

TRGOVSKI PROMET PO SAVI V XVIII. STOLETJU

EMA UMEK

Prispevek k zgodovini trgovine po Savi v XVIII. stoletju obravnava le odlomek iz širšega kompleksa vprašanj, nanašajočih se na promet po Savi, ki je izgubil svoj pomen šele z gradnjo savske železnice.

Sava je predstavljala že od nekdaj najbolj naravno prometno zvezo, po kateri se je razvijala trgovina med Kranjsko, Štajersko in obrobni delom Hrvaške. Že Valvasor opisuje, kako trgujejo po Savi zlasti z vinom, žitom, medom, lesom in bakrom.¹ Večji razvoj trgovine po Savi sta do XVIII. stoletja zavirali predvsem dve dejstvi: težavna plovba, ker je reka imela mnogo manjših slapov in brzic, ter pomanjkanje širšega zaledja, ki bi težilo po izvozu svojih agrarnih pridelkov. XVIII. stoletje pomeni prelomnico v prometu in trgovini po Savi. Olajšala se je plovba z regulacijskimi deli, ki jih je prikladal vojaški in gospodarski položaj avstrijske države v prvi polovici XVIII. stoletja in s tem se je odprla pot tudi večjemu trgovskemu prometu.

L. 1716 je stopila Avstrija v vojno s Turki kot zaveznica beneške republike. Vojaške operacije so se razvijale uspešno za Avstrijo. Avstrijska vojska je zasedla Banat, l. 1717 je padel Beograd. Mir, ki je bil sklenjen 21. julija 1718 v Požarevcu, je dodelil Avstriji Banat, Malo Vlaško in Srbijo do Timoka. Sledila je še avstrijsko-turška trgovinska pogodba, ki je dala Avstriji mnoge ugodnosti v trgovini.² V skladu z načeli merkantilizma, ki se je uveljavil v XVIII. stoletju tudi v Avstriji, je država skušala čimbolj gospodarsko povezati novo pridobljene dežele z notranjeavstrijskimi deželami in usmeriti njihovo trgovino preko Hrvaške v jadransko pristanišča, predvsem v Trst. V XVIII. stoletju je Avstrija bila v težkem vojaškem položaju. Vrsta vojn, tako vojna za poljsko nasledstvo 1733–1735 v Italiji, ki se je končala z izgubo Neaplja in s pridobitvijo Parme in Piacenze ter takoj nato še vojna s Turki 1736–1739, je državo prisilila, da je poiskala nove možnosti za preskrbovanje čet v Italiji s proviantom iz Banata in za hiter prevoz čet z italijanskega bojišča na turško.³ Za to je bila najbolj primerna vodna pot Save, po kateri je bilo mogoče pluti z večjimi ali manjšimi ovirami od Zemuna pa do Zaloga. Prevozi provianta za čete v Italiji po Savi v letih 1733–1735 so to potrdili. V teh letih je pristalo v Zalogu dnevno po 20 do 24 čolnov, vsak s sedmimi sodi provianta. Če upoštevamo, da je držal vsak sod poprečno po 360 kg ali 10 centov (1 dunajski cent

znaša v tem času 56,0–56,2 kg), je prišlo v Zalog dnevno po 1400–1680 centov proviantnega žita ali 78,4–94,1 tone.⁴

Ovire pri plovbi na Savi, ki so onemogočale hitrejši in varnejši promet, so se pri prevozu provianta in vojaških čet očitno pokazale in so terjale nujno njihovo odstranitev.⁵ Slapovi na Savi, ki so se vrstili od Litije do Zidanega mostu, so bili pri nizki vodi težko ali pa sploh neprevozní. Prvi slap je bil slap Herbulke, uro plovbe od Litije, takoj nato so bili slapovi Renke, Krovce in Mali slap, pol ure vožnje dalje je bil Savski slap, v presledkih po četrť ure plovbe so si sledili še slapovi Mitalo, Beli slap, Koritnik in Mostovski slap, ki je bil zadnja večja ovira.⁶

L. 1735 so se začela regulacijska dela na Savi, ki naj bi izboljšala pogoje za promet. Vodstvo teh del je bilo poverjeno vojaškim inženirjem, ki so prišli iz Banata. L. 1736 so uredili plovbo pri Belem slapu, kjer je bil prevoz najtežji. Ignac Kempf pl. Angret, ki je vodil dela, je zgradil tu 171 m dolg kanal in tako obšel slap. Ko so bila regulacijska dela že v polnem teku, je zemeljski usad pri slapu Mitalo pri kmetiji Prusnik l. 1737 ustvaril novo oviro za promet. Ta usad še ni bil odstranjen, že je sledil l. 1739 na istem kraju drugi. Ta je zajezil vodo, da je nastalo jezero, dolgo dve uri hoda. Preko usada so speljali pomožno cesto za prevoz blaga, ki so ga morali prekladati s čolnov na vozove. Z dograditvijo kanalov na Ljubljani in z ureditvijo najbolj nujnih vlečnih poti je bila sklenjena l. 1740 plovba po Savi in Ljubljani vse do Vrhnike in s tem so bile dane možnosti za novo razširitev trgovine. Finančna sredstva za dela so prispevale poleg Kranjske in Štajerske še dvorna komora, Slavonija in Srbija.⁷

Proti ureditvi plovbe na Savi in s tem proti povečanju trgovine pa so imeli svoje pomisleke štajerski in kranjski deželni stanovi, ki niso s prijaznimi očmi gledali na uvoz agrarnih pridelkov iz Hrvaške in Banata, ker bi to zmanjšalo trgovino z domačimi pridelki (žitom in vinom). Zato so skušali regulacijska dela z nerednim plačevanjem svojih denarnih prispevkov čim bolj zavlačevati.⁸ Zlasti se je Štajerska čutila ogroženo v svoji težnji za monopolom v trgovini z žitom in vinom na Kranjskem. Štajerski deželni stanovi so zahtevali l. 1735 od dvora zagotovilo, da bo izboljšana trgovska pot ohranila staro trgovino s Kranjsko, da se bo kupovalo proviantno žito za vojsko

v Italiji na Štajerskem, da bo prepovedan uvoz hrvatskega in ogrskega vina na Kranjsko za potrebe dežele. Te zahteve so štajerski deželni stanovi ponovili l. 1737.⁹ Na enake zahteve kranjskih deželnih stanov l. 1735 je vladar zagotovil stanovit, da bodo imele vse dedne dežele posebno pa še Kranjska korist od urejene plovbe in povečane trgovine. L. 1737 so dokazovali kranjski deželni stanovi na podlagi računov prejemnikov sredstvenine, da vozi po Savi poprečno po 400 čolnov, od katerih je le 100 kranjskih, drugi pa so štajerski.¹⁰

Približno sliko količine blaga, prepeljane po Savi v letih 1742—1745, si lahko ustvarimo iz poročil prejemnikov vodne mitnine. To je uvedel patent iz l. 1738. Namenjena je bila za vzdrževanje navigacijskih del. Sprva so plačevali od tovora čolna po 2 gld, od polovice naloženega čolna 1 gld ter 30 kr od četrtine tovora.¹¹ Vodno mitnino so začeli pobirati šele 1. aprila 1742. Patent 29. novembra 1742 je uvedel proporcionalno plačevanje vodne mitnine glede na daljavo vožnje in to v Klečah, Litiji in Krškem:¹²

od Radeč do Kleč, Kašlja, Ljubljane	2 gld
od Litije do Kleč, Kašlja, Ljubljane	40 kr
od Litije do Radeč	20 kr
od Radeč do Brežic	40 kr
od Radeč do Krškega	30 kr
od Krškega in Brežic do Litije	2 gld
od Ljubljane, Kleč in Kašlja do Kompolj, Sevnice, Brestanice, Krškega in Brežic	2 gld

1742	220 polno naloženih čolnov = 28.600 veder vina ali 17.600 metzov
1743	204 polno naloženih čolnov = 26.520 veder vina ali 16.320 metzov
1744	291 polno naloženih čolnov = 37.830 veder vina ali 23.280 metzov
1745	581 polno naloženih čolnov = 67.340 veder vina ali 41.440 metzov

Po tem letu ni natančnejših poročil o gostoti prometa, a za leto 1747 se ceni, da je znašala mitnina poprečno po 700—800 gld na leto, kar predstavlja promet 400 polno naloženih čolnov.¹⁵

V teh številkah pa niso zajete količine proviantnega žita, ki ga je prevažal erar v času avstrijske nasledstvene vojne 1741—1748 po Savi do Zaloga.¹⁶ Proviantno žito je bilo oproščeno plačevanja vodne mitnine, zato ne moremo iz poročil prejemnikov sklepati na količine prepeljanega provianta.

Tarife za prevoz blaga sprva zaradi lokalnega pomena trgovine niso bile pretirane in ne uradno določene. S porastom trgovine pa so tarife z vse večjim številom transportov vse bolj rastle. To zviševanje je moral zajeziti deželni patent l. 1736 in določiti višino tarife prevoza od Mokric do Kašlja 15 gld, od Brežic do Kašlja 14 gld, od Krškega ali Vidma do Kašlja 12 gld, od Sevnice ali Tariče vasi do Kašlja 10 gld in od Radeč do Kašlja 9 gld.¹⁷ L. 1737 je bila tarifa zaradi

S patentom 8. februarja 1749 je bila vodna mitnina ponovno spremenjena in je znašala za polno naložen čoln:¹³

od Radeč do Kleč, Kašlja in Ljubljane	2 gld
od Radeč do Litije	1 gld 20 kr
od Litije do Ljubljane, Kleč in Kašlja	40 kr
od Radeč, Loke in Kompolja do Sevnice	30 kr
od Radeč, Loke, Kompolja do Brestanice in Krškega	1 gld
od Radeč, Loke in Kompolja do Brežic	1 gld 20 kr
od Brežic, Krškega, Brestanice in Sevnice do Zagorja	1 gld 30 kr
od Kompolja, Loke in Radeč do Zagorja	1 gld
od Brežic do Litije	2 gld
od Ljubljane in Kašlja do Kompolja, Sevnice, Brestanice, Krškega in Brežic	2 gld
od Brežic do Krškega in Brestanice	20 kr
od Brežic do Sevnice	50 kr
od Sevnice do Kompolja, Loke in Radeč	1 gld 20 kr

Poročila prejemnikov vodne mitnine nam dajejo pregled njenih dohodkov in frekvence prometa. Pri tem upoštevamo, da je na podlagi poročila čolnarskega nadzornika Štefana Sillyja bila nosilnost čolnov v tej dobi 120—130 veder vina (1 vedro vina = 58,0037 l) ali poprečno 6960—7540 l vina oziroma 70 do 80 dunajskih metzov (do l. 1752 znaša 1 dunajski metzen za težka žita 46,41 l, za oves 49,95 l) ali poprečno 3220—3680 l težkega žita. Iz poročil se nam pokaže slika količine tovora:¹⁴

pretovarjanja na usadu pri Prusniku povišana. Od Mokric do Mitala je veljala 10 gld, od Brežic 9 gld, od Vidma ali Krškega 7 gld, od Sevnice ali Tariče vasi 5 gld in od Radeč 4 gld. Za iztovarjanje pri usadu so plačevali od vedrice vina 5 kr ali pa od polno naloženega čolna 30 kr. Čolnarska tarifa od Mital do Kašlja je bila 5 gld.¹⁸ A čolnarji se je niso držali in so zahtevali višje cene za prevoz.

Po prenehanju regulacijskih del l. 1742 so bile navigacijske naprave slabo vzdrževane in so propadale. Trgovina z žitom iz Banata se je preusmerjala po cesti iz Karlovca na Vrbovsko in Bakar. Nezainteresiranost države, da bi podprla promet in trgovino po Savi, je privedla do postopnega zmanjševanja trgovine. Trgovina je propadla v taki meri, da se državi ni zdelo več vredno, da bi pobirala od prepeljanih tovorov vodno mitnino, ki jo je 30. marca 1754 ukinila.

Obnovitev trgovine po Savi so želeli predvsem tržaški in ogrski trgovci. Nagel dvig temišvarskega Banata v eno najrodovitnej-

ših pokrajin je povzročil prodor njegovih produktov proti zahodu. Sava je postala dominantna vodna pot za njegovo trgovino. Sredi XVIII. stoletja pa se je na vodno pot Save preusmerila tudi trgovina s Turčijo, ki gre odslej v smeri Temišvar—Zemun—Sisak—reško, senjsko ali tržaško pristanišče. Po Savi je šla večina tranzita iz Banata, Hrvatske in Slavonije za avstrijske dedne dežele in Trst. Monopol nad trgovino od Banata do Jadranskega morja je imela Banatska trgovska družba s sedežem v Temišvaru. Ta je izvažala predvsem žito pa tudi baker v Trst. Pritisk trgovine po Savi je znova obudil zanimanje za savsko plovbo.

Franc Henrik baron Raigersfeld je zahteval l. 1754, da se obnovi trgovina z Ogrsko in Hrvatsko, ki je zaradi neredov in zaprek na poteh propadla, kar ni koristilo niti državi niti erarju. Prizadeta pa zaradi slabega vzdrževanja prometa po Savi ni bila le trgovina, ampak tudi državni interesi, ker ne bi mogli po Savi prevažati vojaških čet in provianta v primeru vojne v Italiji ali na Ogrskem.¹⁹

L. 1755 so se zopet začela regulacijska dela na Savi. Povečanje trgovine pa je priklicalo tudi ponovno uvedbo vodne mitnine na trgovsko blago še istega leta.²⁰ Ko je prenehala delovati Banatska trgovska družba, so ustanovili 1759—1760 Temišvarsko trgovsko družbo, ki je imela enake naloge. Trgovala je z žitom, tobakom, pepeliko in bakrom. V Trstu l. 1765 ustanovljena Tržaška trgovska družba se je l. 1766 združila s temišvarsko. Ta nova družba je imela skoraj monopol v trgovini z banatskim žitom in je postala glavni prevoznik žita po Savi. Njeni transporti žita so obsegali več sto metzov pšenice naenkrat. Tako je poročal l. 1765 baron Jožef Brigido, da družba prepelje letno po 30.000 starov ali 3180 ton žita (star žita je približno 106 l) in po 168 ton drugega blaga; l. 1766 je tovor samo enega transporta znašal 20.000 metzov žita, a istega leta so prepeljali še 448 ton tobaka. Poleg teh dveh artiklov je družba transportirala v letih 1760 do 1763 še večje količine bakra.²¹

Povečanje trgovine po Savi je naletelo na novo oviro, premajhno število čolnov. Ta problem je postal še posebno pereč z ustanovitvijo privilegiranih trgovskih družb iz Banata in z združitvijo Temišvarske s Tržaško družbo l. 1766, ko sta se promet in z njim trgovina močno povečala. Dotedanji način čolnarjenja po Savi ni bil več kos ogromnim transportom trgovskih družb, ki so zahtevale hiter in točen prevoz blaga. Zato je država v skladu z ekonomskimi načeli, da daje pobudo v gospodarskem razvoju in da zagotovi prevoz trgovskega blaga po Savi

iz Ogrske in Hrvatske, bila prisiljena, da je posegla v ureditev čolnarjenja po Savi in je poiskala novo rešitev. Dotlej je vsak čolnarški mojster sam sklepal pogodbe za prevoz blaga s trgovcem. Ko pa so se začeli množiti transporti Temišvarske trgovske družbe po Savi, so čolnarji izrabili priložnost in dvigali cene prevoza. Za prevoz blaga od Siska do Zaloga so zahtevali po 60 gld od čolna, kar je znatno presegalo tarifo, ki je bila uvedena 8. julija 1751 in je določala:

za prevoz

od Siska do Narta	6 gld
od Narta do Trnja	4 gld 30 kr
od Trnja do Suseda	3 gld
od Suseda do Brežic	4 gld 30 kr
od Mokric do Videm-Krškega	4 gld 30 kr
od Brežic do Videm-Krškega	3 gld
od Vidma do Sevnice	3 gld
od Sevnice do Radeč	3 gld
od Radeč do Save	3 gld
od Save do Prusnika	3 gld
od Prusnika do Litije	3 gld
od Litije do Senožeč	3 gld
od Litije do Kleč	3 gld 45 kr
od Litije do Zaloga	4 gld 30 kr
od Zaloga do Ljubljane	1 gld 30 kr
od Ljubljane do Vrhnik	3 gld

L. 1765 je plačevala Temišvarska trgovska družba čolnarjem po 30 kr od 56 kg prepeľjanega blaga.²²

Trgovine niso ovirale samo pretirane zahteve čolnarjev za prevoz, ampak tudi dejstvo, da so čolnarji raje vozili vino kot žito, ker so poleg plačila prejeli za prevoz še sod vina. Da bi odpravili pretirane zahteve čolnarjev, je l. 1762 predlagal čolnarski nadzornik Štefan Silly — pri čemer ga je l. 1763 podprl komerčni svetnik Fremaut —, da bi uvedli tudi za čolnarje na Savi ceh, a predloga nista uspela.²³ L. 1766 je odredilo kranjsko deželno glavarstvo, da mora vsak čoln prepeljati dvakrat tovor iz Siska in šele tretjič lahko prevažati pridelke iz Kranjske in Štajerske ter vino.²⁴ Ker ti ukrepi niso zaglegli, so s patentom 23. marca 1766 določili red za promet po Savi. Patent je zahteval, da se morajo vsi čolnarji vpisati v čolnarske matične knjige v čolnarskem uradu v Prusniku. Vsak čolnar je dobil številko, po kateri vrstnem redu, imenovanem roloju, je moral voziti. Trgovci se niso smeli več sami s čolnarji pogajati za prevoz blaga, temveč so morali vse potrebe po številu čolnov javiti čolnarskemu uradu v Prusniku, ki je čolne razporejal. Čolnarski urad je vzdrževal še čolne, ki so bili zgrajeni iz erarialnih sredstev, te je dajal tudi trgovcem na razpolago. V patentu je bila določena tudi tarifa za prevoz blaga, ki je slonela na teži tovara.²⁵

	Za cent kr	Star kr	Vedro kr	Naklado gld	kr
Od Siska do Brestanice in Krškega	12	13	—	25	30
Od Narta do Brestanice in Krškega	8	9	—	16	
Od Trnja do Brestanice in Krškega	6	7	4	13	
Od Suseda do Brestanice in Krškega	4	5	3	9	30
Od Mokric do Brestanice in Krškega	2	3	2	5	
Od Brežic do Brestanice in Krškega	1 1/2	2	1	3	30
Od Brestanice in Krškega do Zaloga	11	11 1/2	6	25	
Od Sevnice do Zaloga	10	10 1/2	5	22	30
Od Radeč do Zaloga	8	8 1/2	4	19	30
Od Prusnika do Zaloga	5	5 1/2	2 1/2	14	30
Od Litije do Zaloga	2 1/2	3	1 1/2	10	
Od Zaloga do Litije				5	55 1/2
Od Zaloga do Prusnika				8	
Od Zaloga do Radeč				10	7 1/2
Od Zaloga do Sevnice				11	49 1/2
Od Zaloga do Brestanice in Krškega				13	31 1/2
Od Brestanice in Krškega do Brežic				1	16 1/2
Od Brestanice in Krškega do Mokric				2	7 1/2
Od Brestanice in Krškega do Suseda				11	28 1/2
Od Brestanice in Krškega do Trnja				15	28 1/2
Od Brestanice in Krškega do Narta				19	28 1/2
Od Brestanice in Krškega do Siska				26	28 1/2

Izvajanje tega patenta pa se je zavleklo zaradi njegove nejasnosti in nasprotovanja čolnarjev. Posledica tega je bil zastoj v prometu, kar je bilo ravno nasprotno od tistega, kar so želeli doseči s patentom. Zato so še dovolili trgovskim družbam in trgovcem, da so imeli lastne čolne, ki pa so jih morali vpisati v matične knjige čolnarskega urada. Čolni privatnih lastnikov so morali voziti dve leti izmenoma po eno vožnjo zase in eno po ukazu čolnarskega urada. Lastniki čolnov, ki jih niso vpisali v matične knjige, niso imeli pravice do čolnov, ki jih je razdeljeval čolnarski urad. Vse te olajšave pa niso imele zaželenega učinka. L. 1767 je posebna komisija preiskala vzroke za neuspeh patenta in predlagala, da bi zvišali tarifo. Tudi temišvarska trgovska družba in komerčni svetnik Fremaut sta bila mnenja, da je treba tarifo zvišati. Bega čolnarjev iz obveznega reda vožnje »roloja« niso preprečile niti raz-

pisane nagrade za vpis v čolnarske matične knjige niti oprostitev od vojaške službe. Čolnarji so uhajali na čolne trgovskih družb, ki niso bili uvrščeni v rolo, kjer so jih bolje plačevali. Špekulacije trgovcev pri prijavljanju čolnov v Prusniku, ko so zahtevali večje število čolnov, kakor so jih potrebovali in jih nato odstopali drugim, je še povečalo pomanjkanje čolnov.²⁶ Stanje v prometu je postalo v jeseni 1767 že tako kritično in je predstavljalo za trgovino že tako oviro, da je bila država prisiljena zateči se k drastičnim ukrepom in prepovedati vožnjo vsem čolnarjem, ki niso bili v roloju (s patentom 5. septembra). Trgovske družbe so lahko dobile čolne le pri čolnarskem uradu v Prusniku. Ta ukrep je odvzel trgovskim družbam možnost prevoza v lastni režiji in jih prepustil čolnarskemu uradu na milost in nemilost. Uvedena je bila tudi nova tarifa prevoza, ki je ostala nespremenjena do l. 1778:²⁷

	Za cent kr	Vedro kr	Po nakladi gld	kr
od Siska do Brestanice in Krškega	16		42	40
od Dobravšaka do Brestanice in Krškega	14		37	20
od Narta do Brestanice in Krškega	13		34	40
od Trnja do Brestanice in Krškega	10 1/4	7 1/2	27	20
od Suseda do Brestanice in Krškega	7	5 1/2	18	40
od Mokric do Brestanice in Krškega	3 3/4	3	10	
od Brežic do Brestanice in Krškega	2 1/4	1 3/4	6	
od Brestanice in Krškega do Zaloga	13	9 3/4	34	40
od Sevnice do Zaloga	12	9	32	
od Radeč do Zaloga	11	8 1/4	29	20
od Prusnika, Zagorja do Zaloga	7 1/2	5 1/2	20	
od Litije do Zaloga	4	3	10	40
od Zaloga do Litije			5	20
od Zaloga do Prusnika in Zagorja			10	
od Zaloga do Radeč			14	40
od Zaloga do Sevnice			16	
od Zaloga do Brestanice			17	20
od Brestanice in Krškega do Brežic			3	
od Brestanice in Krškega do Mokric			5	
od Brestanice in Krškega do Suseda			9	20
od Brestanice in Krškega do Trnja			13	40
od Brestanice in Krškega do Dobravšaka			18	40
od Brestanice in Krškega do Siska			21	20

Iz te tarife je moral čolnar kriti vse izdatke za vleko čolna pri Prusniku, ki je znašala 1 gld 8 kr in 2 četrtinki vina za polno naložen čoln, za tretjino čolna 51 kr, za polovico 34 kr in za četrtino 17 kr. Vleka pa je bila potrebna še na mnogih drugih krajih, tako v l. 1772:

od Brežic do Vidma je vlekli čoln	
proti toku	1 konj ali 2 vola
od Vidma do Brestanice	3 vlačilci
od Brestanice do Višnjevca	2 vola
od Višnjevca do Sevnice	2 vola
od Sevnice do Brezovice	2 vola
od Brezovice do Orehovca	2 vola
od Orehovca do Novega dvora (Weixelstein)	4 vlačilci
od Novega dvora do Zidanega mostu	4 vlačilci

od Zidanega mostu do Suhadol . . .	3 vlačilci
od Suhadol do Planine . . .	3 vlačilci
od Planine preko Belega slapu do	
Kranjskega grabna . . .	5 vlačilcev
preko podora pri Prusniku . . .	8 volov
od Prusnika do Savška . . .	3 vlačilci
od Savška do Renk . . .	4 vlačilci
od Renk do Močnika preko slapov . . .	5 vlačilcev
od Močnika do Loga . . .	4 vlačilci
od Loga do Brega . . .	2 vola
od Poganika do Ribč . . .	3 vlačilci
od Ribč do Kleč . . .	2 vola
od Kleč do Zaloga . . .	4 vlačilci

Stroški za vlečno živino in ljudi vlačilce so znašali tedaj 15 gld 17 kr, kar je moral kriti čolnarski mojster iz plačila za prevoz blaga.²⁸

V začetku izvajanja novega patenta o roloju 5. septembra 1767 so si mnoge trgovske družbe pomagale s tem, da so dale svoje čolne v rolo pod pogojem, da so dobile zato določeno število erarialnih čolnov na razpolago. Največ lastnih čolnov je dala v rolo Temišvarska trgovska družba in sicer 10. Ta družba je imela pri prevažanju blaga prednost in je najprej ona dobila čolne v roloju. To je sprožilo pritožbe drugih trgovcev in mitninskih uradov, ker je zaradi velikih žitnih transportov silno padel prevoz vina in s tem so se občutno znižali dohodki sredstvenine in vinske naklade. Prednost Temišvarske trgovske družbe so morali ukiniti v letu 1767.²⁹

Žito, ki ga je dobavljala družba iz Ogrske, je bilo do julija 1767 oproščeno plačevanja deželnoknežje mitnine. Temišvarska trgovska družba je bila oproščena tudi plačevanja skladiščne pristojbine v Sisku, ker je v tem skladišču vzdrževala špediterja. Ko je leta 1771 Temišvarska trgovska družba prenehala z delom, je namesto nje nastala Banatsko-temišvarska družba prevzela njen delež v trgovini. Trgovsko blago, ki so ga prepeljavale te družbe po Savi iz Banata, ni bilo namenjeno potrošnji v notranjeavstrijskih deželah, ampak predvsem izvozu preko Trsta. V tržaškem izvozu je zavzemala v letih 1761–1766 Ogrska 27 % vsega blaga in je bil večji del tega blaga prepeljan po vodni poti. Poleg teh velikih banatskih trgovskih družb so prevažale žito še druge družbe in trgovci kot družba Janosa Haza, ki je imela od leta 1765 svoj sedež v Trstu, trgovska družba barona Magdaleniča iz Hrvaške, ljubljanski trgovci Bartollotti in Franc Fanzoy, Ivan Kara iz Turčije in Wildenstein iz Hrvaške. Važen prevoznik po Savi je bila še tobačna dohodninska administracija, ki je v letih 1766–1767 prevažala tobak iz Slavonske Požege.^{30*}

Na količino vsako leto prepeljanega blaga po Savi lahko sklepamo le posredno iz dohodkov skladiščnih pristojbin. Te so začeli pobirati l. 1766. Skladišče v Zalogu so zgra-

dili l. 1767, v Krškem l. 1770 in v Sisku ter jih opremili z nakladalnimi napravami.³¹

Špediterji, ki so skrbeli za vskladiščenje in prevoz blaga, so pobirali po 1 kr od 56 kg trgovskega blaga in po ½ kr od stara sa-dežev. Špediterji so pošiljali četrtletno obračune o pristojbini čolnarskemu uradu v Prusniku. V dobi 1766–1780 je znašala ta pristojbina 7711 gld 6 kr. Seveda pa ta vsota ne zajema pristojbine od blaga, ki ni bilo pred transportom vskladiščeno in ne blaga Temišvarske družbe, ki je bila špediterske pristojbine oproščena. Glede na to bi bila preglednica prepeljanega tovora v letih 1766–1778:³²

od 1. 10. 1766 do 30. 4. 1767	900,4 tone
od 1. 6. 1767 do 31. 5. 1768	1.687,3 tone
1768	1.123,4 tone
1769	1.288,8 tone
1770	1.134,5 tone
1771	1.633,7 tone
1772	1.618,4 tone
1773	2.004,8 tone
1774	1.722,5 tone
1775	3.899,3 tone
1776	4.329,1 tone
1777	3.797,5 tone
do 1. 5. 1778	1.541,8 tone

Od 1. novembra 1769 so pobirali še posebno pristojbino po 1 kr od vedra vina (vedro — 56,589 l). Tako so na podlagi pobrane vinske pristojbine prepeljali v letih 1770 do 1778 vina:

od 1. 8. do 30. 4. 1771	22.914 hl
1771	13.450,99 hl
1772	19.875,65 hl
1773	18.007,29 hl
1774	25.845,82 hl
1775	24.641,37 hl
1776	28.166,99 hl
1777	15.370,86 hl
do 1. 5. 1778	14.804,86 hl

Količina blaga, ki je šlo po Savi, se dà oceniti tudi na podlagi vodne mitnine. To so pobirali po 2 gld od polno naloženega čolna. Če se upošteva poročilo Štefana Sillyja, da je znašal okoli 1762 tovor čolna 100 centov ali 5,6 tone, 1767 pa že poprečno 150 ali 8,4 tone, čeprav niso več redki tovari po 200 centov ali 11,2 tone, se nam pokaže naslednja preglednica za količino prepeljanega blaga:³³

1762	483 polno naloženih čolnov	2.704,8 tone
1763	530	2.968,0 tone
1764	546	3.057,6 tone
1766	257	1.639,2 tone
1767	509	4.200,0 tone
1768	310	2.604,0 tone
1769	538	4.519,2 tone

1. 10. 1769 do 1. 11. 1770	584 polno nal. čolnov	4.905,6 tone
1770	306	2.570,0
1771	423	3.530,8
1772	470	3.948,0
1773	506	4.250,4
1774	490	4.116,0
1775	434	3.645,6
1776	368	3.091,2
1777 do 1. 5. 1778	272	2.284,8

Plačevanju vseh teh dajatev zlasti vodne mitnine, pa so se skušali čolnarji izogniti. S štajerskimi splavarji so bili stalni spori, ker niso plačevali vodne mitnine za apno, ki so ga vozili na Hrvaško.³⁴

Trgovsko blago, ki je šlo po Savi, je bilo podvrženo tudi privatnim mitninam. Knez Auersperg je pobiral v Litiji od čolna, naloženega z vinom, 17 kr., v Vidmu grof Richard Auersperg od barile vina 3 kr., od soda apna 1,5 kr., od čolna tobaka 36 kr.³⁵

Država je bila zainteresirana za varen in točen prevoz po Savi. Za varnost trgovine so skrbele vojaške posadke v Zalogu, Prusniku in Krškem po 15 mož, ki so bili pripravljeni za primer nepokorščine čolnarjev, v Krškem pa tudi zato, da so varovali trgovino pred roparji, ki so vdiral iz Turčije.³⁶

Leta 1772 je država znova prevzela skrb za vzdrževanje regulacijskih del in je začela nova dela. V ta namen je ustanovila za dela na progi Sisak—Zalog navigacijsko direkcijo s sedežem v Ljubljani l. 1772, ki je delovala do l. 1781.³⁷

Trgovina na Savi je doživljala v razdobju 1762—1775 nihanja, ki so jih povzročale spremembe gospodarskih situacij in letin. Očiten padec v l. 1766 je bil posledica uvedbe roloja. Po l. 1775 opazamo konstantno padanje trgovskega prometa. Banaške trgovske družbe se niso zanimale več za trgovsko pot Sisak—Zalog, ker je l. 1766 Marija Terezija priključila Reko k Hrvatski in z njo Ogrski, da bi pospešila izvoz agrarnih pridelkov iz Banata v jadranska pristanišča. Trgovski promet na relaciji Sisak—Zalog je začel pešati, ker se je trgovina preusmerjala na krajšo in cenejšo pot Karlovac—Reka ali Bakar. Na drugi strani pa je nastopila liberalizacija gospodarske politike države, ki je težila, da dá komercu svobodo in možnost konkurence. Padec trgovine in z njo prometa je vplival tudi na ureditev savske plovbe. Nič več ni bilo stiske in pomanjkanja čolnov. Prisilna vožnja čolnarjev v roloju je bila odpravljena 30. maja 1778 in z njo uradno določene tarife prevoza. Sedaj je postalo vino iznova glavni trgovski artikel na Savi. Čolnarji so raje vozili vino ali pa sprejeli ugodnejše pogoje za prevoz. Ukinitev roloja so s posebnim zadovoljstvom sprejela ob Savi ležeča zemljiška gospostva, ker so se njihovim pridelkom povišale cene.

Odprava roloja je znova povzročila težave pri prevozu žita. Že l. 1779 je p. Gabrijel Gruber predlagal, da bi uvedli rolo, naslednje leto so to svetovali ljubljanski trgovci Žiga Zois, Damijan Bartolotti in Anton Domian, ki so se jim pridružili še trgovci iz Zemuna Filip Radković, Ivan Obradović in Peter Palachuza. Na podlagi mnenj trgov-

cev je deželno glavarstvo predlagalo dvoru, da bi ponovno uvedli rolo in obnovili patent o plovbi po Savi iz l. 1766. Do realizacije tega ni prišlo zaradi negativnega stališča države.³⁸ Promet po Savi in z njim povezana trgovina je padla na nivo trgovine na kratke razdalje in za deželne potrebe; doba velike tranzitne trgovine je v tem stoletju minila. Skrb, obnavljanje in vzdrževanje regulacijskih del so prevzela okoliška zemljiška gospostva.³⁹

OPOMBE

Uporabljeno arhivsko gradivo je v Državnem arhivu SRS, Ljubljana.

1. J. W. Valvasor, *Die Ehre des Herzogthums Krain* II., 154, 157 sl., 202 sl., IV., 606—608.
2. Uhlirz K. M., *Handbuch der Geschichte Österreichs und seine Nachbarländer Böhmen und Ungarn*, II. Bd., I. T. — 3. Stan. A (Stanovski arhiv), fasc. 55 (14. 6. 1752, 5. 9. 1752). — 4. RK (Reprezentanca in komora) fasc. XLVI/2 (5. 9. 1754). — 5. RK fasc. XLVI/2. — 6. Stan. A fasc. 527 c (dnevnik pl. Werthenthalla). — 7. Stan. A fasc. 385 (17. 6. 1739, 20. I. 1741, 4. 2. 1741), RK XLVI/1 (14. 2. 1750), Müllner A., *Der Getreidehandel*, Argo VIII (1900), 21—25, 65, 70. — 8. Stan. A fasc. 385 (25. 6. 1755, 27. 6. 1755, 24. 9. 1755, 12. 12. 1755, 9. 5. 1757, 20. 4. 1757, 2. 11. 1757), fasc. 84 (2. 10. 1756), fasc. Neu Weinaufschlag (12. 10. 1755, 11. 7. 1756). — 9. Stan. A fasc. 55 (25. 1. 1757). — 10. Stan. A fasc. 385 (25. 6. 1755, 27. 6. 1755, 24. 9. 1755, 6. 12. 1755, 21. 1. 1758, 12. 4. 1758, 28. 1. 1758, 4. 2. 1758). — 11. RK fasc. XLVI/1 (18. 10. 1747). — 12. Normalije fasc. 3 (17. 10. 1747). — 13. RK fasc. XLVI/1 (8. 2. 1749). — 14. Poročila prejemnikov vodne mitnine iz l. 1742—1745 v RK, fasc. XLVI., Vilfan S., *Prispevki k zgodovini mer na Slovenskem s posebnim ozirom na ljubljansko mero*, *Zgodovinski časopis* VIII, 1954, str. 27—86. — 15. Stan. A fasc. 385 (12. 5. 1747). — 16. RK fasc. XLVI/2 (5. 9. 1754). — 17. Stan. A fasc. 385 (9. 12. 1757). — 18. Stan. A fasc. 385 (28. 12. 1757). — 19. Resolucijska knjiga 1754, f. 159 (30. 3. 1754), RK fasc. XLVI/1 (30. 3. 1754, 5. 9. 1754), fasc. XLVI/2 (5. 9. 1755). — 20. Resolucijska knjiga 1754, f. 159, RK fasc. XLVI/1 (11. 3. 1755). — 21. Dež. glav. (Deželno glavarstvo), Nav. (Navigationssachen) S/1 (2. 10. 1765), S/2 (22. 11. 1766), *Zgodovina narodov Jugoslavije* 2, str. 735, 911, 916, 995 sl. — 22. RK fasc. XLVI/1, fasc. XLVI/2 (23. 9. 1765), Dež. glav. Nav. S/1 (27. 6. 1765). — 23. Dež. glav. Nav. S/1 (1762, 29. 3. 1765). — 24. Dež. glav. Nav. S/1 (19. 1. 1766, 22. 2. 1766). — 25. Dež. glav. Nav. S/2, S/1. Tarifo po nakladi so plačevali od blaga, ki je bilo po teži lahko, zavzemalo pa je dosti prostora. — 26. Dež. glav. Nav. S/2 (5. 10. 1766), S/3 (8. 4. 1767, 1. 10. 1767, 11. 4. 1767, 30. 4. 1767, 27. 6. 1767, 27. 8. 1767), S/4 (13. 5. 1770), S/5 (5. 5. 1767, 27. 8. 1767, 11. 9. 1767), Stan. A fasc. 385 (18. 12. 1766). — 27. Dež. glav. Nav. S/3. — 28. Dež. glav. Nav. S/1 (21. 6. 1765, 29. 6. 1765, 3. 7. 1765), S/5 (13. 7. 1767), S/5 (4. 6.

1772). — 29. Dež. glav. Nav. S/3 (27. 9. 1767, 16. 10. 1767, 19. 11. 1767), S/4 (23. 4. 1767). — 30. Despot M., *Historija trgovačkih putova između Rijeke i zaledja u XVIII i XIX stoljeću*, Rijeka, zbornik, Zagreb 1953, 126. — Dež. glav. Nav. S/2 (29. 4. 1766, 7. 5. 1766, 4. 6. 1766, 25. 8. 1766, 10. 4. 1766, 6. 5. 1766, 28. 5. 1766), S/5 (3. 4. 1771, 17. 6. 1771, 5. 7. 1771), S/3 (16. 3. 1766, 18. 9. 1767, 25. 9. 1767, 16. 10. 1767, 15. 7. 1767), S/1 (17. 6. 1765), S/9 (2. 1. 1780). — 31. Dež. glav. Nav. S/4 (11. 8. 1768, 5. 5. 1768, 30. 3. 1768, 4. 12. 1770). — 32. Dež. glav. Nav. S/9 (februar 1780, marec 1780), S/5 (3. 4. 1771), poročila špediterjev za posamezna

četrtletja. — 33. Dež. glav. Nav. S/1 (12. 8. 1762, 13. 8. 1762, 24. 1. 1764), poročila prejemnikov vodne mitnine za l. 1762—1778. — 34. Dež. glav. Nav. S/4 (3. 2. 1770). — 35. Dež. glav. Nav. S/5 (4. 6. 1772). — 36. Dež. glav. Nav. S/2 (31. 12. 1766, 11. 11. 1766). — 37. Dež. glav. Nav. S/10, Ilwof F., *Flussregulierungen und Wasserbauten 1772—1774*, Archiv für österreichische Geschichte 97, 1909, str. 521 do 538. — 38. Dež. glav. Nav. S/5 (4. 6. 1772), S/9 (marec 1780, 22. 6. 1779, 11. 2. 1780, 16. 2. 1780, 5. 3. 1780, 11. 3. 1780, 7. 4. 1780, 5. 8. 1780), Stan. A fasc. 585 (30. 5. 1778, 25. 2. 1779). — 39. Dež. glav. Nav. S/10 (14. 5. 1781, 15. 5. 1781).

FRANCOSKA REVOLUCIJA, NAPOLEON IN SLOVENCİ

BRANKO REISP

Ob 175-letnici začetka francoske revolucije

Pred 175 leti se je v Parizu začela meščanska revolucija, ki je v Franciji, tedaj najrazvitejši državi, odpravila fevdalni sistem v celoti in odprla pot za razvoj v kapitalistični družbeni sistem. Dne 14. julija 1789 — ta dan še danes praznujejo v Franciji kot nacionalni praznik — so pariški revolucionarji zavzeli utrjeno ječo Bastiljo. V avgustu je francoska narodna skupščina odpravila kmečko podložništvo, sprejela »deklaracijo o človeških in državljanskih pravicah«, ki je uzakonila načelo, da so vsi ljudje po rojstvu svobodni in enakopravni, in še vrsto drugih zakonov, ki so bili nato dobrih sto let — do Oktobrske revolucije — osnova meščanskega družbenega reda. Revolucija pa je šla še dalje. Odpravljeno je bilo kraljestvo, proglašena republika in kmalu nato je bil kralj tudi obglavljen.

Vsi ti dogodki se s svojimi posledicami niso omejili le na Francijo, ampak so v kratkem času vplivali v vsej Evropi. Evropski vladarji so hoteli z vojaško akcijo zadušiti žarišče revolucije. Začela se je vrsta vojn, ki so se končale šele po triindvajsetih letih. Te vojne pa je izkoristil za svoj dvig tudi mož, ki je močno vplival na naslednji dve desetletji evropske zgodovine, francoski general, prvi konzul francoske republike in nato cesar — Napoleon Bonaparte. Tedaj je tudi slovenski narod prvič v svoji zgodovini prišel v neposreden stik s Francozi.

V času, ko so navedeni dogodki pretresali Francijo, ko so se naši ljudje pod avstrijskimi vojaškimi zastavami že udeleževali bojev ob francosko-nemški meji, si je slovenski kmet kot pretežni del naroda po reformah Marije Terezije in Jožefa II. precej izboljšal svoj družbeni in gospodarski položaj, del inteligence pa je začel akcijo za prerod domačega jezika in narodnosti. Mož,

ki mu gre hvala, da je po dvesto letih mrtvila to akcijo sprožil, je bil oče Marko Pohlin. Obogatil je slovenski knjižni seznam, ki je dotlej obsegal v glavnem le nabožno literaturo, z vrsto novih panog. Za njim so povzeli delo na kulturnem in znanstvenem polju pod vodstvom barona Žige Zoisa sposobnejši delavci.

Prav v prvem letu francoske revolucije smo Slovenci dobili naš prvi samostojno tiskani dramski tekst »Županovo Micko«, Antona Tomaža Linhartarja priredbo Richterjeve drame »Die Feldmühle«, naslednje leto pa Linhartovo priredbo Beaumarchaisove komedije »Veseli dan ali Matiček se ženi«. Obe igri, ki imata močne demokratične tendence, so uprizarjali v čitalniški dobi in kasneje in sta še danes živi klasični leposlovni deli.

Izpod Linhartovega peresa je tudi najpomembnejša knjiga slovenskega preroda »Poskus zgodovine Kranjske in drugih Južnih Slovanov Avstrije« (1788—1791). V tem delu je Linhart ugotovil, da Slovenci predstavljajo en narod, čeprav ga že stoletja dele in imenujejo po zgodovinskih pokrajinah, v katerih živi, v Kranjce, Vinde in podobno. To spoznanje je še enkrat potrdil Jernej Kopitar v znameniti »Slovnici slovenskega jezika na Kranjskem, Koroškem in Štajerskem« (1808). Vendar Linhart in Kopitar v zgoraj imenovanih delih še nista uporabljala imena Slovenec, slovenski, čeprav sta že imela jasne pojme o eksistenci in enotnosti slovenskega naroda. V razpravi okrog jezika, kjer je mnogo prispeval tudi Valentin Vodnik, pa so se poimenovanja in pojmi le izkristalizirali in od tedaj nosimo ime, ki je obveljalo — Slovenci.

Vreden naslednik Linhartu na prosvetnem polju je postal Vodnik. Izdajal je od leta 1795 do 1797 prvi slovenski poučno-zabavni