta 1711: AE Correspondance politique Autriche, zvezek 90, str. 169. — 10. Na primer predsednik Joseph Cardona in markiz Remón Vilana Perlas von Rialp. AE Correspondance politique Autriche, 103. zvezek, str. 63. Za špansko vojno glej: Hantsch, Hugo: *Die Geschichte Österreichs*, II. zvezek (Graz-Dunaj-Köln, 1968⁴), str. 98—99, in Benedikt, Heinrich: *Das Königreich Neapel unter Kaiser Karl VI.* (Dunaj-Leipzig, 1927), str. 225—232. — 11. Braubach, cit. delo, str. 160. — 12. Crokaert, cit. delo, str. 59. — 13. prav tam, str. 61. — 14. prav tam, str. 46. — 15. Dullinger, Josef: »Die Handelskompagnien Oesterreichs nach dem Oriente und nach Ostindien in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts« (= *Zeitschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* Freiburg, VII. 1900), str. 80. — 16. Hasinger, Herbert: »Die erste Wiener orientalische Handelskompagnie 1667—1863« (= *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* /Stuttgart/, 35., 1942/1./, str. 37. — 17. Srbik, Heinrich Ritter von: »Adriapolitik unter Kaiser Leopold I.« (= *Mitteilungen des Österreichischen Instituts für Geschichtsforschung* /Innsbruck/, XI. Ergänzungsband 1929), str. 615. — 18. prav tam, str. 620 — 19. Jordan, Sonja: *Die kaiserliche Wirtschaftspolitik im Banat im 18. Jahrhundert* (München, 1967), str. 16. — 20. Območja — t. i. »Neoacquistica« — pridobljena nazaj od Turkov, so prišla pod skupno upravo dvornega vojnega sveta in dvorne zbornice. Primerjaj: Fellner, Thomas-Kretschmayr, Heinrich: *Die österreichische Zentralverwaltung. I. Abteilung. Von Maximilian I. bis zur Vereinigung der österreichischen und böhmischen Hofkanzlei (1749)*, I. zvezek (Dunaj, 1907), str. 262. — 21. Ustanovitveni dokument družbe je bil objavljen v = *Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle* (Budimpešta), IV., 1898., str. 446—463. — 22. Jordan, cit. delo, str. 65. — 23. Shaw, Stanford J.: *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey. Vol. I. Empire of the Gazis: The Rise and Decline of the Ottoman Empire, 1280—1808* (Cambridge-London-New York-Melburne, 1976), str. 232—233. — 24. Zöllner, Erich: *Geschichte Österreichs von den Anfängen bis zur Gegenwart* (Dunaj, 1974⁵) str. 287—288. — 25. Benedikt, Heinrich: »Finanzen und Wirtschaft unter Karl VI.« (= *Der Donauraum* /Dunaj/, 9., 1964/1.), str. 47. — 26. Kaltenstadler, Wilhelm: »Der österreichische Seehandel über Triest im

18. Jahrhundert« (= *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* /Wiesbaden/, 55., 1969/4.), str. 482. — 27. Luschin von Ebengreuth, A.: »Österreich Anfänge in der Adria« (= *Almanach der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Wien* /Dunaj/, 1916), str. 456. — 28. Srbik, cit. delo, str. 623—624. — 29. Hasinger, cit. delo, str. 38. — 30. Luschin von Ebengreuth, cit. delo, 473. — 31. Babudieri, Fulvio: *Industria, commerci e navigazione a Trieste e nella regione Giulia dall'inizio del settecento ai primi anni del novecento* (Milano, 1982), str. 46—48. — 32. AE Mém. et doc. Autriche, zvezek 21, fol. 74—76. — 33. Primerjaj Braudel, Fernand: *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* (Pariz, 1976³), I., str. 101—105. in Heyd, W.: *Histoire du commerce du Levant au Moyen-Age* (Amsterdam, 1959²), I., str. 61, II., str. 93—94. — 34. Archivio di Stato di Trieste (Trst) Intendenza Commerciale per il Litorale in Trieste, 453, str. 8: Hrastovina se lahko izvažajo na Portugalsko (29. januar 1722). — 35. Mayer, Franz Martin: *Die Anfänge des Handels und der Industrie in Oesterreich und die orientalische Compagnie* (Innsbruck, 1882), str. 100. — 36. Dullinger, cit. delo, str. 79. — 37. Kaltenstadler, cit. delo, str. 484. — 38. Srbik, Heinrich Ritter von: *Der staatliche Exporthandel Österreichs von Leopold I. bis Maria Theresia. Untersuchungen zur Wirtschaftsgeschichte Österreichs im Zeitalter des Merkantilismus* (Dunaj-Leipzig, 1907), str. 299. — 39. »/.../ A Trieste il n'y a pas de consulat regle. Il y a à la vérité un tribunal de marchands, mais tous peu propres au commerce, étant gens sans expérience et sans probité. Il n'y a ny change, ny négotians et doc. Autriche, zvezek 21, fol. 39. — 40. Primerjaj »Aus dem Berichte über eine Handelsde force /.../« (datirano iz leta 1733). EM Mém. reise vom Jahre 1782« F. M. Mayerja (= *Mitteilungen des Instituts für Oesterreichische Geschichtsforschung* (Innsbruck), XVIII., 1897), str. 141, in Iacchia, Irene: »I primordi di Trieste moderna all' epoca di Carlo VI (Da documenti inediti degli archivi viennesi)« (= *Archeografo Triestino* (Trst), Serie III, vol. VIII, 1919), str. 141. — 41. AE Mém. et doc. Autriche, zvezek 21, str. 292—295. — 42. AE Mém. et doc. Autriche, zvezek 21, str. 10—13. — 43. Schulin, Ernst: *Handelsstaat England. Das politische Interesse der Nation am Aussenhandel vom 16. bis ins frühe 18. Jahrhundert* (Wiesbaden, 1969), str. 339. — 44. Benedikt: »Finanzen...«, str. 56. — 45. prav tam, str. 55. — 46. Zöllner, cit. delo, str. 278—289.