

Sergij Vilfan

PROMETNI POLOŽAJ SLOVENSКИH DEŽEL IN PRESKRBA ZAHODNIH MEST (OD 14. DO 17. STOLETJA)*

I. Preskrbovalne cone

Ta prispevek je predvsem namenjen obravnavi vprašanja, kako so v stičišču mediteranskega sveta s srednjeevropskim delovala tri skoraj aksiomatična pravila, ki določajo obseg tistih regij, iz katerih se oskrbujejo velika mesta. Prvo pravilo: ta obseg je odvisen od hitrejši ali počasnejši pokvarljivosti blaga; kolikor dlje se neko živilo ohrani, toliko večja preskrbovalna cona mu ustreza. Drugo pravilo: z gledišča nekega produkcijskega centra se njegov produkt (izdelek ali pridelek) razširja do tistih meja, kjer vsota nakupne cene pri producentu in transportnih stroškov (vključno s posrednimi davki) ustreza vsoti istih elementov za enako vrsto blaga, ki prihaja iz drugega centra. Isto pravilo, formulirano z gledišča nekega mesta kot potrošniškega (konsumpcijskega) centra pomeni: preskrbovalna cona nekega mesta z določenim blagom se razteza bolj v daljavo v tisti smeri, v kateri so transportni stroški najnižji, to pa je pogostoma smer plovni zvez. Tretje pravilo: ne glede na prvi dve pravili more pravno postavljeni monopol nad katerim koli trgovskim blagom — posebno če se približuje naravnemu monopolu — ustvarjati umetne meje, neodvisne od izključno ekonomskih okoliščin.

Ta tri med seboj povezana pravila veljajo načeloma ne glede na čas, toda na njihovo učinkovanje vendarle vpliva tudi dinamičen faktor, namreč postopno izboljševanje transportnih sredstev glede na njihovo hitrost, kapaciteto in naprav za ohranitev blaga (npr. hladilniki). Ta dinamični faktor deluje tako, da se preskrbovalne cone postopoma razširjajo in da se od začetka 19. stoletja naprej čedalje bolj prepletajo in oblikujejo omrežje svetovnega trga.

Če pustimo ob strani pomorski transport, ki se ga bomo dotaknili le mimogrede, so v tu obravnavani dobi pri suhozemnem transportu uporabljali predvsem tovarne konje, medtem ko je cestni transport na večje daljave z vozili postal v teh krajih pomembnejši šele v 18. stoletju. Tako je bil cestni transport v razmerju do nabavne cene blaga razmeroma drag, toda transport tistega blaga, ki zna samo iti iz kraja v kraj — živine, ni v tolikšni meri vplival na zvišanje transportnih stroškov in s tem cen.

Ker je za mednarodno primerjavo v prvi vrsti zanimiva preskrba na dolge razdalje, bomo naslednja opazovanja glede ožjih con omejili na minimum, da bi večino prispevka posvetili drugim.

* Naslednje besedilo je širša verzija avtorjevega prispevka na Petih mednarodnih zgodovinskih dnevih, ki jih je od 16. do 18. septembra 1983 priredil Kulturni center v gaskonskem Flaranu o temi Preskrba zahodnoevropskih mest v srednjem veku in prvih stoletjih novega veka (L'approvisionnement des villes de l'Europe Occidentale au Moyen Age et aux Temps Modernes). Na prirediteljev predlog je avtorjevo predavanje imelo naslov: Preskrba mest na germansko-italsko-slovanskih mejah od 14. do 17. stoletja (L'approvisionnement des villes dans les confins germano-italo-slaves, du XIV^e au XVII^e siècle). Glede na stalno in splošno usmeritev teh posvetovanj (ki se jih udeležuje presenetljivo visoko število — okrog sto — zelo discipliniranih poslušalcev) je bilo treba temo obravnavati po možnosti z gledišča zahodnoevropskih mest. Kljub temu pa se je bilo mogoče v precejšnji meri usmeriti na vlogo Slovenije. Čeprav sloni prikaz skoraj izključno na literaturi, vsebuje vendarle precej pri nas še razmeroma malo znanih podatkov, saj je uporabljena literatura objavljena večinoma v tujih jezikih, precej nova in v slovenski literaturi doslej le malo uporabljena. Tudi tematska povezava s preskrbo mest je neobičajen pristop. Kot dokaz zaokrožen, sintetičen prikaz nekaterih dejavnosti, ki so imele izjemno velik pomen v slovenskem gospodarstvu, utegne biti predavanje, ki je tu prevedeno in rahlo adaptirano, koristno tudi kot prispevek k slovenski gospodarski zgodovini, vsaj kot delna dopolnitev dosedanjih prikazov trgovine, kot nekako zbirno poročilo o stanju literature in tudi kot opozorilo na to, da nekatere ocene v literaturi še zdaleč niso dovolj usklajene.

Seznam okrajšav za najpogostejše citirano literaturo je objavljen kot zadnja opomba na koncu razprave.

II. Najbližja preskrbovalna cona

Neposredna preskrbovalna cona mest na severovzhodu Jadranskega morja in v njegovem zaledju ima nekaj lastnosti, ki so gotovo zelo splošnega značaja. Do najbližje preteklosti so povrtnine in nekatere vrste sadja prihajale na trg iz zelo ozke okolice, ki je skupaj z vrtovi v samem mestu sestavljala vrtnarsko cono, ponekod pomešano z vinogradi.¹ Ta cona je segala tako daleč, kolikor je lahko človek prehodil v obeh smereh, tja in nazaj, v enem dnevu, torej kakih 10 do 15 km okoli mesta. V tej coni je bila preskrba odvisna od ribolova, mlekarstva in dobave svežega mesa. Pri pridobivanju teh pridelkov je na široko prihajala do veljave avtar-kija premožnejših meščanov. Tako so npr. tržaški meščani v 17. stoletju dajali živino na splovino kmetom v okoliških vaseh, s čimer so očitno nadaljevali sred-njeveško tradicijo (soccida).²

Okoliške vasi so svoje gospodarstvo prilagajale potrebam mesta. Med leti 1627 in 1900 se je reja govedi najbolj povečala v šestih vaseh najbližje cone okoli Trsta (od 240 na 1000 glav), medtem ko je bil porast živinoreje nasploh v bolj oddaljenih mestih skromnejši in je tam tudi prehod od reje drobnice na govedorejo napredoval dosti bolj počasi, deloma šele po letu 1900.³ Kolikor so le mogle, so slovenske oko-liške kmetice prinašale na svojih glavah ali na oslih mleko in druge pridelke v mesto, medtem ko se je v bolj oddaljenih vaseh še naprej, do začetka 20. stoletja, ohranila predvsem pridelava ovčjega sira. Zdi se, da je bila neka neagrarna de-javnost kmetic celo starejša od doslej navedenih vrst preskrbovanja mesta. O njej nam je ohranjen podatek že iz leta 1627. Komisarji nadvojvode — cesarja, ki jim je bila poverjena preiskava o gospodarskem položaju teh vasi, so v treh vaseh trža-ške okolice (Boljunc, Zabrežec, Ricmanje) zvedeli za to dejavnost. Eden izmed tedaj nastalih zapisov pravi npr. tole: »V naši vasi ni druge kupčije kot ta, da zaradi svojega lažjega vzdrževanja hodimo v Senožeče in sosednje kraje kupovat pšenico, si jo prinašamo na ramenih in iz nje pečemo kruh za prodajo, ki ga nosimo v Trst in bližnje kraje ter ga prodajamo kolikor pač moremo.«⁴ Gre za pojav, ki ga je moč opazovati še drugod v mediteranskem prostoru. Ta dejavnost Bršič ali kru-haric, po tržaško »pancogole« je trajala skoraj do srede našega stoletja.⁵

III. Srednja preskrbovalna cona

Ta cona obsega na suhi zemlji območje s polmerom 15 do 200 km, včasih do 300 km. Do 19. stoletja bi to cono lahko imenovali cono tovrnega konja. Hitro pokvarljiva živila so na take razdalje pošiljali le izjemoma, npr. če so prenašali ribe ali školjke kar se da hitro na dvor v Gradcu, kar pa očitno ni bila normalna oblika preskrbe mesta, temveč le neka vrsta luksusa.⁶ Na navedenih razdaljah so med živili prevladovala vina, žita in sol.

A. *Vino*. Med pravkar navedenimi tremi živili je vino imelo najmanjši radij razširjanja, saj so vinorodna območja ob Jadranu s Krašom in Goriško na eni strani ter Štajerska s svojo sosedo Ogrsko na drugi med seboj oddaljena le kakih 150 km, pri tem pa dolenski cviček skoraj ni prihajal v poštev za trgovino v me-stih. Vina iz zahodnih območij so obvladovala kranjski trg, v Gradec pa so pri-

¹ Prim. V. Valenčič, Vrtinarstvo; Gospodarska in družbena zgodovina Slovencev, Zgodovina agrar-nih panog I, Ljubljana 1970, 273—278.

² S. Vilfan, Podobe iz nekdanje živinoreje med Trstom in Slavnikom; Kronika 5/1957, 69—87, zlasti 79—80. D. Mihelič, Socida v Piranu od 1280 do 1340; Slovensko morje in zaledje 2/3, Koper 1979, 63—78.

³ Vilfan, Zivinoreja (kot v op. 2), 85—87.

⁴ Arhiv Slovenije, Stanoški arhiv, S. Servolo 52/19 iz leta 1627.

⁵ Srednjeveški tržaški statuti so precej podrobno določali obveznosti žensk, ki so v mestu pek-le kruh; mimogrede omenjajo tudi peke, prav tako pa že poznajo in dovoljujejo prodajo kruha, ki je bil spečen zunaj mesta. Prim. M. Pahor, Predpisi o obrtnikih, prostih poklicih in trgovcih v statutih mesta Trsta, Kronika XI/1963, 32.

⁶ O. Pickl, Das Mautbuch von Vransko/Franz von 1584/85, Zur Geschichte des Handels auf der »Laibacher Strasse« in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts; Herbert-Hassinger-Festschrift (Tiroler Wirt-schaftsstudien, 33. Folge), Innsbruck 1977, 307—329. — S. Vilfan, Grazer Zehrungen und Ehrungen (Kleine Szenen aus der Geschichte des älteren Beamtenwesens, 1581—1619); Festschrift Hermann Baltl, Innsbruck 1978, 515—526.

hajala kvečjemu kot darila dvornim funkcionarjem. Dokumentacija o teh darilih dovoljuje majhen račun. Če vzamemo za podlago nakupno ceno kakovostnega vina v Ljubljani, so okrog leta 1600 mitnine in transportni stroški na razdaljo 200 km znašali 50 % povrhu. Če ta račun prenesemo na osnovo nabavne cene na kraju pridelovanja, lahko ocenimo, da bi bili na razdaljo 300 km transportni stroški z mitninami vred že višji od nabavne cene. Zato so bila primorska vina dobra kot specialiteta na dvoru, niso pa mogla prodreti na graški mestni trg.⁷

B. Žito in sol. Med žitom in soljo je v slovenskih krajih tesna zveza. Kraji, kjer so pridobivali morsko sol in ki so povečini pripadali Benetkam, so potrebovali uvoženo žito, medtem ko so agrarne pokrajine v notranjosti Slovenije, predvsem Kranjska, južna Štajerska in južna Koroška podobno kot tudi Slavonija, povpraševale po morski soli. Na prometni zvezi med ponudniki soli na eni in ponudniki žita na drugi strani skoraj ni bilo plovnih rek in za transport so se morali posluževati tovornih konj. Ker je bila vrednost blaga obeh vrst v razmerju do transportnih stroškov s tovornimi konji razmeroma nizka, je kupčevanje z žitom in soljo poklicnim trgovcem obetalo razmeroma majhne zasluzke. Zato in pa ker je ta kupčija potekala največ v obliki naturalne menjave v razmerju 1 proti 1, je bilo kupčevanje te vrste vsaj od 15. do 17. stoletja v rokah kmetov-tovornikov samih.⁸ Ti slovenski kmetje iz Kranjske, »kranjci«, so bili v Primorju pod tem nazivom dobro znani, le da so ga prenesli v beneško-italijanski pravopis v obliki cranzii.⁹

Kljub tesni povezavi med žitno in solno kupčijo se žito in sol v nekaterih drugih pogledih med seboj tudi razločujeta. Tako je npr. sol, kakor hitro je prišla na mestni trg, večinoma nadaljevala pot na podeželje, kjer so jo porabili v živinoreji, žito pa je bilo namenjeno konsumu v mestu. Poleg tega je bila sol kot naravni monopol bolj podvržena raznim poskusom monopolizacije po pravni poti kot žito.

Benetke niso pravno urejale pridobivanja soli in njene prodaje samo iz fiskalnih razlogov; ozirale so se tudi na preskrbo obalnih mest z žitom. Med drugim so ponekod maksimirale pridobivanje soli. Določeni deli pridelka so bili pridržani državi, del pridelka pa je bil pri tem izvzet in puščen imetnikom solin v prosto razpolago, tako da je prihajal na trg tudi za »kranjce«.¹⁰ Na drugi strani je bila politika Habsburžanov izključno fiskalna. Že razmeroma zgodaj, v 14. stoletju, so določili solno mejo, ki je bila v prid alpski soli, saj so bili nekateri alpski solni rudniki deželnoknežji. Z morsko soljo so se v 16. stoletju skušali okoristiti na drug način. Tako so ustanovili monopolna založišča (skladišča) morske soli v Trstu in v drugih krajih, da bi v lastni prid povečevali ceno te soli (1534—1536), pozneje pa so posegali v trgovino z morsko soljo na ta način, da so jo dajali v zakup (appalto) tržaškim ali beneškim zasebnim podjetnikom. Poskus te vrste je leta 1609/1610 povzročil nered, v katerih so se kmečki tovarniki-trgovci uprli iblajtarjem (cestnim patroljam) solnih apaltatorjev. Prav to je ozadje povesti o Martinu Krpanu, tovarniku in tihotapcu soli.¹¹

Za zdaj je še težavno ugotoviti množino žita, ki je na ta način prihajalo v obmorska mesta, vendar naj poskusimo vsaj z delno primerjavo. Gestrin ceni, da so obalna mesta med Trstom in Piranom (vključno z obema imenovanima) ter Reka v 14. in 15. stoletju letno uvažala kakih 45.000 starov pšenice (kar preračunavam na približno 3.000 ton), od katerih pa je bil neki del samo v tranzitu. Pri tem se

⁷ S. Vilfan, Transportni stroški okrog leta 1600; *Acta historico-oconomica Iugoslaviae* V/1978, 79—88.

⁸ S. Vilfan, K zgodovini kmečkega kupčevanja s soljo, *Kronika* X/1962, 129—144; XI/1963, 1—12.

⁹ Npr. I diarii di Marino Sanuto 1496—1533 (objavili:) R. Fulin, F. Stefani, N. Barozzi, G. Berchet, M. Allegri, Venezia 1879—1902: VII/560 (1508), IX/503 (1510). — Gestrin, Trgovina, 107.

¹⁰ M. Pahor, Solna pogodba med Piranom in Benetkami iz leta 1616; *Kronika* V/1957, 14—20. — F. Gestrin, Economie et société en Slovénie au XVI^e siècle; *Annales — Economies, Sociétés, Civilisations* 17/1962, 663—690. Prim. tudi ZČ XVI/1962, 5—26. — Vilfan, Kupčevanje s soljo (kot v op. 8). — J. C. Hocquet, Le sel et la fortune de Venise, Vol. 1, Production et monopole, Lille 1979, 150—153.

¹¹ Vilfan, Kupčevanje s soljo (kot v op. 8), 139—140, 5—10. — J. Sorn, Solna meja na Dravinji; časopis za zgodovino in narodopisje 46/1975, 259—269. — H. Valentinič, Die staatliche Wirtschafts-politik und der Salzhandel im Viertel Cilli vom 16. Jh. bis zum Beginn des 18. Jhs.; *ibid.* 48/1977, 131—142.

očitno razume, da gre za žito, prineseno iz zaledja.¹² Seveda so ta mesta že v 14. stoletju imela lastna žitna skladišča (fondaco, fonteca communis itd.).¹³ Proti sredi 16. stoletja so Benetke uvažale iz Bližnjega vzhoda letno med 180 in 240.000 kvintali pšenice;¹⁴ če so pri tem podatku mišljeni današnji kvintali, bi šlo za 18—24.000 ton. Med leti 1566 in 1569 je letni uvoz 550.000 starov (34.400 ton) pšenice pomenil obilico, uvoz 400.000 starov (25.000 ton) pa pomanjkanje v Benetkah. Za posadko galej je treba prišteti še 50.000 starov (3.100 ton).¹⁵ Večino tega žita so uvažali kot »morsko žito«, včasih, kakor npr. leta 1588, pa so vendarle prevladovala žita, uvožena iz celinskih območij — terra ferme.¹⁶ Italijanske Marke so v letu 1586—1587 pokrivala le kakih 13 % celotnega beneškega uvoza.¹⁷ Delež Apulije in Sicilije je bil leta 1586 približno prav tolikšen; leta 1587 je znašal kakih 18 %, leta 1588 pa skoraj nič.¹⁸ Prispevek Furlanije ostaja dokaj nejasen.¹⁹ Na splošno je po letu 1570 začlenjena prevladovati terraferma.²⁰ Aymard meni, da so bile nekatere pokrajine na severu in na vzhodu od Benetk, ki so sicer izvažale žito (»Allemagna, Baviera, Austria, Styria, Carinthia, Lubiana«) le epizodične dobaviteljice za Benetke.²¹ Pri tem pa se moramo vprašati, ali niso morda tistega žita, ki je utegnilo priti v Benetke s posredovanjem istrskih mest, šteli med domače žito (nostrano).²² Če bi bilo temu tako, bi smeli vendarle pripisovati neki pomen za preskrbo samih Benetk tudi kranjcem.²³ Leta 1533, ko je v slovenskih deželah bila lakota, so prepovedali iz Notranje Avstrije (Štajerske, Koroške, Kranjske, Goriškega) izvoz žita proti zahodu. Izjemoma je nadvojvoda Ferdinand dovolil transportirati na beneško ozemlje 2.000 tovorov in še posebej v Koper nadaljnjih 500 tovorov, kar daje skupaj 375 ton.²⁴ Pri tem pa je treba posebno poudariti, da je šlo le za izjemoma dovoljen minimum, ki je daleč pod tisto količino, kakršno so znašale dobave v normalnih letih. V običajnih okoliščinah je bil skupni trgovski promet v teh pokrajinah vendarle precej obsežen. Gestrin ga vsaj za čas po sredi 15. stoletja in za 16. stoletje ceni na 200.000 tovorov (30.000 ton) v obeh smereh.²⁵ Neko približno predstavo o mejnih vrednostih dobav si je iz vseh teh podatkov vendarle mogoče ustvariti. Vsekakor je žito, uvoženo iz zaledja, imelo precejšen pomen za preskrbo obalnih mest, pri tem pa so bile same Benetke, po doslej znanem, najbrž res udeležene le v razmeroma skromni meri.

Trgovina z deželami na severovzhodu Jadrana pa je bila za Benetke vendarle že od nekdaj dokaj pomembna. Posebno to velja že zgodaj za žito, sol, meso in kože. Tako so si Benetke leta 1233 dale zagotoviti od Tržčanov posebne pravice za te pridelke. Izvzemši neke omejitve, ki so bile določene glede na izvir blaga (a gualdo superius(!), a gualdo ... inferius, de infra terram), naj bi bili Benečani uživali prostost trgovanja.²⁶ Ker istrska mesta tedaj še niso bila del beneške države, je ta skrb za trgovanje z živili bila nedvomno namenjena preskrbovanju same Serenissime. Kakor hitro se je Trst leta 1382 podvrget Habsburžanom,²⁷ je prihajalo do nenehnih konfliktov zaradi trgovskih poti, ki so jih hoteli vsiliti kranjcem, bodisi proti Trstu bodisi proti beneškim mestom v severni Istri. Običajno so kranjci hodili

¹² Gestrin, Trgovina 166.

¹³ Gestrin, Trgovina 167—168.

¹⁴ Ph. Braunstein, Venedig und der Türkei (1480—1570); Auswirkungen, 67.

¹⁵ M. Aymard, Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI^e siècle, Paris 1966 (Ecole pratique des Hautes Etudes, VI^e Section, Ports-Routes-Traffics XX), 178 (+3) pp., 20—29.

¹⁶ Aymard, o. c. 148.

¹⁷ Aymard, o. c. 38—39.

¹⁸ Aymard, o. c. 42—45.

¹⁹ Aymard, o. c. 35.

²⁰ Aymard, o. c. 117 in nasl. 141.

²¹ Aymard, o. c. 52.

²² Aymard, o. c. 112, 113. V tej zvezi vprašanje: Ali ni »Italija na levem bregu Jadrana« (!), ki je leta 1586 dobavila Benetkam precejšnjo količino žita (Aymard, o. c. 148), v resnici morda Istra?

²³ Pod naslovom »Od Istre do Maleaškega rta« (De l'Istrie au Cap Malée, Aymard, o. c. 143—144) ni najti ničesar posebnega o Istri.

²⁴ Gestrin, Trgovina 171.

²⁵ Gestrin, Economie (kot v op. 10) 678. — Idem, Trgovina 242.

²⁶ F. in M. Kos, Gradivo za zgodovino Slovencev V, Ljubljana 1928, No. 598.

²⁷ O Trstu naklonjeni politiki Habsburžanov v 16. stoletju prim. Gestrin, Economie (kot v op. 10), 678.

rajši v beneška mesta, kjer je bilo manj dajatev in kjer so jih v splošnem bolje sprejemali. Ob nekem takem konfliktu so se Benetke leta 1463 v manjši regionalni vojni polastile kraško-brkinskega zaledja na Krasu, da bi spravile pod svojo kontrolo ceste proti Primorju.²⁸ Že v začetku vojne med cesarjem Maksimilijanom in Benetkami (1508—1516) jim je bilo to zaledje zopet odvzeto in je ostalo kranjsko do upravnih reform 19. stoletja.

C. Sol, med in vosek. Med vzhodom in zahodom je kupčevanje s soljo v eno smer imelo v drugi smeri za nasprotno vrednost žito; kupčevanju s soljo, ki je iz Alp šla proti jugu, pa je v nasprotni smeri ustrezalo kupčevanje z medom in voskom. Tovorniki, ki so nosili proti jugu alpsko sol iz Ausseeja na Štajerskem, in drugi posredniki so v nasprotni smeri prinašali med iz Kranjske, Slovenske Štajerske, Hrvaške, Slavonije in Ogrske na salzburški trg, odkoder so ga prodajali naprej na razne kraje. Tudi to kupčijo je vladar v začetku 17. stoletja skušal monopolizirati. Leta 1606 je brez očitnega uspeha dal v zakup (appalto) trgovino z voskom, od leta 1615—1619 pa trgovino z medom, to sicer z večjim uspehom, toda tudi z nepredvidenimi neugodnimi posledicami. Tako je npr. v škodo vladarjevih dohodkov upadla tudi prodaja alpske soli, saj je bila povezana z dobavo medu proti severu. Količine medu, ki so bile namenjene transportu, so bile za naše pojme presenetljivo velike. Leta 1618 so novomeški trgovci trdili, da imajo v svojih skladiščih samo 700 tovorov medu, medtem ko je zakupnik-apaltator zatrjeval, da ga imajo kar okrog 2000. To pomeni priznan minimum najmanj 100 ton in možen maximum okrog 300 ton v skladiščih trgovcev v razmeroma majhnem mestu. Tako postane razumljivo, da je graška vlada konec leta 1615 in začetek leta 1616 izstavila prepustnice za 800 q, torej 450 ton medu, kar je izredno velika, toda očitno možna množina. Izvoz in tranzit medu v smeri proti Benetkam sta bila v tem času najbrž manj pomembna kot proti severu. Toda če se leta 1627 v poročilu, namenjenem cesarju Ferdinandu, omenja tudi tranzit ogrskega voska proti zahodu, je dopusten sklep, da je tudi ta bil upoštevanja vreden ekonomski faktor.

IV. Cona velikih razdalj

Z medom in nekaterimi aspekti žitne trgovine smo že prestopili meje srednjih razdalj. Transport na velike razdalje po suhozemnih poteh pa ni bil namenjen predvsem tem vrstam blaga, temveč je bil načeloma pridržan blagu visoke specifične vrednosti in tistemu blagu, ki se je premeščalo samo, namreč živini. Kot smo videli, so to blago lahko redili na mestu konsuma, prihajalo je lahko iz sosednjih pokrajin, toda velike mase tega blaga so prevladovale na dolgih razdaljah. Zato pogon govedi, predvsem volov na stotine, da celo na tisoče kilometrov razdalje, zavzema pomembno mesto v gospodarsko-zgodovinski literaturi raznih predelov Evrope, udeleženih pri tem pogonu. V naslednjem bomo skušali v zelo strnjenem pregledu povzeti rezultate raziskav, h katerim so prispevali zlasti avtorji iz Ogrske (npr. Makkai, Ember in v zadnjem času predvsem Kiss), Avstrije (Pickl, Valentinitsch in dr.), Jugoslavije (predvsem Gestrin) in Nemčije (npr. von Stromer, Irsigler in dr.).

A. Pogon govedi — splošni okvir. Čeprav so nekatere izmed velikih transverzalnih cest potekale po slovenskem ozemlju, na katerega smo se že doslej predvsem ozirali, se je treba s pogonom govedi najprej seznaniti v širšem okviru. Vendar pa se moramo glede dveh velikih regij, ki sta izvažali govedo v mesta zahodne Evrope, namreč glede Danske in Poljske, zadovoljiti z njuno golo omembo. Prav tako naj samo mimogrede spomnimo na pomen, ki so ga za gospodarstvo balkanskega pol-

²⁸ S. Vilfan, Zgodovinske slike iz Brkinov; Kronika 1/1952, 120—130.

²⁹ H. Valentinitsch, Die Bedeutung der Grazer Hofhandelsleute Rocco Giambello und Johann Peter Soldan für den innerösterreichischen Honigfernhandel; Historisches Jahrbuch der Stadt Graz 5—6/1973, 33—43. — Prim. tudi V. Valenčič, Ljubljanska trgovina v 16. in 17. stoletju; Razprave 2, Ljubljana 1971 (Publikacije Mestnega arhiva ljubljanskega), 135. — Gestrin, Trgovina, 176—179.

otoka morale imeti ogromne potrebe tako velikega mesta, kot je bil Carigrad/Istambul. Ostanimo v mejah razmerij med zahodno in srednjo Evropo. Ko obravnava izvoz švicarske živine v Italijo v 16. in 17. stoletju, razločuje Alain Dubois v severni Italiji tri uvozne regije: prva je Benečija do Verone in Mantove, ki je uvažala živino iz Koroške, Štajerske, »Ilirije« (mišljena je morda Kranjska) in Ogrske, v 16. stoletju morda tudi iz Švice. Druga regija je bil veliki lombardijski trg, na katerem je prevladovala švicarska živina, tretja pa Piemont, ki so ga preskrbovale Savoja in zahodne Alpe.³⁰

Prva izmed naštetih treh regij, Benečija, je bila del zelo razprostranjenega trga, na katerem so del prignane živine šteli za »ogrske vole«. Da bi moglo priti do pogona volov proti zahodnim mestom, je moralo biti izpolnjenih več pogojev: prebivalstvo zahodnoevropskih mest se je moralo pomnožiti v tolikšni meri, da mu je postalo potrebno široko zaledje za uvažanje živine; v krajih, odkoder naj bi živina prihajala, je morala živinoreja doseči tolikšen obseg, da je bil mogoč izvoz; slednjič so morale živali prenesti pogon na več sto kilometrov, ne da bi izgubile preveč svoje teže, kar predpostavlja določene lastnosti te živine in tudi možnost paše v krajih, koder so gnali to živino na prodaj. Lütge posebej poudarja tudi spremembe v prehranbenih navadah prebivalstva.³¹

B. Pasma »ogrske« govedi. Karpatska kotlina, sami Karpati in tudi nižine okrog njih so bili v zgodnjem srednjem veku pašna ozemlja, ugodna za nomadizem bojevitih konjeniških plemen. Potomci starega prebivalstva, kot npr. Vlahi, bodisi romunski bodisi prej ali slej slavizirani, so ohranili svoj način življenja polnomadskih živinorejcev. Tudi poslednji nomadi, ki so se polastili Panonije, da bi se tam naselili, Madžari, niso opustili živinoreje.

Zdi se, da von Strömer sprejema trditev, po kateri so primigeniusa, t. j. pasmo velikih govedi, sposobnih za dolge poti, v Panonski nižini uvedli pripadniki malega plemena Kumanov okrog začetka 14. stoletja. Prej naj bi bili poznali samo pasmo brachyceros.³² Toda če Makkai navaja kot prvo omembo ogrskih volov wroclawsko carinsko tarifo iz 1327³³ in če von Strömer naleti že leta 1305 v Nürnbergu na izraz corria hungarica,³⁴ se to dvoje ne ujema prav dobro s pravkar navedeno razlago, tem manj, ker obstajajo dokaj zanesljiva znamenja za pogon volov ob Donavi navzgor že v 13. stoletju.³⁵ Tako so najbrž bolj verjetne drugačne razlage: Kiss meni, da se je rasa, o kateri govorimo, razvila iz stepskega goveda, ki so ga uvedli Madžari ob svoji naselitvi v Karpatskem bazenu. S tem da so zavestno vzgajali to govejo pasmo, so ob prehodu iz 14. v 15. stoletje dosegli visoko in odporno pasmo, ki je bila sposobna za pogon na velike razdalje.³⁶ Začetek eksporta očitno ni čakal na to, da je bila ta pasma do kraja razvita.

Težo, ki so jo krave imele v 16. in 17. stoletju cenijo na povprečno 176 kg, teža volov, ki so jih klali v sami deželi vzreje, je znašala okrog 450 kg, v 18. stoletju pa morda nekaj več. Drugače je bilo z izvoznimi voli, ki so jih prodajali na Dunaju v letih 1770 do 1773 in ki so tehtali okrog 650 kg.³⁷ Vol te vrste je dajal navadno 262 do 280 kg mesa. Vendar ne bi bilo prav, če bi vedno računali s tako težkimi

³⁰ A. Dubois, L'exportation de bétail suisse vers l'Italie du XVI^e au XVIII^e siècle: esquisse d'un bilan, Intern. Ochsenhandel, 11—38.

³¹ F. Lütge, Strukturwandlungen im Ostdeutschen und osteuropäischen Fernhandel des 14. bis 16. Jhs; Sitzungsberichte 1964/1 (Bayerische Akademie der Wissenschaften, Philos. — hist. Kl.), München 1964, 57 pp., 29 in nasl.

³² W. v. Strömer, Zur Organisation des transkontinentalen Ochsen- und Textilhandels im Spätmittelalter. Der Ochsenhandel des Reichserbkämmerers Konrad von Weinsberg anno 1422; Intern. Ochsenhandel, 171—195. — Strömer se sklicuje na Makkai, ki pa je videti glede izvora pasme manj odločen: L. Makkai, Der ungarische Viehhandel 1550—1650; Aussenhandel, 487—490; — Idem, Der Weg der ungarischen Mastviehzucht vom Nomadismus zum Kapitalismus; Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege, Festschrift H. Kellenbenz I (Beitr. zur Wirtschaftsgesch. 5), Stuttgart 1978, 59—75. — Cfr. Lütge, Strukturwandel (kot v op. 31), 28, 41.

³³ Strömer, Organisation (kot v op. 32), 188². — Pickl, Viehhandel, 40.

³⁴ Strömer, Organisation (kot v op. 32), 173.

³⁵ Lütge, Strukturwandlungen (kot v op. 31), 28.

³⁶ Kiss, Bedeutung, 83.

³⁷ Kiss, Bedeutung, 88—90.

³⁸ Kiss, Bedeutung, 107.

živalmi: leta 1554 so gnali čredo 700 volov, v kateri je bilo: 50 % triletnih volov (tercov), četrtnina pravih volov in še četrtnina bikov.³⁹

Po Kissevi ceditvi so v 16. stoletju na eksportnem območju v Karpatskem bazenu gojili vsega 3.000.000 glav govedi.⁴⁰ »Ogrske« vole za izvoz so redili predvsem v nižini vzhodno od Donave (Alföld).⁴¹ Od druge četrtine 16. stoletja je bila ta sicer v turških rokah, kar pa ni oviralo niti izvoza proti zahodu niti razvoja kapitalističnih oblik v agrarni produkciji. Z živinorejo so se ukvarjali bogati kmetje, ki so živeli v privilegiranih trgih, jemali v zakup zapuščeno zemljo in zaposlovali mezdno delovno silo.⁴²

Velik del t. i. »ogrskih« volov je gotovo res prihajal iz tega ozemlja, vendar pa ne smemo naziva »ogrski« jemati preveč dobesedno. Po Sachsju je ta živina v resnici pogostoma prihajala iz Moldavije, Vlaške, Podolja, od obal Črnega morja in celo s Krima. V tej trgovini na zelo velike razdalje so kot posredniki nastopala sedmograška mesta kot Sibiu/Hermannstadt, Braşov/Kronstadt, Cluj/Klausenburg in Bistrita/Bistritz.⁴³ Toda tudi v deželah, skozi katere so gnali živino, so včasih mešali govedo lastne reje med črede, ki so jih gnali skozi. S tem so se npr. hoteli izogniti morebitnim izvoznim prepovedim.⁴⁴

C. Ceste, po katerih so gnali vole. Potem ko se je ogrski živini odprl zahodno-evropski trg, so »ogrskie« vole gnali proti zahodu predvsem v dveh velikih smereh. Zemljevid teh smeri in nekaterih njihovih variant je objavil Westermann⁴⁵ (videti je natančnejši za sever kot za jug), drug zemljevid pa je za vso Evropo objavil Pickl.⁴⁶

Prva smer, tista proti zahodu-severozahodu, je v glavnem vodila v Nemčijo in sledila teku Donave. V tej smeri je ena cesta ležala na severu, druga na jugu reke. Glavni trgi za vole so bili južno od Dunaja v Laxenburgu in Brucku, pozneje zlasti na dunajskem Ochsengriesu; v Nürnbergu, kjer se je končala glavna pot, je bil tisti trg, od koder so živino razprodajali naprej. Po Stromerju naj bi bil Aachen v začetku 15. stoletja zadnja severozahodna točka, do katere so se razširjali ogrski voli, nato pa je, podobno kot Köln, prešel v območje poljske živine.⁴⁷ Leta 1422 je neki pogon črede šel po poti skozi Esztergom/Gran-Wieselburg-St. Pölten-Amstetten-Enns-Schärding (prehod čez Inn), Mainz in Bingen; meja med ogrsko in poljsko živino naj bi bila v tem času na Moselli. V Kölnu so se ogrski voli pojavljali le izjemoma v 14. in 15. stoletju.⁴⁸ Če so gnali živino proti zahodu iz že omenjenih romunskih in ukrajinskih pokrajin, so si izbrali tudi druge poti, npr. čez Kraków, odkoder so vodile bodisi na Moravsko in Češko bodisi v Šlezijo. Po pogodbi, sklenjeni leta 1588 med Angleži in moldavskim knezom, naj bi bila kupljena živina šla čez Gdanjsk ali čez Hamburg, toda pri tem gre gotovo le za izjemne poti.⁵⁰

Druga, zahodno-južno-zahodna smer je vodila prek slovenskih dežel pod izrastki Alp, čez Kras in Goriško naprej v Furlanijo in se je končala v Benetkah. Če zdaj naštejemo od severa proti jugu tri glavne ceste, ki so pripadale tej smeri, jih hkrati razvrščamo tudi od bolj pomembne k manj pomembni. (1) Najbolj so uporabljali ljubljansko, z drugim imenom tudi kraško cesto kot glavno zvezo med Pa-

³⁹ Pickl, Viehhandel, 46, 51, 57.

⁴⁰ Kiss, Bedeutung, 105.

⁴¹ Zs. P. Pach, Das Entwicklungsniveau der feudalen Agrarverhältnisse in Ungarn in der zweiten Hälfte des XV. Jhs; Etudes historiques publiées par la Commission Nationale des Historiens hongrois I, Budapest 1960, 387—435, spécialement 418.

⁴² Makkai, Der Weg (kot v op. 32), passim.

⁴³ C. L. Sachs, Metzgergewerbe und Fleischversorgung der Reichsstadt Nürnberg bis zum Ende des 30. Jährigen Kriegs; Mitt. d. Vereins f. Gesch. d. Stadt Nürnberg 24/1922, 1—260. — Kiss, Bedeutung, 100. meni, da so bili ogrski voli v primeri s transilvanskimi boljši.

⁴⁴ Pickl, Auswirkungen, 104, op. 111.

⁴⁵ E. Westermann, Forschungsaufgaben, des internationalen Ochsenhandels aus mitteleuropäischer Sicht; Intern. Ochsenhandel 261—288, zemljevid na str. 267.

⁴⁶ Pickl, Routen, 149—150.

⁴⁷ Stromer, Organisation (kot v op. 32), 174.

⁴⁸ Stromer, o. c. 180—184. — F. Irsigler, Konrad von Weinsberg (etwa 1370—1448). Adeliger-Diplomat-Kaufmann, Württembergisch Franken 66/1982, 75—76.

⁴⁹ F. Irsigler, Zum Kölner Viehhandel und Viehmarkt im Spätmittelalter, Intern. Ochsenhandel, 219—234.

⁵⁰ Sachs, Metzgergewerbe (kot v op. 43), 163 in nasl.

nonijo in Primorjem. Njen severnejši krak je sledil trasi nekdanje glavne rimske ceste z izhodiščem v Ogleju. Črede volov so ponavadi segnali blizu Blatenskega jezera, nakar so prešle na cesarsko ozemlje blizu Ptuja in prekoračile Slovenijo mimo Celja in Ljubljane. Tu se leta 1460 omenjajo pašniki, namenjeni živini, ki so jo gnali tod mimo. Drugič so črede prekoračile mejo pri Gorici, ki je bila beneški nakupni center na cesarskem ozemlju, toda že blizu furlanski meji. (2) Če zdaj sledimo isti cesti iz zahodne smeri, se je od nje odcepila druga cesta v nekoliko bolj južni smeri nedaleč od Ajdovščine. V nadaljnjem poteku te ceste je bilo moč zopet priti na prvo pri Kalcah (gre verjetno za tisto cesto, ki so jo Benečani označevali kot spodnjo cesto) ali pa je bilo moč prekoračiti Notranjsko in Dolenjsko do Krke in naprej do Zagreba. Zdi se, da so se te ceste posluževali predvsem tedaj, če na ljubljanski cesti ni bilo dovolj paše,⁵¹ morda tudi za tihotapstvo. (3) Tretja cesta je iz Ogrske vodila skozi Hrvaško in je povezovala trgovski središči Zagreb in Legrad skozi dokaj samotno pokrajino s hrvaškim Primorjem, predvsem s krajema Bakar in Senj. — Vse tri navedene povezave med Panonijo in morjem so se druga drugi približevale med Ptujem in Legradom, kjer je bilo stičišče med cesarstvom in Ogrsko-Hrvaško. (4) Izjemoma, npr. 1532—1535, so pogone usmerili tudi po cesti, ki je ležala severno od doslej navedenih. Vodila je od Ptuja vzdolž Drave čez Koroško in se usmerila nato v Furlanijo ali baje tudi na Tirolsko in v vzhodno Švico.⁵²

Habsburžani so dobili pod svojo oblast štajerski odsek prve ceste okrog leta 1280, večino njenega poteka po cesarskem ozemlju pa 1335. Nad drugo cesto so dobili kontrolo 1374. Čeprav so za nekaj desetletij v prid Dunaju in Dunajskemu Novemu mestu omejevali trgovski promet na obeh cestah, ki sta prečkali Kranjsko, le niso mogli prepovedati pogona živine po njih.⁵⁴ Po padcu Srbije (1459) in Bosne (1463) so se Turki približali hrvaški cesti in jo začeli ogrožati, to pa je še povečalo pomen ljubljanske ceste. Po izumrtju Celjskih grofov (1456) in po koncu boja za celjsko dediščino je bila ljubljanska cesta — izvzemši že omenjeno zavzetje tržaškega zaledja po Benečanih v vojni 1463 — trdno v habsburških rokah. Po izumrtju Goriških grofov (1500) so Habsburžani nadzorovali tudi glavni prehod v Furlanijo.

Č. Začetki. Kar zadeva začetke in prva stoletja trgovine z volmi, smo že omenili nemški podatek iz 1305 in šlezijskega iz 1327 ter očrtali itinerar pogona iz leta 1422. Tu lahko še dodamo, da je neki nürnberški trgovec 1358 kupil vole v Budimu in da v podatkih iz 1473 in 1492 naletimo na ogrske vole v Baslu in Kölnu.⁵⁵

Očitno je tudi v smeri proti Jadranskemu morju trgovina z volmi dosegla nekaj večji obseg okrog 1300. V pogodbi iz 1233 je bilo govora le o beneški trgovini z mesom in kožami. Statuti mesta Gorice iz 1307 in 1351 pa so že izrecno govorili o živini in predpisovali, da je treba tretjino vse živine, nakupljene med Gorico in Razdrtim (razdalja kakih 50 km) prignati na goriški trg, na katerem je bilo treba obvezno ponuditi naprodaj tudi vso živino, ki je izvirala iz bolj oddaljenih krajev.⁵⁶ S tem je bila mišljena najmanj vsa Kranjska. Pri tem kajpada ni šlo za preskrbo same Gorice, ki je bila tedaj nedvomno še precej majhna, temveč za dobiček, ki so si ga Goričani obetali od preprodaje, zelo verjetno beneškim kupcem. Toda tudi za ogrsko živino imamo že iz 14. stoletja gotove dokaze, da so jo gnali tudi v mesta blizu Jadranskega morja. Pravica do trgovine z ogrsko živino je bila izrecno zagotovljena ljubljanskim trgovcem leta 1360 in ptujskim leta 1368.⁵⁷

⁵¹ Pickl, Auswirkungen, 88 (primer iz leta 1539).

⁵² Pickl, Routen, 150.

⁵³ F. Zwitter, Starejša kranjska mesta in meščanstvo, Ljubljana 1929, 59—61.

⁵⁴ O. Pickl, Zur Handelspolitik der frühen Habsburger in Innerösterreich; Der Unternehmer und die Geschichte, Wien 1979, 82—103, zlasti 91 in nasl.

⁵⁵ Kiss, Bedeutung, 105, toda prim. op. 49.

⁵⁶ Gestrin, Trgovina, 172.

⁵⁷ S. Vilfan, Srednjeveška Ljubljana (rokopis). — Pickl, Viehhandel, 41. — O učinkovitosti ptujskih privilegijev sredi 15. stoletja prim. O. Pickl, Innerösterreichs Handelsbeziehungen zu Süddeutschland und Venedig im Spiegel von Behaim-Handelsbriefen der Jahre 1418 bis 1457; Festschr. F. Hausmann, Graz 1977, 379—408.

D. Trgovci in posredovanje oblasti. V prvi polovici 16. stoletja so med Ogrsko in Benetkami kupčevali z volmi predvsem trgovci iz Bergama, Bergamaski.⁵⁸ »Najslavnejši trgovci« na Ptuj in na ljubljanski cesti⁵⁹ je bil sredi 16. stoletja Italijan Peter Valentin, ki je od 1544 do 1564 po svojih lastnih navedbah plačal okrog 360.000 gld raznih pristojbin. Po trditvah dunajske dvorne komore naj bi bilo šlo v resnici za 340.000 gld, kar pa je še vedno ogromna vsota in dokazuje izredni obseg Valentinovega poslovanja.⁶⁰ Tudi drugi trgovci z živino na ljubljanski cesti so bili Italijani.⁶¹ Ko je položaj na Ogrskem okrog leta 1566 ogrožal preskrbo Benetk, je Signoria sprejela zelo stroga pravila o nakupu živine (1563, 1566, omilitev 1572)⁶² in volovskih poslov se je polastila beneška »Compagnia del partito della beccaria« (mesarska družba). S tem da je zavlačevala nakup živine v Gorici, se ji je najprej posrečilo močno znižati njene cene.⁶³ Trgovci iz zaledja so se zato umaknili iz trgovine z živino in, deželni knez Notranje Avstrije, nadvojvoda Karel, je moral leta 1572 dovoliti beneškim trgovskim agentom neposredni nakup živine na Ogrskem. Da bi se pri tem vsaj formalno spoštovale pravice tranzitnih mest, je en nakupovalec družbe postal ptujski meščan ali pa so si poiskali zastopnika kar med Italijani, ki so že bili naseljeni v tem mestu.⁶⁴ Po padcu Sigeta leta 1566 se je na Ogrskem izhodišče za pogone volov premestilo proti severu, Benetke pa se kljub temu iz kupčije niso umaknile in ljubljanska cesta je ostala pomembna za preskrbovanje Benetk. Leta 1572 je notranjeavstrijski nadvojvoda podelil beneški mesarski družbi pravico do neposrednega nakupovanja volov na Ogrskem. Ko je med trinajstletno avstrijsko-turško vojno (1593—1606) prišlo v habsburških deželah do pomanjkanja mesa, je moral deželni knez prepovedati vsaj izvoz štajerskih volov in habsburška vladarja sta si prizadevala omejiti beneško trgovino v prid Dunaju in nemškim mestom. Cesar Rudolf II. je kot ogrski kralj leta 1597 prepovedal beneški družbi nakupovanje volov na Ogrskem. Posebna obvestila o tej prepovedi so bila dostavljena ne samo v Benetke, temveč tudi turškim vazalnim knezom v Transilvaniji, Moldaviji in na Vlaškem. Toda Benetke so se kljub vsemu izognile grozečemu pomanjkanju: že v začetku 17. stoletja so beneški nakupovalci prenesli svojo dejavnost na hrvaško ozemlje grofov Zrinskih, ki so bili dovolj močni, da so lahko na svojih domenah vzdolž turške meje izvajali svojo lastno gospodarsko politiko. Ob Dravi, nedaleč od sotočja z Muro, so Zrinski gospodovali trgu Legrad, kjer so mogli Benečani nakupovati živino, da bi jo gnali v pristanišče Bakar, ki je prav tako pripadalo Zrinskim.⁶⁵ Turški poraz v bitki pri Sisku ob začetku navedene vojne (1593) je bil za nekaj časa omilil nevarnosti ob tej meji. Velike vojne operacije so tedaj potekale na Ogrskem.

Izvoz govedi iz slovenskih dežel v smeri proti Benetkam je zopet bolj oživel leta 1606. Kar pa zadeva tranzit, je graška dvorna komora kot deželnoknežji finančni urad sklenila, da ga bo dala v zakup (appalto), da ga bo »apaltirala«, in to skupaj z izvozom ali pa vsaj z velikim delom izvoza. Prvo zakupno pogodbo so sklenili leta 1611 s florentinskim bankirjem in trgovcem, naseljenim v Nürnbergu, Karlom Albertinellijem, ki je dotlej med drugim kupčeval s suknom. Zakupnik-apaltator je pritegnil v te posle tržaškega trgovca Tomaža Ustia in druge osebe. Potem ko ga je za tri leta prekinila avstrijsko-beneška vojna, so apalto obnovili. Graška dvorna komora, katere gospodar je bil pravkar dosegel položaj cesarja, je

⁵⁸ Pickl, Auswirkungen, 109.

⁵⁹ Ljubljanski trgovci so se s to trgovino ukvarjali le izjemoma: Valenčič, Ljubljanska trgovina (kot v op. 29), 136, 137.

⁶⁰ Pickl, Auswirkungen, 96.

⁶¹ J. Zontar, Drobeč registra ... 1544, Kronika XVI/1968, 32—44. Domači trgovci so gnali »deželno« živino. — Pickl, Auswirkungen, 91, 97. — O. Pickl, Der Handel Wiens und Wiener Neustadts mit Böhmen, Mähren, Schlesien und Ungarn in der ersten Hälfte des 16. Jhs. (Mit einem Exkurs über den Ochsenhandel von Ungarn nach Venedig im letzten Viertel des 16. Jhs.), Aussenhandel, 320—341.

⁶² Pickl, Auswirkungen, 100.

⁶³ Pickl, Auswirkungen, 98—102. — Ob tej priložnosti je Ljubljana leta 1571 dobila skladiščno pravico za vso tranzitno živino, razen za tisto, ki je bila namenjena na goriški trg: Valenčič, Ljubljanska trgovina (kot v op. 29), 137.

⁶⁴ Pickl, Auswirkungen, 101—104. — Idem, Mautbuch (kot v op. 6), 311.

⁶⁵ Pickl, Auswirkungen, 122—123. — Valentinitisch, Viehhandel, 213—215.

sicer nameravala monopolizirati tudi trgovino z nekaterimi drugimi predmeti, vendar pa je ta načrt propadel zaradi močnega odpora kranjskih in koroških stanov.

Albertinelli je umrl leta 1620 v Gradcu. Po njegovi smrti so zaradi pomanjkanja prepovedali izvoz živil iz notranjeavstrijskih dežel, medtem ko je tudi na drugi strani beneška oblast morala zapreti meje zaradi kuge. Toda zapora ljubljanske ceste po zaslugi tihotapstva in bakarske ceste beneški republikli ni povzročila velike škode. Že v teh letih in še bolj po odpravi omejitev (1625) je bila kupčija z volmi sprva skrivaj in potem javno v rokah iz Bergama izvirajočega trgovca Matija Gualandro ali Qualandro, ki se je priselil na Ptuj. Bil je nepismen, toda poslovni genij. Ob njegovi smrti leta 1636 je njegovo premoženje, ki so ga sestavljala predvsem zemljiška gospostva, imelo cenilno vrednost 112.553 gld. Poprej je ogrski državni zbor sprostil trgovino in pogon volov na svojem ozemlju; zopet so začeli črede gnati proti Bakru. Leta 1637/38 so apalto in z njim tudi volovsko kupčijo na oslabiljeni ljubljanski cesti podelili družbi treh Italijanov, od katerih sta se dva posvetila nakupu živine, ki jo je v Benetkah prevzemal tretji član, Milančan Carlo Miglio, povezan z beneško družino živinskih trgovcev Targa. Družba se je morala boriti z velikimi težavami. Končno se je morala zadovoljiti s tem, da so ji beneški dolžniki obljubili plačati del svojih dolgov v suknu. Propadla je 1642.

V naslednjem letu so se povezali nekateri beneški trgovci, ogrskohrvaški magnati, turški paša v Kaniži in Qualandrov sin Fermo, tako da je nastala nevarnost, da se bo vsa volovska kupčija usmerila proti bakarskemu pristanišču. Oblasti habsburških dežel so odgovorile s tem, da so prepovedale vso trgovino z Benetkami. Kmalu pa je nova napetost med Benetkami in otomansko porto povzročila spremembo načrtov. Da bi zagotovila preskrbo po ljubljanski cesti, ki je bila Turkom manj izpostavljena, je beneška vlada pooblastila člana propadle družbe, Carla Miglia, za nakup mesa; malo pozneje je cesar z njim sklenil zaupno apaltatorsko pogodbo. Leta 1653 sta si Miglio in njegov družabnik zagotovila izvoz koroških volov (o katerem so tedaj smeli odločati stanovi te vojvodine). To se je zgodilo v času, ko je po danes veljavnem mnenju razmah pogona volov po ljubljanski cesti dokončno prenehal.⁶⁶ Pozneje se je ta kupčija krčila, ostala pa vseskozi v rokah italijanskih družin, npr. v drugi polovici 17. stoletja na Koroškem naseljenih Mile-sijev.⁶⁷

F. Kvantitete. Preglejmo še nekaj kvantitativnih podatkov. Nekateri menijo, da so pašne regije na severozahodu srednje Evrope dobavljale drugim pokrajinam v začetku 16. stoletja 150.000 glav, okrog 1600 pa 350.000 glav živine.⁶⁸ Obseg ogrskega izvoza je gotovo nihal v odvisnosti od vsakokratnih okoliščin. Nekatere cennitve pa so vendarle videti pretirane, npr. če naletimo na trditev, da se je pred 30-letno vojno vsako leto napotilo proti zahodu 300.000 do 400.000 ogrskih volov.⁶⁹ Tudi številke od 100.000 do 200.000⁷⁰ so, kar zadeva maximum, nekoliko dvomljive. V letih 1549—1551 je moč na Dunaju kot nakupnem in tranzitnem tržišču ugotoviti letno povprečje 66.000 ogrskih volov. Za leta 1548—1558 računajo na letno povprečje 55.000, kar je videti dokaj prepričljivo tudi kot številka, ki sploh predstavlja glavnino ogrskega izvoza proti zahodu, saj se je ta večidel usmerjal prek Dunaja.⁷¹ Kljub temu bi se lahko tudi letna povprečna vsota 130.000, ki jo za 16. stoletje postavlja Kiss,⁷² lahko še gibala v okvirih možnosti. Nadalje ugotav-

⁶⁶ Valentinitisch, Viehhandel, passim. — H. Valentinitisch, Die Familie Qualandro in Pettau; Südost-deutsches Archiv 15—16/1972—1973, 66—78.

⁶⁷ H. Valentinitisch, Italienische Unternehmer im Wirtschaftsleben der innerösterreichischen Länder 1550—1650; Wirtschaftskräfte... (kot v op. 32), 702. — Idem, Grossunternehmer und Heereslieferanten in der Steiermark und an der Windischen Grenze; Zeitschr. d. Hist. Ver. f. Steiermark 76/1975, 156—158 (o rodbini Miglio).

⁶⁸ Pickl, Routen, 143 in nasl.

⁶⁹ Irsigler, Weinsberg (kot v op. 48), 75. Ko navaja te številke, avtor očitno podaja splošno mnenje.
⁷⁰ Lütge, Strukturwandlungen (kot v op. 31), 6, toda za vse vzhodne dežele (!) v 15. in 16. stoletju.
— H. Prickler, das Volumen des westlichen ungarischen Aussehndels vom 16. Jh. bis 1700, Auswirkungen 131—144. Številke od 150.000 do 200.000 omejuje na leta med 1570 in 1590, všteta pa pri tem tudi tranzitno živino, 140—141. — Kiss, Bedeutung, 105, 109 uvršča število 200.000 v celoti v ogrski eksport.

⁷¹ Pickl, Routen, 157.

⁷² Kiss, Bedeutung, 107. — Cfr. Makkai, Weg (kot v op. 32), 59—75.

ljajo, da je v dobi tridesetletne vojne ogrski izvoz dosegel le letno povprečje 60.000 glav, nakar je v drugi polovici 17. stoletja še nazadoval, potem pa se je opomogel, dosegel v prvi polovici 18. stoletja 60.000 glav in se v drugi polovici stoletja povzpел na 85.000, kar naj bi bila raven, ki se je približevala ravni 16. stoletja.⁷³ Po letu 1770 naj bi bil dunajski trg povpraševal po 40—45 % izvoženih ogrskih volov, iz česar bi mogli sklepati na skupni izvoz kakih 75.000 do 77.770 glav.

Kakšen je bil delež dveh velikih transportnih smeri pri tem izvozu? Ko bremo nekatere cenitve teh razmerij, najprej osupnemo. Leta 1542 naj bi bila jadranska smer udeležena v skupnem ogrskem izvozu (ne samo volov!) proti zahodu samo s 5 %; prav tako pa tudi v letih 1574—1576.⁷⁵ Tedaj naj bi bilo izmed 40.000 volov, vpisanih v ogrskih carinskih računskih knjigah, le 5 % (2.000 glav) prečkalo carinski odsek slavonskega Nedelišča, torej krenilo proti Jadranu. Toda predvsem je treba pripomniti, da nobena izmed teh števil ni reprezentativna. Leto 1542 zdaleč ni bilo normalno, pa tudi številka za leti 1574—1576 se preveč razlikuje od tiste, ki nam je sporočena za 1587, ko naj bi bili izvozili 130.000 živali.⁷⁶

Na tem mestu je potrebnih nekaj besed o virih. Kvantitativne podatke črpamo v veliki meri iz računskih knjig, v katerih so zapisane različne pristojbine za prehod blaga čez določene kraje. Te knjige nam brez dvoma dajejo zanesljive podatke o minimalnih količinah blaga, ki so šle mimo carinske, mitninske ali podobne postaje, ne povedo pa nam ničesar o tihotapstvu, bodisi da je potekalo po skrivnih poteh bodisi da so ga tolerirali podkupljeni uradniki.⁷⁷ Tudi zakupne pogodbe, ki sicer navajajo natančne številke, koliko sme zakupnik gnati živine, dajejo le približno predstavlo o dejanskem prometu. Kar zadeva razmerje med obema smerema, nemško in jadransko, je Pickl vsekakor prepričljivo dokazal, da so trgovci včasih plačali ogrsko tridesetino pri uradih v severnih predelih države, nato pa so z nakupljeno živino prekoračili mejo na jugozahodu, ne da bi še enkrat plačali tridesetino. Gotovo torej ne drži, da je po jadranski smeri šlo le kakih 5 % vseh volov, ki jih je izvažala Ogrska. Vsaj okrog sredje 16. stoletja bo bolj držalo, če zahodno-severo-zahodni smeri pripisujemo približno 80 %, jadranski pa kakih 20 % celotnega izvoza. V njem pa so živina in kože (teh je šlo po tej smeri 200.000—220.000 letno) obsegale blizu 90 %.⁷⁸ Dodajmo še zelo preprost račun: v nekaterih letih so izvažali proti jadranski obali 20.000 in več glav; če bi ta številka predstavljala 5 % celotnega izvoza govedi, bi ta moral znašati kar 400.000 glav — maksimum, ki bi ga morda zagovarjal le največji optimist, ki pa je vsekakor kaj malo verjeten.

Več kot taka zelo in celo pretirano globalna cenitev deležev nam najbrž obeta pregled števil, s katerimi razpolagamo za obalne ceste. Prvi kvantitativni podatek, ki dopušča vsaj približen račun, izvira iz let 1477/78, ko je cesar Friderik III. pričakoval, da mu bo novi nabitek (aufschlag) dajal letno 1.000 gld. Ta nabitek naj bi bil znašal 10 beneških soldov za vole oziroma 4 črne denariče za skopljene ovne, ki bi jih skozi Kranjsko gnali proti severni Italiji.⁷⁹ Iz tega lahko izračunamo, da so pričakovali izvoz in tranzit kakih 9.000 volov.

Trgovska družba v Beljaku je med leti 1512 in 1517 dobavljala Benetkam letno 13.000 volov, med njimi nedvomno precej ogrskih.⁸⁰

⁷³ Kiss, Bedeutung, 108, 109.

⁷⁴ I. N. Kiss, Die Krise der Fleischversorgung von Wien 1770—1773; Beiträge zur Handels- und Verkehrsgeschichte (Grazzer Forsch. zur Wirtschafts- u. Sozialgesch., Bd. 3), Graz 1978, 95—120.

⁷⁵ G. Ember, Ungarns Aussenhandel mit dem Westen um die Mitte des XVI. Jhs, Aussenhandel 86—104, npr. str. 87. — Makkai, Der Weg (kot v op. 32).

⁷⁶ Makkai, Der Weg (kot v op. 32). — I. N. Kiss, Die Rolle der Magnaten-Gutswirtschaft im Grosshandel Ungarns im 17. Jh.; Aussenhandel 451—482, zlasti op. 1.

⁷⁷ Valentinitich, Viehhandel, 213.

⁷⁸ Pickl, Auswirkungen, 90, 91, 105. — Prickler, Volumen (kot v op. 70), 135. Kakor hitro razpolagamo s konkretnimi podatki, postanejo razmerja med posameznimi smermi bolj verjetna. Za kože prim. tudi F. Gestrin, Il commercio dei pellami nelle Marche del XV e della prima metà del XVI secolo; Atti e Memorie (Deputazione di storia patria per le Marche), Ancona 1978, 255—275. — Idem, Trgovina slovenskih dežel z italijanskimi ob koncu srednjega veka in v XVI. stol., Zgodovinski časopis 29/1975, 94—102.

⁷⁹ Pickl, Auswirkungen, 84.

⁸⁰ J. Zontar, Villach und der Südosten; 900 Jahre Villach, Villach 1960, 459—522, zlasti 475. — Pickl, Routen, 144.

Zakupnine za nabitek na ljubljanski cesti oziroma računске knjige tega nabitka dokazujejo, da se je tranzit med leti 1516 in 1526 dvignil, nato pa je po turški zmagi pri Mohaču v desetletju 1526—1536 padal; tedaj je opazno pomanjkanje mesa v samih tranzitnih deželah in v Benetkah.⁸¹ Toda vsaj izvoz domače živine proti zahodu je bil še vedno dokaj živahen: mitninska računска knjiga iz Bače za leto 1536 dokazuje, da so trgovci in razni mali lastniki v tem letu gnali iz Kranjske proti Furlaniji in posredno proti Primorju 1.176 volov, tri krave in 117 delovnih konj.⁸² Šlo je za živali, ki so očitno izvirale iz same Kranjske in ki so jih gnali po dokaj drugorazredni cesti.

Kljub oviram, ki so se postavljale na turški in ogrski plati, so bili dohodki, ki jih je v teh letih dajal nabitek na živino, gnano po ljubljanski cesti, precej visoki. Kranjski deželni glavar in nesrečni poveljnik vojnega pohoda leta 1537, Janez Kacijanar, je leto prej dal nadvojvodi Ferdinandu posojilo v znesku 34.000 gld, dobil pa zato v zastavo dohodke od živinskega nabitka, ki so ga pobirali v Ljubljani. To posojilo je bilo 4 do 5-krat večje, kot so tedaj znašali letni neposredni davki Kranjske dežele in deželni knez si je močno prizadeval pridobiti nazaj v svoje roke nabitek, ki je bil očitno prav lep vir dohodkov. Kmalu po polomu vojnega pohoda je bil Kacijanar zahrbtno ubit. Njegovo bogastvo in njegova vloga upnika proti deželnemu knezu pri tem najbrž nista bila popolnoma nepomembna.⁸³

Iz ljubljanskega nabitka lahko sklepamo, da je globalni tranzit proti sredi 16. stoletja naraščal in dosegel vrhunec okrog 1560.⁸⁴ V štirih mesecih in pol je leta 1544 šlo skozi ljubljanske nabitniške urade 4.277 glav živine, 1.058 tovorov ter 68 kosov kož.⁸⁵ Toda leta 1555 je zvišanje ljubljanskega nabitka na kože povzročilo, da se je promet z njimi prestavil na turško ozemlje (čez Bosno proti Dubrovniku), zaradi česar se je tudi nasprotni promet začel usmerjati na to cesto.⁸⁶ Po že omenjenih dogodkih leta 1566 je kupčija z ogrskimi volmi proti jadranski obali okrog 1570/71 padla na polovico.⁸⁷

Doslej smo lahko sledili porastu in padcem, ne da bi mogli vedno ugotoviti natančne številke leto za letom. Potem ko je nastala beneška družba za kupčijo z živino, postajajo viri bolj izčrpnji.

Med leti 1577 in 1583 se je letni izvoz iz Ogrske, ki so ga zapisali na ogrsko-slavonski strani, gibal med 14.000 in 19.500 glavami, vendar primerjava z ljubljanskim nabitkom za leto 1579 kaže, da je družba gnala po tej cesti 22.436 glav, kar je za 6.000 več kot je bilo napovedanega in zacarinjenega na ogrski meji.⁸⁸ V tretji četrtini 16. stoletja smemo torej ceniti povprečni letni import beneškega ozemlja na 20.000 glav govedi, nakupljenih na vzhodu.

Ta lepi tranzit je privedel do tega, da je deželni knez notranjeavstrijskih dežel leta 1584 povečal nabitek za več kot 60 %. Skupna vsota vseh pristojbin, ki so jih pobirali na ljubljanski cesti, se je tako povišala na 15 gld na glavo govedi. Poskus družbe, da bi prestavila pogon govedi na turško ozemlje prek Bosne proti zadarskemu pristanišču v Dalmaciji (1584/85), se je ponesrečil in tranzit skozi slovenske dežele je še nekaj let ostal kar znaten.⁸⁹ Med prvim majem 1584 in koncem leta 1585 je skozi mitniško postajo Vransko na ljubljanski cesti šlo 8.641 volov.⁹⁰

⁸¹ O. Pickl, *Geadelte Kaufherren, Blätter für Heimatkunde* 44/1970, 20—21 (o družini Thumer), toda Mosconi (str. 25) so bili italijanskega izvira. — Idem, *Auswirkungen*, 87. — H. Valentinitz, *Hans Edelmann — ein steirischer Kaufmann und Unternehmer zur Zeit des Dreissigjährigen Krieges*, *Blätter f. Heimatkunde* 48/1974, 80—88. — Gestrin, *Slov. — ital.* (kot v op. 78), 102—104.

⁸² F. Gestrin, *Mitninske knjige* 16. in 17. stoletja na Slovenskem (povz.: *Libri daziari del cinquecento e seicento in Slovenia*), *Fontes rerum slovenicarum I* (Academia . . . scientiarum . . .), Ljubljana 1972, 24, 68. — Idem, *Trgovina*, 171—174.

⁸³ S. Vilfan, *Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege aus der Sicht der Ranzionierungen, der Steuern und der Preisbewegung*; *Auswirkungen*, 177—199, zlasti 178—179.

⁸⁴ Pickl, *Auswirkungen*, 88—93.

⁸⁵ Zontar, *Register* (kot v op. 61). — Pickl, *Auswirkungen* 91.

⁸⁶ Pickl, *Auswirkungen*, 93—94.

⁸⁷ Pickl, *Auswirkungen*, 96—97.

⁸⁸ Pickl, *Auswirkungen*, 104. — Idem, *Viehhandel*, *passim*.

⁸⁹ Pickl, *Auswirkungen*, 115—116.

⁹⁰ Pickl, *Vransko* (kot v op. 6), 316.

Leta 1587 so zapisali 17.536, v naslednjem letu pa 17.136 glav govedi, ki so jih gnali prek Gorice z znatnimi dobički za beneško družbo (cenili so jih na 80—90.000 gld letno), pa tudi z lepimi dohodki iz nabitka na Kranjskem, od katerih je 42,5—67 % prihajalo od prometa z ogrskim govedom. Celo v zelo viharinih devetdesetih letih 16. stoletja je nakupovalec družbe mogel nadaljevati s svojimi posli (od marca 1593 do septembra naslednjega leta: 30.708 glav⁹¹ itd.).

Potem ko se je promet vsaj delno preusmeril na bakarsko cesto, je Albertinelli od julija 1613 do konca leta 1614 prejel prepustnice, po katerih je smelo beneško mejo prečkati 10.326 volov, od tega 7.176 ogrskih, 1.750 štajerskih, 750 koroških, 450 kranjskih in 200 »deželnih« brez natančnejše navedbe. Domači mesarji so trdili, da bo zakupnik v resnici gnal dva do trikrat več živine, kot je bilo v pismu.⁹²

V letih 1611—1622 izstavljene prepustnice so se po poročilu graške dvorne komore nanašale na 41.676 ogrskih volov, nadalje 6.750 štajerskih, 3.000 koroških in 1.100 kranjskih volov. Seštevek vseh prepustnic iz tistih let, ki so ohranjene v kopijah, pa znaša 44.920 ogrskih volov in 10.050 deželnih volov. Letno povprečje 4.600 glav ne bi bilo realno, ker pri izračunu povprečja ne smemo šteti leta avstrijsko-beneške vojne in časa, ko so se čutile njene posledice. Bilo je znatno višje.

Po vojni so prepustnice skozi Štajersko, Koroško in Kranjsko vsebovale:

1619	7.000 ogrskih volov	1.000 deželnih volov
1620	5.800 ogrskih volov	
1621	9.000 ogrskih volov	1.600 štajerskih volov
1622	(v tem letu so veljale omejitve, deloma v prid Dunaju in nemškemu trgu) 500 legalno dovoljenih volov, 450 zajetih tihotapljenih volov	
1623	pomanjkanje	
1625		500 deželnih volov
1627	1.500 ogrskih volov	1.300 deželnih volov
1628	2.600 ogrskih volov	500 deželnih volov
1629	7.800 ogrskih volov	1.600 deželnih volov
1631	6.100 ogrskih volov	1.150 deželnih volov
1632	6.989 (izvor ni označen)	
1633	7.880 (izvor ni označen)	
1634	14.047 (od tega realiziranih kakih 7.000)	

Če k temu upoštevamo še zlorabo prepustnic, tihotapstvo in nedokumentirane zakonite pogone (npr. s carinsko oprostitvijo),⁹³ lahko cenimo, da je v kolikor toliko normalnih letih prve polovice tridesetletne vojne po suhozemni poti proti Benetkam hodilo kakih 10.000 ogrskih in 3.000 domačih volov.

Nekje naletimo na trditev, da je leta 1633 tranzit na bakarski cesti dosegel 40.000 glav,⁹⁴ kar je popolnoma neverjetna številka, če upoštevamo potrebe Benetk in še povrh dejstvo, da je bil v istem letu dovoljen tranzit skozi Ljubljano za 8.000 volov. Pri tem tudi ne gre pozabiti na težavnost pomorskega transporta živine.

Ob tej priložnosti naj le na kratko omenimo neka opazovanja glede tega transporta: računske knjige štiridesetine na Reki iz 16. in 17. stoletja kažejo, čeprav so zelo fragmentarne, da živine normalno niso izvažali skozi to пристanišče.⁹⁵ Tudi smo že mogli opaziti, da poskus prevoza skozi zadersko pristanišče, ki je bilo še dosti bolj oddaljeno, ni uspel. Zato dvomim, da bi bil ovinek skozi Bakar od začetka 17. stoletja do 1670/71⁹⁶ res tako zelo dolgotrajen in pomemben. V prid temu dvomu bi lahko navedli tudi primer zagrebškega trgovca Zuana Pastorja, ki je leta 1515 poskusil z ladijskim transportom živine v Benetke. 4.487 glav je prišlo na cilj, 120 se jih je potopilo⁹⁷ in pomorska pot se ni izkazala kot posebno praktična za take namene. Dodamo naj še, da v pogodbi, ki jo je 1642 sklenil grof Zrinski s svojimi

⁹¹ Pickl, Auswirkungen, 115—122. — Idem, Viehhandel, 57.

⁹² Valentinitich, Viehhandel, 220.

⁹³ Valentinitich, Viehhandel, 220, 236.

⁹⁴ Pickl, Auswirkungen, 124, sklicujoč se na Zs. P. Pach-a.

⁹⁵ Gestrin, Mit. knj. (kot v op. 82), 24, 68. — Idem, Trgovina, 171.

⁹⁶ Pickl, Auswirkungen, 124 in zlasti Idem, Routen, 154, kjer se sklicuje na Zs. P. Pach-a.

⁹⁷ Pickl, Auswirkungen, 85.

bakarskimi podložniki, ni niti sledu o transportu ogrskih volov. Vsaj njegovi podložniki niso imeli v tej zvezi prav nikake dolžnosti.⁹⁸ Ali ni bolj verjetno, da je bila bakarska cesta le priložnostni izhod v sili? Če le mogoče, so brez dvoma dajali prednost suhozemni poti.⁹⁹

F. Konsum mesa. Slednjič se je treba vprašati, kakšne so bile posledice volovskih pogonov za prehrano mestnega prebivalstva. Lerner¹⁰⁰ priznava prigonu tujih volov v Nemčijo le skromno vlogo: po njegovem so se meščani sami ukvarjali z živinorejo in meso je bilo le dodaten obrok prehrane. Če Lerner pri tem meni, da raznih stoletij ne kaže preveč pogumno primerjati med seboj, je treba dodati, da je pri takih računih še teže upoštevati socialne strukture, zaradi katerih obstaja nevarnost, da je vsako na glavo prebivalca preračunano povprečje le iluzorna številka. Poskusimo vseeno o tem nekaj reči:

Ocene o tem, koliko mesa so konsumirali v mestih 15.—17. stoletja se med seboj občutno razlikujejo. Po Abelu naj bi bil meščan do srede 16. stoletja pojedel letno kakih 100 kg mesa, pozneje pa manj.¹⁰¹ Po Kissu naj bi šlo okrog 1500 le za 47,2 kg. Kiss primerja te številke s podatki za Provanso iz 14. in 15. stoletja: študentje letno 24,5—26 kg, meščani Carpentrasa 26 kg, nadškofijski dvor v Arlesu 64—67 kg. Prebivalstvo nekaterih ogrskih mest, vštevši žene in otroke, naj bi bilo v 16. in 17. stoletju pojedlo kakih 65 kg mesa na osebo in leto, kar pomeni 170—190 gr na osebo in dan.¹⁰² Po Laneu so Benetke imele do 1630—1633 približno 150.000 prebivalcev, po kugi 100.000, med 1736—1766 kakih 141.000, v zadnjih letih republike, leta 1790, pa 137.603 prebivalcev.¹⁰³ (Carigrad je bil prehitel Benetke že okrog 1500 in je ob koncu 17. stoletja s svojimi 700.000 prebivalci porabil 500 ton žitaric na dan.¹⁰⁴) Leta 1529 je beneško mesto brez celinskih območij potrebovalo letno 14.000 volov, 13.000 telet in 70.000 glav male živine.¹⁰⁵ Tri leta pozneje, 1532, se beccaria (klavnica) ni zadovoljila s ponudbo 9.000 volov, temveč jih je zahtevala 13.000.¹⁰⁶ Proti koncu 16. stoletja je Signoria zahtevala od nakupovalca 22.000 glav, kar pomeni, če ne računamo postnih tednov, 500 glav na teden.¹⁰⁷ Celotni uvoz volov v Benetkah je — ne glede na pot, po kateri so prišli — med 1624 in 1629 znašal 18—19.000 glav na leto, leta 1630 in v letih 1642—1645 pa 14.500 glav letno.¹⁰⁸

Vzemimo kot povprečno težo volov 500 kg. Letni maksimum 22.000 volov (11.000 ton) bi dovoljeval izračun, da so Benečani konsumirali povprečno 73 kg letno na osebo. Če pa računamo le težo mesa, ki od take količine pride v mesnice, se nam številka zniža na 38 kg, vendar brez telet in drobnice. Naj poudarimo, da gre za izračun maksimalnih količin. V resnici bo najbrž treba od te ocenjene količine odbiti še kakšno četrtino ali celo tretjino.

V. Sklepi

Postavlja se še vrsta drugih vprašanj: katere vrste trgovskega blaga so predstavljale nasprotno vrednost za dobavljeno živino in kakšna je bila zunanjetrgovinska bilanca dežel; ki so izvažale vole? Tu naj samo zabeležimo, da se mnjenja

⁹⁸ L. Margetić, Ugovori Petra Zrinjskog s Grobničanima i Bakranima...; Vjesnik Hist. arh. u Rijeci i Pazinu, 22/1978, 119—161.

⁹⁹ Prim. na splošno Pickl, Routen, 153—155, ki — kot je videti — prav tako zmanjšuje trajni pomen preložitve, 165.

¹⁰⁰ F. Lerner, Die Bedeutung des internationalen Ochsenhandels für die Fleischversorgung deutscher Städte im Spätmittelalter und der frühen Neuzeit; Intern Ochsenhandel, 197—217.

¹⁰¹ Westermann, Forschungsaufgaben (kot v op. 45), 271.

¹⁰² I. N. Kiss, Fleischversorgung und Fleischkonsum in Ungarn des XVI.—XVII. Jh. Der Innere Markt und die Exportbasis; Wirtschaftskräfte (kot v op. 32) II, 1978, 77—99, zlasti 87—88 ob sklicevanju na L. Stouff in R. J. Bernard. — Kiss, Bedeutung, 86—87.

¹⁰³ F. C. Lane v raznih delih, npr. Venice, A Maritime Republic, Baltimore-London 1973, 18—21. — Aymard, Venise (kot v op. 15), 15, navaja za drugo polovico 16. stoletja število od 150.000 do 170.000.

¹⁰⁴ Braunstein, Venedig (kot v op. 14), 67.

¹⁰⁵ Pickl, Auswirkungen, 85. — Idem, Viehhandel, 44.

¹⁰⁶ Pickl, Auswirkungen, 88.

¹⁰⁷ Pickl, Auswirkungen, 120.

¹⁰⁸ Pickl, Viehhandel, 79—80, ki se sklicuje na V. Zimányi, Velence szarvasmarhaimportia az 1624—1647 es években (Benetke, uvoz volov), Agrártörténeti Szemle 1972, 387—397.

razhajajo in da bi bilo treba prevladujoče mnenje o ogromni pozitivni bilanci ogrskih pokrajin še preveriti z natančnimi in dokaj zapletenimi računi. V splošnem pa lahko ugotavljamo, da je kot nasprotna vrednost pogosto nastopalo sukno.¹⁰⁹

Za primerjavo nakupnih, transportnih in prodajnih cen razpolagamo z nekaterimi podatki,¹¹⁰ vendar po mojem mnenju še niso zadostni. Eno pa je gotovo: cene mesa so bile med najbolj stabilnimi cenami živil. Serije, ki jih poznamo za Ljubljano, to zelo jasno dokazujejo.¹¹¹ Nasprotno so žitne cene med posameznimi žetvami občutno nihale. Zato so na mestnih trgih cene za meso določali za utežne enote, medtem ko so bile cene kruha stalne, spreminjala pa se je predpisana teža kruha za določeno ceno. Kljub nekaterim nihanjem je bila preskrba mest z mesom očitno stalnejša kot preskrba z žitaricami.

V kratkem lahko sklenemo, da je v preskrbovalni regiji z lahko pokvarljivim živežem vsako mesto bilo odvisno predvsem od samega sebe in svoje neposredne okolice. Naravni in drugi pogoji so lahko povzročili zelo raznolike variante. Kar zadeva vino, so nakupne ter transportne cene skupaj z razmeroma kratkimi razdaljami med produkcijskimi centri imele v tukaj opazovanih območjih za posledico razširitvene radije, ki niso presegali 100—150 km.

Razširitveni radiji žitaric so že na suhih cestah bili daljši od radijev vina, toda največje količine žita so prihajale v Benetke po morju. Žito, ki so ga prinašali v Primorje skozi Slovenijo na tovarnih konjih, je bilo namenjeno predvsem istrskim mestom, le deloma (koliko; ne vemo) samim Benetkam, ki so v to trgovino posegale predvsem z istrsko soljo.

Živino so redili tako v ožji kot v srednji coni, predvsem pa je prihajala iz Karpatskega bazena in njegove sosesčine. Pri tem prometu so bile suhozemne poti zelo pomembne. V preskrbi Benetk z mesom je imel uvoz volov iz vzhodnih pokrajin zelo pomembno vlogo.

¹⁰⁹ Na ozko zvezo med trgovino z živino in trgovino s suknom je opozoril predvsem Stromer, Organisation (kot v op. 32), 178, ki omenja tudi družino nemških mesarjev, ki je v 14. stoletju hkrati kupačevala z ogrskimi voli in milanskim barhentom: W. v. Stromer, Oberdeutsche Hochfinanz 1350—1450, I—II, Wiesbaden 1970 (Beihefte 65—57 zur VSWG), zlasti II, 297. — Za zvezo med volmi in suknom prim. tudi: Pickl, Auswirkungen, 75, 84, 91, 96, 97, 98, 109—114. — Idem, Viehhandel, 41, 48. — Sachs, Metzgergewerbe (kot v op. 43), 163 (tudi angleško-moldavska pogodba iz 1588 je predvidevala zamenjavo sukna za vole). — E. Fügedi, Der Aussenhandel Ungarns am Anfang des 16. Jhs; Aussenhandel, 65—66 (sukno kot tranzitno blago skozi Ogrsko). — Naj še pripomnimo, da razni avtorji zelo različno ocenjujejo ogrsko izvozno-uvozno bilanco, npr. Stromer, Organisation (kot v op. 32), 178 in Prickler, Volumen (kot v op. 70), 137—140, ki brani tezo o ogromni pozitivni trgovinski bilanci Ogrske v 16. stoletju. Osebnost mislim, da bi Bratislavske tridesetinske knjige bistveno korigirale to podobo, ki jo imamo iz tridesetinskih knjig suhozemskih poti, po katerih so gnali vole, medtem ko so dragocenejše blago importirali po Donavi navzdol mimo Bratislave.

¹¹⁰ Nekaj podatkov: Stromer, Organisation (kot v op. 32), 180—184. — Pickl, Auswirkungen, 118. — Kiss, Bedeutung, 88—114, 107. — Makkai, Viehhandel (kot v op. 32), 502—504.

¹¹¹ S. Vilfan, Cene v Ljubljani (neobjavljen rokopis, katerega rezultati so deloma objavljeni v razpravi). — S. Hoszowski, L'Europe centrale devant la révolution des prix, XVI^e et XVII^e siècles, Annales — Economies, Sociétés, Civilisations, XVI/1961, 441—456 (objavljeno drugod tudi v angleščini in poljščini).

SEZNAM UPORABLJENIH OKRAJSAV

Aussenhandel	Der Aussenhandel Ostmitteleuropas 1450—1650, hrsg. von I. Bog, Köln-Wien 1971.
Auswirkungen	Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege, hrsg. von O. Pickl (Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 1), Graz 1971.
Gestrin, Trgovina	F. Gestrin, Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja (SAZU I. Dela 15), Ljubljana 1966.
Internat. Ochsenhandel	Internationaler Ochsenhandel (1350—1750), Akten des 7th Internat. Economic History Congress (Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte, Bd. 9), [Stuttgart] Klett-Cotta 1979.
Kiss, Bedeutung	I. N. Kiss, Die Bedeutung der ungarischen Viehzucht für Ungarn und Mitteleuropa vom 16. bis zum 18. Jh., v: Internat. Ochsenhandel, 83—123.
Pickl, Auswirkungen	O. Pickl, Die Auswirkungen der Türkenkriege auf den Handel zwischen Ungarn und Italien im 16. Jh., dans: Auswirkungen, 71—129.
Pickl, Routen	O. Pickl, Routen, Umfang und Organisation des innereuropäischen Handels mit Schlachtvieh im 16. Jh., Festschr. H. Wiesflecker, Graz 1973, 143—166.
Pickl, Viehhandel	O. Pickl, Der Viehhandel von Ungarn nach Oberitalien vom 14. bis zum 17. Jh., v: Internat. Ochsenhandel, 39—81 (zemljevid na str. 47).
Valentinitsch, Viehhandel	H. Valentinitsch, Der ungarische und österreichische Viehhandel nach Venedig in der 1. Hälfte des 17. Jhs., Carinthia I 163/1973, 213—247.

Zusammenfassung

DIE VERKEHRSLAGE SLOWENIENS AUS DER SICHT DER VERSORGUNG WESTLICH GELEGENER STÄDTE (14. BIS 17. JAHRHUNDERT)

Sergij Vilfan

Die engere städtische Zone (Fußgängerradius, Belieferung mit rasch verderblichen Lebensmitteln) weist am Beispiel von Triest insbesondere folgende Züge auf: teilweise Beteiligung der Bürger an der Landwirtschaft (z. B. Viehhaltung auf Halbpарт); fortschreitende Anpassung der umliegenden Dörfer an die städtischen Bedürfnisse (Milchwirtschaft; Brotbacken).

In der mittleren Versorgungszone (Zone des Saumpferdes) fand der Wein — da die Weinbaugebiete ziemlich eng aneinanderlagen — weniger Verbreitung als zwei andere, voneinander abhängige Waren: Salz und Getreide wurden zwischen dem Meer und den pannonischen Randgebieten im Tauschhandel transportiert, wobei das Salz vorwiegend auf dem flachen Land, das Getreide dagegen in den Städten verbraucht wurde. Die Salzregelungen Venedigs ließen einen Teil des istrischen Salzes für den Tauschhandel frei, die habsburgischen waren zum Teil durch ihre Begünstigung des Ausseer Salzes, zum Teil durch ihre Monopolbestrebungen hinsichtlich des Meersalzes ausgesprochen fiskal. In welchem Ausmaß das in die istrischen Städte gebrachte Getreide (vielleicht als eigenes — »nostrano«) nach Venedig weitergeliefert wurde, bleibt noch zu erforschen. Jedenfalls legte Venedig spätestens seit dem 13. Jh. größten Wert auf die Beherrschung der westlichen slowenischen Handelswege. — Dem nach Süden gebrachten alpinen Salz entsprachen in entgegengesetzter Richtung recht beträchtliche Mengen von Honig und Wachs für den Salzburger Umschlagplatz.

Die Zone der großen Entfernung reicht als Zone des Ochsentriebes von Ungarn durch Slowenien bis Venedig, wobei diese Wege einen Teil eines weitreichenden, große Teile Europas umfassenden Transportnetzes ausmachen. Über den Ursprung der zum Export besonders geeigneten Rinderrasse in Ungarn scheint noch keine Klarheit zu bestehen. Jedenfalls war der Ochsenhandel in westlicher Richtung im 14. Jh. bereits in vollem Schwung, um das Jahr 1300 zumindest von Krain nach Görz. Spätestens um die Mitte des 14. Jhs. war der Handel mit ungarischem Vieh bereits so bedeutend, daß sich die Bürger von Ljubljana (1360) und Ptuj (1368) ihre Rechte auf diesen Handel sicherten. Die Stadt Ljubljana berief sich 1460 im Streit um eine Gemein darauf, daß man Weiden für das ungarische Vieh benötige. Im 16. und 17. Jh. erwarben norditalienische Kaufleute, die sich dem Ochsenhandel widmen wollten, Bürgerrechte in Ptuj. — Die Anzahl der nach Westen gelieferten Rinder war sehr wandelbar und ist daher schwer zu schätzen. Mit allen Vorbehalten darf man behaupten, daß in der zweiten Hälfte des 15. Jhs. und im 17. Jh. in normalen Jahren bis zu 10.000 ungarische Ochsen durch Slowenien nach Venedig geliefert wurden, wozu noch schätzungsweise weitere 3000 aus Krain und seinen Nachbarländern hinzukamen. Im 16. Jh. dürfte diese Anzahl etwas höher gewesen sein und im letzten Viertel des Jahrhunderts sogar etwa 20.000 Haupt erreicht haben. (Der maximale Bedarf Venedigs betrug damals etwa 22.000 Haupt.) Im Vergleich zu den Straßen, die nach Wien und weiter Donauaufwärts führten, bildeten die durch Slowenien getriebenen Herden allerdings den kleineren Teil des ungarischen Viehexportes. Die Donaurichtung verhält sich zur adriatischen im groben wie vier zu eins. Umwege über kroatische oder dalmatinische Häfen sind wohl nur als Ausnahmen zu betrachten, da der Viehtransport auf Schiffen mit vielen Schwierigkeiten verbunden war. — Der Verbrauch in Venedig kann bei einem Maximalkonsum von 22.000 Haupt auf 38 kg Rindfleisch jährlich pro Einwohner geschätzt werden (wobei Kalbfleisch und andere Fleischnahrung nicht eingerechnet sind).