

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

BRANKICA PRODANOVIĆ

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

GOSPODARSKI RAZVOJ TRSTA POD RAZLIČNIMI OBLASTMI

Ljubljana, september 2002

BRANKICA PRODANOVIĆ

IZJAVA

Študent/ka _____ izjavljam, da sem avtor/ica tega diplomskega

dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom _____ in dovolim objavo
diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne _____

Podpis: _____

KAZALO

1. UVOD	1
2. TRST OD RIMSKE POSELITVE DO PRIKLJUČITVE MESTA K AVSTRIJI.2	
2.1. Družbeni razvoj Trsta.....	2
2.1.1. Razvoj mesta	2
2.1.2. Tržaška mestna komuna.....	4
2.1.3. Od kod ime Trst?.....	4
3. TRST POD AVSTROOGRSKO	5
3.1. Habsburška monarhija in razvoj Trsta do začetka 18. stoletja.....	5
3.1.1. Gospodarski pogoji podreditve Habsburžanom	5
3.1.2. Denar in blago v 15. stoletju	6
3.1.3. Demografski razvoj mesta	8
3.1.4. Konec beneške nadvlade na Jadranu	9
3.2. Razvoj mesta v 18. stoletju	9
3.2.1. Reforme Marije Terezije in Jožefa II.	12
3.2.2. Demografski razvoj	13
3.3. 19. stoletje, stoletje izrednega demografskega in ekonomskega razvoja.....	14
3.3.1. Ilirske province.....	14
3.3.2. Razvoj trgovine.....	15
3.3.3. Industrijska revolucija na tržaškem ozemlju	17
3.3.4. Razvoj treh glavnih tržaških panog.....	17
3.3.5. Demografski razvoj	18
3.3.6. Pomembnost zaledja za gospodarstvo Trsta.....	20
3.4. Razvoj mesta v 20. stoletju	22
3.4.1. Stanje pred prvo svetovno vojno.....	24
4. TRST POD ITALIJO.....	26
4.1. Nazadovanje tržaškega gospodarstva	26
4.2. Pogoji za industrializacijo Trsta po drugi svetovni vojni.....	30
4.2.1. Dejavnosti in blagovni promet v povojnem obdobju	31
4.2.2. Zaposlenost	34
4.2.3. Inflacija	35
4.3. Današnje gospodarsko stanje Trsta.....	35
4.3.1. Gospodarska rast.....	35
4.3.2. Brezposelnost	37
4.3.3. Inflacija	38
4.3.4. Poslovanje s tujino.....	38
4.3.5. Demografski razvoj v 20. stoletju	39
4.3.6. Uvedba Eura in prihodnji razvoj gospodarstva Italije.....	42
5. SKLEP	43
6. LITERATURA	44
7. VIRI.....	46

1. UVOD

Brez gospodarstva ni ne skupnosti ne naroda. Gospodarske dejavnosti morajo zadostiti osnovnim potrebam človeka ali skupnosti. Najprej se pojavijo potrebe po hrani, obleki ter stanovanju, in ko so te potrebe zadoščene, se pojavljajo nove potrebe: po izobrazbi, socialni, kulturnem življenju, zabavi, itd. Slednje nato »oplajajo« gospodarstvo, da se oblikuje na lepši in bolj človeški način.

V svojem delu bom prikazala, kako so zgodovinski dogodki vplivali na razvoj današnjega tržaškega gospodarstva in kako so zaznamovali tamkajšnji narod. Na tržaškem ozemlju so se srečevali predvsem interesi naslednjih držav: najprej Beneške republike, nato Habsburžanov in nazadnje tudi Italije, kateri mesto danes tudi pripada. Trst je bil skozi zgodovino zaradi izredno ugodne lege, tako proti morju kot tudi proti kopnem, tarča sporov ter oboroženih spopadov. Le-tim so nato sledilečasne poravnave in dogovori, katerih pa se močnejši tekmeci niso držali. Tako se je skozi vsa ta stoletja spreminjala oblast nad Trstom in s tem se je mesto tudi drugače razvijalo. Najbolj pomemben se mi je zdel prehod iz 19. v 20. stoletje (še zlasti leto 1913 - eno leto pred začetkom vojne), ko je oblast nad mestom prešla iz rok Habsburžanov v roke Italijanov, zato sem to obdobje z raznimi tabelami tudi podrobneje obravnavala.

Osnovni namen in cilj diplomskega dela je prikazati razvoj tržaškega gospodarstva pod različnimi oblastmi od začetka do danes. Skozi poglavja bom praktični del, ki bo zajemal konkretne podatke iz tržaškega gospodarstva, smiselno povezala tudi s teoretičnim delom, ki bo zajemal razlago različnih ekonomskih pojmov, ki jih bom v delu analizirala. V vsakem obdobju bom prikazala tudi gibanje števila prebivalstva tega obdobja, ker menim, da so tudi priselitve in odselitve vplivale na spremembe v razvoju gospodarstva.

Diplomsko delo je razdeljeno v tri poglavja oziroma obdobja, v okviru katerih sem podrobno razložila dejavnike, ki so vplivali na gospodarski razvoj. V zadnje poglavje oziroma zadnje obdobje sem že lahko vključila tudi nekatere makroekonomske kazalce in z analizo le-teh razložila gospodarsko stanje Trsta. Zaključila sem s kratkim podpoglavjem o uvedbi eura in kako bi to lahko vplivalo na prihodnji razvoj italijanskega in s tem tudi tržaškega gospodarstva.

V sklepnem delu sem podala ugotovitve o tem, ali drži, da je razvoj gospodarstva odvisen od zgodovinskih dogodkov.

2. TRST OD RIMSKE POSELITVE DO PRIKLJUČITVE MESTA K AVSTRIJI

2.1. Družbeni razvoj Trsta

Gospodarski odnosi med državo in subjekti v državi danes so odvisni od zgodovinskih dogodkov ter procesa družbenega razvoja določenega naroda. Prav zato je za razumevanje današnjega stanja gospodarstva, ki ga v delu obravnavam, potrebno poznati dogodke, ki so v preteklosti zaznamovali narod. Spremembe v zgodovini so posledica proizvodnih sil, ki po doseženi določeni stopnji razvoja vodijo v nove proizvodne sile in družbene odnose. Spremembe v družbi so tudi odraz različnih konfliktov, ki nastajajo zaradi želja in interesov različnih družbenih skupin. Politično oblast ima vladajoči razred, katerega položaj je podprt z zakoni, ki ščitijo in podpirajo njegove interese. Ko pride do konflikta med vladajočim in podrejenim razredom, se spremeni družbeni ustroj območja. V delu bom analizirala spremembe oblasti nad mestom Trst in prikazala, kako je pripadnost določeni državi vplivala na gospodarski razvoj tržaške pokrajine.

2.1.1. Razvoj mesta

Trst živi brez prekinitev od rimskih časov in je že kar 1000 let na meji med romanskim in slovanskim svetom. Mesto je bilo z bližnjo okolico od leta 948 do 1299 posvetna last tržaških škofov, vendar se je mestna komuna po italijanskem vzoru razvila vsaj že v 12. stoletju, kar pričajo razni dokumenti. Leta 1382 je prešla pod habsburško oblast. Leta 1850 je bil občini podeljen status dežele z lastno upravo in zborom, ki je bil hkrati deželni svet. Od leta 1918 je pod italijansko oblastjo spet navadna občina. Leta 1920 je bila občina vključena v Julijsko krajino do leta 1923, ko so jo vključili v novo nastalo tržaško pokrajino. S tem ko se je spreminjala oblast nad mestom, se je spreminjalo tudi mesto samo, tako demografsko kot tudi gospodarsko. Ampak pojdimo po vrsti. Najprej pogledimo razvoj mesta do leta 1382, ko je prišlo pod habsburško oblast.

Sprva je bil Trst revna vas, v kateri so živeli ribiči, kmetje in mali obrtniki, nastala pa je znotraj obzidja, katerega sledovi so še danes ponekod vidni. Antično naselje trikotne oblike se je razvilo na zahodnem pobočju Svetega Justa. Obsegalo je današnji del starega mesta, ki je zajemal le grad in katedrale (*Slika 1*). V centru mesta je živela tako imenovana rimska kolonija, medtem ko so v predmestju bivali predvsem domačini, ki so preživeli rimska osvajanja.

Na sliki spodaj je prikazano mesto z gradom in katedralami, katere je obkrožalo mestno obzidje.

Slika 1: Trst v XVI. stoletju



Vir: Fuchs, 1963, str. 18.

Prvi sledovi oziroma prisotnost družin na tem področju segajo v obdobje neozoika. Raziskave, od kod naj bi se ti ljudje naselili na tem območju, kažejo na dva migracijska tokova: Ligurci, ki so se iz Sicilije naseljevali v Alpe, in Pelasgi, ki so prišli z Balkana.

Okrog leta 100 ali 150 p.n.š. so Rimljani zasedli Trst s svojimi kolonisti, med katere so razdelili zemljišča v spodnji okolici, in s svojimi legijami, ki naj bi branile koloniste in nove meje. Pred prihodom Rimljanov je bil Trst velika vas z majhnim lokalnim tržiščem in solinami. Tržačani so bili povečini zemljiški posestniki, poleg tega lastniki solin in mali trgovci. Tukajšnje neznatno tržišče »Tergeste« je vzdrževalo sicer skromne zveze s prekomorskimi deželami, vendar ne s svojimi temveč s tujimi ladjami in mornarji (Od Rimljanov in Kraljice morja do Habsburžanov, 1950, str. 2). Po rimskem prihodu se gospodarski položaj ni veliko spremenil, le trgovina je zaradi prihoda rimskih vojakov nekoliko oživela, zato pa so morali Tržačani hraniti nove gospodarje, rimske koloniste. Rimljani so si v bližini Trsta ustanovili svoj Oglej, to je mesto, v katerega so se stekale pomembne prometne poti, ki so povezovala Italijo s cisalpinsko Galijo in transalpinskimi mesti. Oglej so uporabljali tudi kot skrajno oporišče za pomorsko plovbo v severnem Jadranu. Ta položaj je ostal skoraj nespremenjen do propada rimskega cesarstva v drugi polovici 6. stoletja.

Leta 568 so Langobardi Trst popolnoma razrušili in pregnali od tod še vse tiste prebivalce, ki niso podlegli langobardskemu meču. Pozneje si je mesto opomoglo, vendar je preživljalo težke čase pod raznimi gospodarji, med drugim Bizantinci, Langobardi in oglejskimi patriarhi, kar je bil tudi eden izmed vzrokov za nihanja v številu prebivalstva. Sprva je mesto štelo približno 12.000 prebivalcev, t.j. za časa vladarja Trajana, Constantina ter Teodorja. Za časa neodvisnosti Trsta, t.j. od 1295 - 1382, naj bi Trst štel 9.000 oziroma približno 10.000 prebivalcev (tukaj ni zajeto tisto prebivalstvo, ki živi zunaj mestnega obzidja), medtem ko je Giuseppe Caprin v svojem delu »Trst leta 1300« zapisal, da naj bi tega leta v mestu živelo največ 6.000 ljudi. Števili se nanašata na različna časovna intervala znotraj 14. stoletja, kajti

eno obdobje je zaznamovala vojna ter kužne epidemije, kar je povzročilo popolnoma drugačen gospodarski in demografski razvoj.

Tržačani so bili od desetega stoletja dalje v neskončnih stiskah, saj so Benetke zavladatale na morju in preprečile vsak razvoj tržaške pomorske trgovine. Na poti so jim bile predvsem tržaške soline, ker so imeli Benečani željo sami prodajati sol, ki so jo pridobivala njim podrejena istrska mesta (Koper, Milje, Piran). Zaradi tega je prihajalo do neprestanih bojov med obema mestoma in to še celo potem, ko je bil Trst priključen Avstriji (Gospodarski razvoj Trsta v zgodovinskem preseku, 1949, str. 2). Med poglobitnimi ekonomskimi viri tržaške občine so bile že prej omenjene soline, tako da je oblast z denarnimi nagradami spodbujala nastanek novih solin. Poleg soli so Tržačani v tem času izvažali predvsem vino, olje, med, sveče in kožuhovino.

2.1.2. Tržaška mestna komuna

Bitka za samostojnost tržaške mestne komune ni bila enostavna in je trajala kar nekaj stoletij. Ustanovitev neke državne tvorbe je morala biti nujno povezana z željo in interesi bogatih ljudi, ki so imeli oblast. Ko se je v Trstu pojavila taka možnost, jo je mesto nemudoma izkoristilo. Sprememba družbenega sistema, to je prehod iz fevdalne v mestno obliko komune, se je zgodila iz čistega nesporazuma. Nastopilo je obdobje, ko se je moč fevdalca začela ocenjevati po številu vazalov in ne več po količini zemlje.

Sprememba glede na prejšnje čase je bila očitna. Družbeni ugled škofije je okrog leta 1150 začel upadati. Vzrok za to je bil takratni politično-gospodarski trend, ki je na eni strani kaznoval tiste, ki niso imeli realne moči, da bi obdržali velike fevde, na drugi strani pa nagradil vse, ki so začeli z novimi oblikami zemljiškega zakupa. Življenje je šlo naprej in uveljavljajoče se denarno gospodarstvo ni več trpelo primitivnih fevdalnih prvin. Škof ni imel več moči. Ko je zmanjkalo dajatev s tujih fevdnih ozemelj, so novi oblastniki, ki jih z lokalnim prebivalstvom nista združevala ne jezik ne kultura, začeli širiti domačo še neizkoriščeno posest. Tja so naseljevali slovenske koloniste, ki so tokrat ob furlanskem prebivalstvu prišli prav do morja (Gombač, 2000, podlistek 14).

2.1.3. Od kod ime Trst?

Obstajajo različne razlage antičnega imena Tergeste. Karni so ga imenovali Twer, in sicer »twr«- kar pomeni voda ali morje in »geste«- v prevodu kolonija, torej »kolonija ob morju«. Feničanska razlaga te besede je malce drugačna, namreč »Tarscisc«, kar pomeni potnikova radost. Romansko ime Tergeste verjetno izhaja iz venetskega izraza Terg - v prevodu trg.

3. TRST POD AVSTROOGRSKO

3.1. Habsburška monarhija in razvoj Trsta do začetka 18. stoletja

Trst je bil od leta 1382 avstrijski in se je na ta način odcepil od italijanske zgodovine in postal »najzvestejše« habsburško mesto in glavno пристanišče podonavskega sveta (Gombač, 2001, podlistek 18). Habsburžani so ga med drugim dobili tudi zato, ker je bil v tistem času še majhno in nepomembno mesto, omogočal pa jim je prehod na morje in se je v stoletjih po njihovi zaslugi gospodarsko razcvetel (Gombač, 2001, podlistek 19).

V Habsburški monarhiji je bila politika in ekonomska oblast v rokah vladajočega razreda na Dunaju, tako da so posamezna območja imela malo vpliva in samostojnosti pri reševanju krajevnih zadev. Fiskalna politika je z visokimi davki obremenjevala večinoma obrobna ozemlja, kar je sprožalo upore. Država je s temi davki financirala stroške birokratskega aparata in pa vojsko, katere dejavnost je bila v tem času namenjena predvsem varovanju pred turškimi vdori. Vlada je dajala prednost finančnemu utrjevanju krajevnih oblasti in s tem dosegla, da so se sredstva prelivala v centralno blagajno in tako pospeševala razvoj osrednjega jedra.

3.1.1. Gospodarski pogoji podreditve Habsburžanom

Leta 1382 je bila v Gradcu izdana listina, v kateri so bile zapisane naslednje določbe. Prva je bila, da glavarja Trstu postavijo Habsburžani. Ta bo moral zase in za svoje uradnike prejemati od tržaške občine 4.000 malih lir na leto (kar je enako 4 mio italijanskih lir po tečaju iz leta 1949). Njegova dolžnost je, da meščanom in sploh vsem prebivalcem mesta in okolice zvesto vlada in jih brani po pravilih mesta. Od zneska, ki ga bodo Trstu prinesle kazni in globe v denarju, naj polovica tega zneska pripade gospodarju. Druga polovica pa gre v mestno blagajno za izplačevanje omenjenih malih lir mestnemu glavarju, za pošiljanje vina kot vsakoletnega davka, za plače zdravnikom in mestnim uradnikom, za popravilo mestnega obzidja in mestnih vrat, za mostove, ceste in ostale mestne potrebe. Uradnike, ki pobirajo denar za kazni, globe, užitnino (krajevni davek od prodaje tržnega blaga), mitnino (pristojbina za trgovsko blago, ki se pobira pri mitnicah) in vse druge davke, so tudi določili Habsburžani.

Od davkov so plačevali gosposki davek, mitnino, cestnino in izvozno pristojbino na vse blago, ki se po morju izvaža iz tržaškega mesta, izjema je le vino »rebula«, za katerega se ni prav nič plačevalo. Zgoraj določeno je veljalo tudi za uvoz blaga po morju, razen prehrane za prebivalstvo mesta in okolice (npr. pšenica, vino, grozdje in ostala prehrana, ki mora biti oproščena vsakega davka, mitnine in uvozne carine). V listini je bilo celo določeno, da se plačuje gosposki davek, mitnina in cestnina za živino, ki pride od zunaj in je namenjena izvozu. Živina, ki jo redijo v mestu oziroma ki jo dobijo od zunaj in ni namenjena izvozu, je oproščena vsakega davka, mitnine in cestnine. Vsako leto, na dan Sv. Justa (2. november), so morali meščani dajati 100 sodov najboljše rebule, to je vina pridelanega v tistem letu, kot obvezni letni davek (Trst pod Habsburžani, 1949, str. 3).

3.1.2. Denar in blago v 15. stoletju

V začetku 15. stoletja so nad Trstom vladali habsburški vojvode. Glavni tedanji denar v Trstu so bili zlati dukati in srebrni krajcarji. Če vzamemo za merilo v dukatu vsebovano zlato in ne upoštevamo njegove kupne moči, potem ustreza tedanji dukat 1857,40 lit po tečaju iz leta 1949. Srebrni krajcarji so bili po veljavi neodvisni od zlatih dukatov, saj so imeli svojo lastno srebrno valuto, ki je v razmerju z dukati stalno padala. Leta 1382 so za 1 dukat plačali 79 in pol krajcarja, medtem ko so leta 1517 dobili za 1 dukat že 130 krajcarjev. Poleg dukatov in krajcarjev so še uporabljali »denarne funte« (stara lira, ki je italijanski izraz za funt), ki so jih uporabljali namesto izraza »20 krajcarjev«. Funti se torej niso uporabljali kot denar, temveč je bil to samo izraz za 20 krajcarjev. Krajcar se je nato delil na 12 drobnih, kar je v resnici bil drobiž (Denar in blago v XV. stoletju, 1949, str. 3). V spodnjih dveh tabelah sem prikazala cene prehrane in vina v 15. stoletju.

Tabela 1: Cene prehrane

Leto	Količina (v vedrih, funtih)	Vrednost	Preračunano v lit po tečaju l. 1949
1410	12 veder = 680 l/dan	186 funtov	71.796
1413	9 veder = 510 l/dan	33 dukatov	61.294
1420	1000 funtov = 560 kg/dan	27 dukatov	50.150
1452	108 funtov = 65,5 kg/dan	9 funt. 13 krajcarjev	3.143
1453	1 vedro = 56,6 l/dan	18 funtov	5.850
1457	25 funtov = 14 kg/dan	5 funtov	1.600
1484	1000 funtov = 560 kg/dan	30 dukatov	55.722
1486	1,5 vedra = 85 l/dan	13,5 funtov	4.050
1492	1000 funtov = 560 kg/dan	30 dukatov	55.722
1494	1000 funtov = 560 kg/dan	31 dukatov	57.580
1500	1000 funtov = 560 kg/dan	35 dukatov	65.009
1502	1000 funtov = 560 kg/dan	32 dukatov	59.437

Vir: Denar in blago v XV. stoletju, 1949, str. 3.

Iz prve tabele vidimo, da olja v začetku stoletja niso tehtali, temveč se je kot tekočina merilo na vedra. Leta 1949 so v časopisu Gospodarstvo preračunali vedra v kg in tedanji denar v italijanske lire in prišli do zaključka, da je zlato v petih stoletjih veliko izgubilo na svoji kupni moči, kar pomeni, da so morali za isto količino blaga dati mnogo več zlata, kot pa so ga dajali v 15. stoletju. Poleg olja je bil v tistem času najpomembnejši tržaški pridelek vino, ki se je tudi merilo na vedra oziroma čebre, kot so to mero takrat imenovali. Za prodajo na drobno so imeli bokal (1 bokal = 1,415 litra), polič (1 polič = 0,5 bokala, t.j. približno 7,5 decilitra) in maseljc (1 maseljc = 0,25 bokala, t.j. približno 3,5 decilitra). V tabeli 2 je večkrat naveden izraz »boca«, ki je po ceni ustrezal maseljcu in ne bokalu. Tudi ob preračunu cen vina so prišli do enakih zaključkov kot za olje, namreč, da je kupna moč zlata silno padla. Velja omeniti še, da so ob primerjavi tedanjih cen vina s cenami iz leta 1949 ugotovili, da se je

sorazmerje cen spremenilo v škodo vinu, kar pomeni, da je blaginja ljudi nazadovala, saj se je razmeroma zmanjšalo povpraševanje po vinu, ki ni bilo nujna dobrina (olje je bilo nujna dobrina).

Tabela 2: Cene vina

Leto	Količina (v vedrih, bocah)	Vrednost	Preračunano v lit po tečaju l. 1949
1401	1 vedro vina = 56,5 l/dan	6 funtov	2.370
1421	100 veder rebule = 56,6 hl/dan	100 ducatov	185.740
1423	25,5 veder vina = 14,43 hl/dan	102 funta	37.740
1428	1 vedro vina = 56,5 l/dan	8 fr.	2.860
1458	1 vedro rebule = 56,5 l/dan	5 fr. In 10 krajcarjev	1.760
1461	200 »boc« vina = 70,5 l/dan	10 fr	3.100
1461	2 vedri vina = 113 l/dan	10 fr in 7 krajcarjev	3.150
1473	1 vedro vina = 56,5 l/dan	56 krajcarjev	840
1474	1 vedro rebule = 56,5 l/dan	9 funtov	2.700
1477	1 vedro vina = 56,5 l/dan	5 funt. in 2 krajcarja	1.530
1477	1 »boca« vina = 0,35 l/dan	2 krajcarja	15 - 30
1485	1 »boca« vina = 0,35 l/dan	1 krajcar	15
1486	1 vedro vina = 56,5 l/dan	5 fr	1.500
1489	1 vedro vina = 56,5 l/dan	3 funte	900

Vir: Denar in blago v XV. stoletju, 1949, str. 3.

Cene ostalih živil so se gibale različno. Za en mernik (1 mernik = 21 kg) pšenice so Tržačani odšteli 1.857 lit leta 1474, šest let pozneje samo 795 lit, leta 1490 se je pšenica podražila na 1.350 lit in tri leta za tem so zanjo odšteli samo 900 lit. Za 14 funtov mesa so plačali 217 lit, za 2,5 funta mesa 37 lit, prašičje pleče je stalo 375 lit, 844 jajc je stalo 1.857 lit, 100 funtov sira iz Obrovca 20.430 lit, funt večjih rib je bil 30 lit, za funt sveč so plačali od 49 do 62 lit, 100 funtov loja 2.850 lit, za 1000 funtov voska 24.146 lit ter za 1000 funtov mila 27.860 lit (cene so preračunane v italijanske lire (lit) po tečaju iz leta 1949).

Izredno drago blago tega časa je bila obleka, ker tedaj niso imeli ne mehaničnih predilnic ne tovarn za tkanine, tako da so morali presti in tkati vse na roko. Nasprotje cenam oblek so bile cene nepremičnin (hiše, zemljišča), ki so v primerjavi s cenami iz leta 1949 bile neprimerno cenejše. Seveda niso takrat zidali še tako velikih in z raznimi udobnostmi opremljenih hiš kot danes, a kljub temu je treba priznati, da so bile tedanje hiše zelo poceni. Naj omenim cene nekaterih hiš. Najdražje ocenjeno hišo neke znane tržaške rodovine (300 ducatov = 557.200 lit po tečaju l. 1949) so prodali na dražbi za 150 zlatih ducatov, kar je bilo 278.600 lit po tečaju leta 1949. Najdražjo gosposko hišo v mestu so prodali v vrednosti 600.000 lit po tečaju l. 1949. Res je, da je vrednost zlata od takrat občutno nazadovala, kljub temu pa je razlika neverjetno velika. Razkošne damske obleke s srebrnimi pasovi vred so stale toliko kot najboljše mestne hiše. Manjše mestne hiše so prodajali za 18, 32, 28, 25 in 15 ducatov (to pa

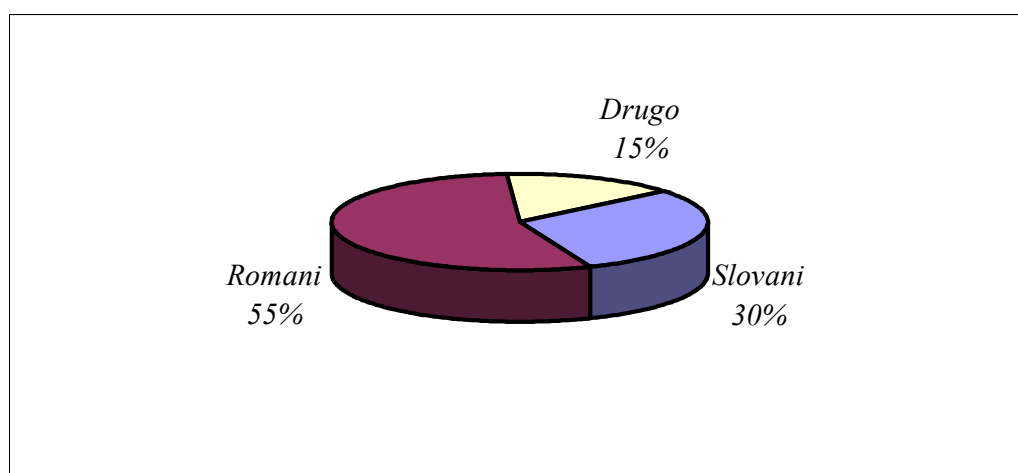
je celo manj kot 28.00 lit po tečaju l. 1949). Za obleke so razmeroma mnogo porabile tedanje tržaške dame. Najcenejše obleke iz sukna so stale 9.300 lit, za bele svilene obleke so porabili 65.000 lit, medtem ko so za poročno obleko morali odšteti kar 148.600 lit. Delavci so si za razliko od gospode lahko privoščili samo sive halje za uboge. Delati so morali celo nekaj več kot dva dni, da so si prislužili dovolj denarja za nakup teh sivih halj, ki so stale 640 lit (cene so preračunane v lire po tečaju iz leta 1949). Ljudje različnih poklicev so nosili različne obleke (glej Prilogo 2, 3 in 4).

Pa pogledjmo, kako so se gibale plače v 15. stoletju. Letna plača dekle je znašala 12.480 lit leta 1401 in se ni bistveno spremenila v 60 letih, saj je leta 1461 znašala 12.600 lit. Letna plača sluge je bila enaka navedeni plači dekle, deček pastir je prejemal 22.720 lit letno, plača ribičev je bila 47.364 lit na leto, mornarjev 34.800 lit leta 1401 (60 let pozneje pa 41.040 lit). Veliko večje plače so imeli »mojstri« mornarji in sicer 185.740 lit. Mizarji so prejemali 300 lit dnevno, občinski funkcionarji pa 386 lit na dan. Plačevali so tudi krvniku, ki je za »odsekanje« dveh glav, za pripravo vislic in skupne krste za oba hudodelca prejel 4.612 lit. Za bičanje tatu pa je ta krvnik zaslužil kar 1.787 lit, kar je šestkrat več, kot bi zaslužil, če bi cel dan prenašal polne vreče (plače so preračunane v italijanske lire po tečaju iz leta 1949).

3.1.3. Demografski razvoj mesta

Od vdanosti Trsta avstrijskemu vodji, t.j. leta 1382, do proglasitve svobodne plovbe s strani Karla VI je utrpelo mesto izjemen propad. Število prebivalstva je začelo drastično upadati zaradi kuge, kateri so se pridružili še notranji državljanski boji med privrženci Benetk in Avstrije ter turški in ogrski napadi. Tako je od začetnih 6-7.000 prebivalcev mesto ob koncu 15. stoletja štelo komaj polovico nekdanjega prebivalstva, ko je zaradi hude lakote in kuge umrlo kar 500 oseb. Po listinah, ki jih hrani tržaški mestni arhiv, lahko ugotovimo, da so bile v 15. stoletju v mestu naslednje narodnosti:

Slika 2: Narodnostna sestava v 15. stoletju



Vir: Fuchs, 1963.

Iz grafa je razvidno, da je bilo v Trstu v tem času več kot polovica prebivalcev romanske narodnosti, 30% prebivalcev je bilo Slovanov, ostalih 15% prebivalcev odpade na druge narodnosti, med katerimi so bili najbolj številni Nemci, Grki in Judi.

Po sklenjenem miru z Benečani se je začela ponovna poselitev mesta. Trst je tako ob koncu 16. stoletja štel približno 7-8.000 prebivalcev. Število prebivalcev je v začetku naslednjega stoletja upadlo na 3.000 oseb. Tako drastičen upad je bil posledica kuge, ki je razsajala dolga leta in je zahtevala okrog 1500 žrtev, tej pa so sledile še dolgoletne vojne ter vdori in ropanja Turkov in uskokov. Ponovni porast prebivalstva je mogoče zaznati v letu 1643, ko je mesto štel 7.000 prebivalcev, a se je zaradi revščine in ostalih katastrof število proti koncu tega stoletja zmanjšalo na vsega 5.700 prebivalcev.

3.1.4. Konec beneške nadvlade na Jadranu

V obdobju, ko so Benetke suvereno vladale na Jadranskem morju, od 10. do 18. stoletja, Trstu ni uspelo priti do izraza. Takrat je sodil v rang manjših luk, saj je za časa beneške nadvlade njegov glavni konkurent bil celo manjši Koper. Benetke so s svojo vodilno politiko dušile vsak poskus Tržačanov, da uveljavijo svojo luko ob tako ugodni legi. Mesto se je upiralo beneškemu pritisku in v takratni zgodovini Trsta se je odražalo ostro nasprotje in medsebojno sovraštvo, ki se je iz ekonomskega boja spremenilo v krvave bitke. Od tod je tudi v Trstu vse do danes ostal izraziti antibeneški duh.

Želja po prevladi na morju je torej povzročala nenehne nemire. Vojnam so sledila premirja in tem ponovno vojne. Vsak monarh, ki je zasedel prestol, si je želel obvladovati čim več prostora, predvsem pomorskega, saj je bil ta vir premoči nad sosedom. Ves ta kaos okrog prevlade v Severnem Jadranu ni pomagal razvoju trgovine in blagostanju ljudi. Po odkritju Amerike je začela beneška republika propadati. Takrat je bilo tudi Trstu lažje tekmovati z njegovo mogočno sosedo, pri čemer so ga avstrijski vladarji krepko podpirali. V letih 1509 - 1521 se odvijeta dve avstrijsko-beneški vojni za prevlado nad morjem, rezultat pa je zaprtost morja. Morska pot je zopet odprta leta 1648, to je po končani tridesetletni vojni med Avstrijo in Francijo, v kateri se Beneška republika razglasi za nevtralno (Gombač, 2001, podlistek 29).

3.2. Razvoj mesta v 18. stoletju

Ves ta čas vojaške in trgovske prevlade Benetk na Jadranu je bil Trst vas s 5.000 prebivalci, ki so se ukvarjali predvsem z ribolovom, solinarstvom, trgovino na drobno in tihotapstvom. Pomorski promet je bil skromen. Natovarjali so predvsem kovine (železo, baker, živo srebro), les in kože iz notranjosti države, raztovarjali pa so v glavnem sol in kmetijske proizvode z juga. Mesto ni imelo ladjedelniške tradicije, zato so kapital in pobude prihajali od zunaj s priseljevanjem oseb, ki so bile močno motivirane za ekonomsko in socialno uveljavitev.

V začetku 18. stoletja je hotel cesar Karel VI. čim bolj pospešiti zunanjo trgovino podonavske monarhije. Posnemati je želel uspešno ekonomsko politiko drugih evropskih držav: Anglije,

Francije in Nizozemske. Pri izbiri najprimernejšega pristanišča za pospeševanje pomorske trgovine notranje Avstrije so vladni komisiji, zadolženi za to izbiro, predlagali Oglej, Červinjan, Štivan in Trst. Slednjega so tudi izbrali kljub kraški planoti, ki je oteževala kopenske zveze. Zaradi ugodne lege je bilo mesto lahko braniti, saj je imelo dovolj prostorno pristanišče za velike ladje in če bi bilo potrebno, bi ga bilo mogoče še povečati (*Slika 3*).

Slika 3: Pogled na tržaško pristanišče v prvi polovici 18. stoletja



Vir: Caputo, Masiero, 1988.

Tržaško trgovino je še precej ovirala turška premoč, kljub skoraj povsem neoviranem razvoju s strani Benečanov. Avstrijska vlada je morala uporabiti vse svoje sile, da bi odbila tega nevarnega nasprotnika. Šele ko je bila turška sila premagana, je cesar Karel VI. lahko posvetil vso svojo skrb razvoju avstrijske pomorske trgovine, ki je imela svoje tržišče v Trstu. V ta namen je najprej izdal patent 2. junija 1717, ki je določal najostrejšo kazni za vsakogar, ki bi nadlegoval ladje njegovih državljanov. S tem je zadal smrtni udarec beneški nadvladi nad Jadranom. 18. marca 1719 je cesar Karel VI. proglasil Trst za svobodno pristanišče, kar pomeni, da je bilo blago, ki je prihajalo in odhajalo ter mirovalo v skladiščih, razbremenjeno carinskih dajatev. Od takrat skozi Trst namenijo največji del izvoza in uvoza z avstrijskega ozemlja in obratno prek morja. Cesar je določil, da mesto z dobrimi cestami povežejo z zaledjem oziroma z notranjimi avstrijskimi deželami. Izdal je več določil glede skladišč za blago, carinjenja, trgovskega sodstva, luške službe in zdravstvenega skrbstva. V ta namen je ustanovil tudi prvi pomorski lazaret v Trstu, kjer so morali mornarji prestati obvezno karanteno. Prizadeval si je razviti trgovske pomorske zveze predvsem z deželami vzhodnega Sredozemskega morja. Tržačani so mu za njegove zasluge postavili celo spomenik na glavnem trgu.

Očitno je bil Trst še do začetka 18. stol. v ekonomskem pogledu precej nepomembno mesto. Prav nič se ni razlikoval od bližnjih istrskih in beneških krajev in je ladijskemu prometu nudil le pristanišče v Mandraču. Od leta 1719, to je od ustanovitve proste luke, se je Trst začel razmeroma hitro razvijati v eno srednjeevropskih pristanišč in z neverjetno hitrim

porastom prebivalstva zasedel eno najodličnejših mest med tedanjimi evropskimi velemesti. Veliko dokumentov obstaja o zgodovini Trsta, ki pričajo, da je Dunaj premišljeno z vsemi mogočimi fiskalnimi in carinskimi merami usmerjal promet v Trst, ki je kot luka in kot mesto užival posebne privilegije z namenom, da bi postal privlačen za trgovce in druge podjetnike. V ta namen so skušali izpopolniti oziroma izboljšati povezavo s Trstom, najprej izboljšati ceste, pripomogli so tudi k izdelavi ladij, k nagli izgradnji ter razvoju takrat še majhne in primitivne luke. Od takrat se je majhno, predvsem agrarno-pomorsko mesto z 3.000 - 5.000 prebivalci zelo hitro razvijalo v emporij.

Druga polovica 18. stoletja je poznana kot »terezijanska doba«, ko je Marija Terezija s svojimi dejanji nadaljevala delo svojega očeta Karla VI. Leta 1774 je izdala »politični navigacijski edikt«, ki je vseboval vse zadeve pomorstva in podrobno urejal odnose med posameznimi pomorskimi službenimi posli ter izvršnimi organi, s tem tudi razne, že v prejšnjih uradnih odlokih obravnavane zadeve (npr. določila glede pravic in dolžnosti pomorskih kapitanov in ostale posadke in sploh mornarjev). Pospeševala je tudi izgradnjo novih ladij. Pod njeno vlado je bila ustanovljena tržaška borza. Izdani so bili zakoni o trgovinskih odnosih, zlasti glede nesposobnosti poravnave plačilne obveznosti in vseh mogočih preprirov pri kupčiji. Določila je tudi »diferencialno carino«, to pomeni, da je bilo mogoče vse blago, izdelano v avstrijskih deželah in namenjeno potrošnji ali predelovanju v Trstu, prevažati v mesto kot domače blago ne glede na prosto luko, pa tudi nasprotno, da so imeli v Trstu izdelano blago za domače izdelke. Tako pri uvozu tržaškega blaga v notranje dežele ni bilo potrebno plačevati nikakršne ali pa le sorazmerno nizko carino. Zaradi tako ugodnih zakonov za tržaško trgovino je dosegel tržaški izvoz po morju že leta 1766 vrednost 3.700.000 goldinarjev. To je bil tako velik uspeh, da so začeli Tržačani pošiljati v Ameriko železo, osoljeno meso, moko, vosek, vino, sukno, itd. Kmalu zatem so se razvile tržaške pomorske zveze tudi z Indijo in Kitajsko. Takrat je prihajalo v tržaško luko približno 6.000 ladij na leto, ki so uvažale okoli 50.000, izvažale pa okoli 40.000 ton blaga. Slika 4 prikazuje natovarjanje in raztovarjanje blaga v pristanišču.

Slika 4: Natovarjanje in raztovarjanje blaga v pristanišču



Vir: Caputo, Masiero, 1988.

Strogi državni zakoni in posamezni predpisi so povsem usmerjali in nadzorovali ves pomorski promet in trgovino. To je bilo zaradi takratnih nevarnosti, katerim je bila izpostavljena plovba, tako v interesu države kot tudi mornarjev in trgovcev. Za časa cesarja Jožefa II. so se nekateri zakoni in predpisi še deloma izpopolnili, med drugim trgovinsko sodstvo, carinski predpisi in tarifni zakon, sklenili so trgovinske pogodbe z Rusijo, Turčijo, Italijo in raznimi drugimi državami ter uvedli izvozne nagrade za platno, volnene in bakrene izdelke. Tržanci so uvažali olje, kavo, začimbe in drugo kolonialno blago, južno sadje, barvila, itd., izvažali pa predvsem les, železo, baker, tobak, steklo, volno, platno, svilo, osoljeno meso, žito in moko. Naj samo omenim, da je letni izvoz žita iz tržaške luke znašal približno milijon mernikov. Vladni predpisi in zakoni kot npr. izjemne carinske določbe za domače blago (prednostne carine) ter nagrade za izvozno blago so močno pospeševale tržaško trgovino in izvoz.

Z analizo teh začetkov velikega Trsta v 18. stoletju, kot vsega ostalega pozneje, je povsem jasno osnovno spoznanje, in sicer da je vse to v najtesnejši vezi s funkcionalno in organsko povezanostjo luke Trsta z zaledjem, ki je bila v začetku izjemno pomembna samo za najbližje slovanske pokrajine Avstrije, kasneje pa se je to zaledje širilo na Češko, Madžarsko, Galicijo, itd.

3.2.1. Reforme Marije Terezije in Jožefa II.

Marija Terezija je brez večjih težav premagala nasledstveno vojno, med katero so se pokazale vse slabosti notranje organiziranosti habsburških dežel. Pokazalo se je, da vladarjeva moč ni odvisna le od obsega njegovih dežel, marveč od njihove notranje ureditve in davčne moči. Zato je vladarica začela že med vojno, zlasti pa po njej, načrtno izvajati reforme v upravi, davčnem sistemu in organizaciji vojske. Te reforme so bile izvedene z namenom, da bi se iz habsburške monarhije ustvarilo čim močnejšo državo.

Z **upravnimi reformami** naj bi zagotovila večjo učinkovitost uprave in večji državni nadzor nad davki, zato je funkcije deželnih uradov prenesla na državne urade, ki so bili na Dunaju in s tem pod vladarjevim nadzorom. Da bi lažje pobirali vse davke, so izvedli popise zemljišč (terezijanski in jožefinski kataster). Davke od zemljišč je moralo plačevati tudi plemstvo, da so zagotovili redni dotok potrebnega denarja. Z regulacijo, ki je predvidevala obdavčitev celotne zemljiške posesti, bi zemljiški gospod postal prejemnik fiksne rente, brez vsakršne možnosti, da bi samovoljno povečeval svoj prihodek. Ta fiksna renta naj bi znašala $17 \frac{7}{9}\%$ kmečkega bruto prihodka, država pa naj bi dobila $12 \frac{2}{9}\%$ kmečkega bruto prihodka. Celih 70 % dohodka bi ostalo na razpolago kmetu (od tega naj bi dal določene prispevke za šolo, cerkev in občinsko upravo), kar je pomenilo skoraj obrnjeno razmerje glede na prejšnje stanje. Kmeta pa ni bilo mogoče vključiti v tržno gospodarstvo le z natančno pravno ureditvijo položaja podložnika in zmanjševanjem obveznosti do zemljiškega gospoda, ampak s povečanjem spodbud. S **kmečkimi reformami** so skušali razbremeniti kmete. Tlako so omejili na tri dni v tednu (rabotniški patent), medtem ko je Jožef II. odpravil še osebno neodvisnost kmetov s tako imenovanim »nevoljniškim patentom«. S tem so se kmečki otroci

lahko zaposlili v manufakturah ali v obrtni dejavnosti. Država je kmetom hkrati omogočila relativno svobodo pri sklepanju zakonske zveze in svobodno izbiro poklica. Podpirala je uvajanje in razširjanje novih kultur, npr. krompirja in koruze, ki so zmanjševale lakoto, zavzemala se je tudi za naprednejše načine v obdelovanju zemlje. Z **gospodarskimi reformami** so spodbujali predvsem razvoj kapitalističnih oblik gospodarstva (manufakture). Trgovino so pospeševali z odpravo notranjih carin med deželami ter z gradnjo cestnega omrežja. Najmanj priljubljena je bila **vojaška reforma**. Uvedena je bila splošna vojaška obveznost. Vojške službe so bili oproščeni duhovniki, plemstvo, uradniki, zdravniki in pravniki z družinami, trgovci in obrtniki ter kmetje z večjim posestvom (le prvi sin in zet). Obvezniki so bili lahko vpoklicani od 17. do 40. leta. Vpoklicali so toliko rekrutov, kolikor so jih potrebovali za dopolnitev vojaških čet, svojo obveznost pa so morali služiti do smrti ali pohabljenosti. Mnogi ljudje so zato bežali pred vojsko v gozdove ali na tuje. S **šolsko reformo** so skušali zvišati splošno izobrazbeno raven prebivalstva, ki je bila še sredi 18. stoletja nizka. Obstajale so tri vrste šol: normalke (4 razredne), glavne šole (3 ali 4 razredne) in trivialke (1 razredne). **Cerkvena reforma** je ukinila številne samostane, katerih stavbe so porabili za manufaktorne delavnice, njihovo premoženje pa za državne koristi in za ustanavljanje novih župnij (Berzelak, 2001, str. 194-195).

Reformne ukrepe, ki so kmetom zagotovili boljši osebni položaj, ugodnejši užitek posesti in večjo zaščito pred samovoljo zemljiških gospodov, je dopolnjevala vedno bolj fiziokratsko usmerjena gospodarska politika, ki je namenjala veliko pozornost agrarnemu sektorju. Fiziokrati so ugotavljali, da država, ki hoče povečati premoženje, mora podpirati in spodbujati razvoj kmetijstva. Trdili so, da je pravo bogastvo v zemlji in novem proizvajanju dobrin. Tako je bila v Trstu leta 1770 ustanovljena kmetijska družba, ki je z uvajanjem novosti v kmetijsko proizvodnjo (kolobarjenje brez prahe, nove kulturne rastline, itd.) povečala proizvodnjo in tržno učinkovitost kmečkega prebivalstva.

Čeprav država ni opustila merkantilističnih načel (to je, da je vir bogastva v dragocenih kovinah in denarju ter v preseganju uvoza z izvozom), saj je v zunanji trgovini še vedno veljal izjemno strog »prohibitiven sistem«, je v skladu s fiziokratskimi nauki začela odpravljati stare ovire, ki so zavirale razvoj in konkurenčnost obrtne in manufaktorne proizvodnje ter trgovine. Po letu 1770 so opustili izdajanje monopolnih privilegijev za izvoz določenih vrst blaga, od izključnih privilegijev za izvoz določenih vrst blaga je ostal samo še preostanek v zavarovanju prijavljenih patentov. Hitreje in z manjšimi ovirami je dovoljevala ustanavljanje manufaktur, odpravljala pravice mestnega prebivalstva in lajšala kmečko trgovino. Z novim carinskim redom, ki je iz avstrijskih in čeških dežel ustvaril enotno carinsko ozemlje, so se možnosti za trgovino precej izboljšale (Cvirn, 1999, str. 189-197).

3.2.2. Demografski razvoj

V mesto so se naseljevali ljudje iz vse Evrope. Kljub temu prva polovica tega stoletja ni prinesla nekega izrazitega demografskega razvoja. Leta 1719 je v mestu prebivalo 5.700 ljudi. Število prebivalcev je bilo najnižje leta 1735, ko je mesto štel le 3.865 oseb. Po tem letu je

število prebivajočih samo še naraščalo in leta 1775 doseglo kar 10.664 oseb. Ta demografski razmah po dolgoletni stagnaciji gre pripisati predvsem olajšavam, ki jih je mesto nudilo priseljencem (med drugim tudi pravico do gradnje lastnih cerkva). Za leto 1777 ni bilo nikakršnega sledu o popisu prebivalstva, a število so ocenili na približno 17.000 prebivalcev (v tej številki je zajeto le stalno prebivalstvo, brez prehodnih tujcev). Upoštevajoč prihodnje popise, je zaznati, da se je število naseljenih stalno povečevalo tja do leta 1795, po katerem je nastopilo obdobje postanka. Velja opozoriti, da je število prebivalstva ostalo nekako konstantno ob koncu stoletja, kar pa lahko pripišemo velikemu številu smrti, ki so jo povzročile ošpice (1795 - 1800).

3.3. 19. stoletje, stoletje izrednega demografskega in ekonomskega razvoja

K razvoju Trsta v 19. stoletju so odločilno pripomogli gospodarski, tehnični in politični dejavniki, še zlasti prehod iz jadrnic na parnike, izgradnja prve proge, ki povezuje Trst z Ljubljano in Dunajem, otvoritev Sueškega prekopa, kar povečuje možnost svetovne trgovine in prometa. Iz primitivnih industrijskih zametkov v 18. stoletju v slovenskem zaledju, v Avstriji in Češki so začela nastajati večja podjetja, tovarne sodobnejšega tipa s stroji in bolj dovršenimi proizvodi na podlagi načrtov, ki poleg lokalnih potreb upoštevajo tudi izvoz v tuje dežele in na tuja čezmorska tržišča. Istočasno naraščajo v tržaškem zaledju tudi možnosti potrošnje, razvija se moderna trgovina, ki plasira na domača tržišča vedno več proizvodov iz čezmorskih dežel. Menjava dobrin postaja vedno bolj živahna in raznotera. Trst se razvija v prometnega in trgovskega posrednika med tržaškim zaledjem in čezmorskimi državami (Ulčakar, 1950, str. 3).

Podonavske pokrajine se v tem obdobju vse močneje industrializirajo. Potrebovali so vse več surovin, potrebna so jim bila tudi prekomorska tržišča. Avstrija je s cenovno politiko, katero je Dunaj izvajal z namenom, da bi povzdignil Trst ter zmanjšal konkurenco severnonemških pristanišč, ki so se postopoma širila na področje Podonavja, nato s sistemom financiranja, usmeritvijo kapitala na Trst, itd., pripomogla k razvoju mesta. Tako je Trst postal privlačna točka za podjetnike iz zaledja. Iz zaledja v Trst se je pričel iztekati tudi kapital, ki so ga nalagali v trgovino, paraplovne družbe in banke.

3.3.1. Ilirske province

Na dan, ko je bila podpisana mirovna pogodba v Schonbrunnu (14.10.1809), je Napoleon s posebnim dekretom ustanovil Ilirske province. Trst je postal glavno mesto Istre z Goriško, Vipavsko in Trzičem. S tem ko je postal glavno mesto province Istre, je ponudil tamkajšnjemu prebivalstvu (predvsem intelektualcem) veliko novih delovnih mest. Vsaka provinca je imela svojega inženirja za mostove in ceste, nadzornika davčne registracije in državnih domen, nadzornika hipotek, davčnega direktorja, inšpektorja gozdov, carine, itd. Predvsem iz vojaško-političnih in gospodarskih razlogov ustanovljene province so ustrezale takratnemu političnemu položaju in potrebam Napoleonove protiangleške in vzhodne politike. Odrezale so avstrijsko cesarstvo od morja in okrepile ozemeljsko zvezo s turškimi deželami.

Kljub posebnemu državno-pravnemu položaju Ilirskih provinc so Francozi s številnimi reformnimi ukrepi posegli v stari upravno-pravni red. Tedaj sta bila uvedena poenotenje davkov in splošna vojaška obveznost. V šole so uvajali lokalni jezik (tudi slovenščino), vendar pa v tem času ni bilo nikakršnega gospodarskega napredka. Na gospodarske razmere je slabo vplivala že nova francosko-avstrijska meja, ki je pretrgala tradicionalne trgovske poti v smeri sever-jug. Krizo je še povečala celinska zapora s popolnim zastojem vsega prometa po morju. Pomorski promet se je prek Trsta obnovil leta 1812, toda pomorska blokada, ki je pretrgala vezi z zaledjem in s tem onemogočila sodelovanje med pomorsko trgovino ter industrijo v zaledju, je gospodarstvo v mestu hudo prizadela.

Ljudstvo ni bilo naklonjeno Napoleonu (izjema so nekatere intelektualne skupine), ker z gospodarskega vidika Francozi niso veliko naredili. Uredili in reformirali so državno upravo, sodstvo in šolstvo, z nekaj ukrepi izboljšali položaj kmetov, a so bili prav ti nad njimi najbolj razočarani, saj so pričakovali ukinitve fevdalnih odnosov. Zato so bili ljudje nezadovoljni z novo oblastjo. Proti njim je bilo tudi plemstvo, večina duhovščine in meščanstvo, ki je bilo še prešibko, da bi se lahko navdušilo za ideje in ustanove moderne meščanske družbe. Leta 1813 se je vojna končala neugodno za Francijo. S tem so propadle tudi Ilirske province in Istra je prišla ponovno pod avstrijsko oblast. To ji je prineslo skoraj stoletno stabilnost po petnajstletni spremembi političnega režima in teritorialne ureditve. Francozi pa so le pustili nekaj v zavesti ljudi, in sicer idejo o nacionalnih državah, pri nekaterih bolj, pri drugih pa manj, kar pa je bilo odvisno od že izoblikovane narodne zavesti ter od razširjenosti in uporabe lastnega jezika.

Po letu 1815 se je začela trgovina na Jadranu in sosednjih morjih ponovno dvigati in s tem se je tržaška prekomorska trgovina kmalu zelo razmahnila. Že v letih 1820 – 1830 so uvažali letno okrog 110.000 ton raznega blaga (predvsem egiptovski bombaž) v tržaško luko in približno toliko različnih domačih oziroma avstrijskih proizvodov so izvažali iz te luke v razne tuje dežele. Avstrija je sklenila nove trgovinske pogodbe z mnogimi tujimi, tudi oddaljenimi državami. Vse to je zelo pospeševalo avstrijsko zunanjo trgovino. Vlada je tudi sama z mnogimi olajšavami novega carinskega zakona in z odpravo raznih mitniških pristojbin podpirala domačo pomorsko trgovino.

3.3.2. Razvoj trgovine

Trst je uspeval in propadal s pomorsko trgovino. Trgovina je bila njegovo srce, ona ga je preživljala, brez nje bi bil Trst nepomembno obmorsko mesto. Predstavljala je dodaten zaslužek za kmečko prebivalstvo, ki se je v trgovino lahko vključevalo s kmetijskimi presežki. Zaradi carin na prodano blago so se polnile tudi državne blagajne, vendar pa so se kmetje skušali tem dajatvam izogniti, zato je velik problem predstavljalo tihotapstvo, ki je bilo bolj razširjeno na beneških območjih, saj se je skušalo čim več blaga prodati v Trst, kjer je bilo trgovanje zelo živahno.

Habsburška monarhija je izvajala zaščitniško politiko v korist Trsta. Protekcionistična politika se je uveljavila skozi dekrete, ki so kranjskim trgovcem dovoljevali oskrbo le v Trstu, drugi dekret je postavil na koprsko trgovsko cesto vojake, da so zaprli pot. Trst je bil opravičen davkov, žito je bilo lahko kupljeno izven Trsta, če se je doplačalo carino. Na vsak tovor vina ali soli iz beneških mest, ki potujejo na Kranjsko, je bilo potrebno plačati dajatev 30 soldov (Gombač, 2002, podlistek 19). Zaradi protekcionistične politike Avstrije si je Trst gospodarsko opomogel.

Trst se je razvijal v trgovsko središče. Iz Dunaja je preko Gradca vodila znamenita trgovska pot (Fuhrewerk), po kateri so težki vozovi v 18. stoletju iz Češke in Avstrije ter Madžarske vozili blago in ljudi. Za najpomembnejšo prometno žilo proti Trstu je veljala pot Dunaj-Semering-Gradec-Maribor-Slovenska Bistrica-Ljubljana-Štivan-Trst, ki je trgovcem nudila velike profite. Kritično območje je bil odcep Pivka-Razdrto-Senožeče-Lokev-Bazovica-Trst, ki je bil življenjskega pomena za Trst in vsakršna prekinitev oskrbe je za mesto pomenila veliko grožnjo. Trgovska pot, ki je vodila iz Trsta v Reko, pa je bila v tako slabem stanju, da ni bila primerna niti za ježo.

V 18. in 19. stoletju je bilo treba izboljšati cestne povezave z avstrijsko Istro. Denarja za ceste je bilo vedno premalo, a kljub temu so gradnjo cestne povezave Reka- Lipa- Podgrad-Materija-Trst odobrili leta 1788, saj je prevladalo splošno mnenje, da bo ta povezava povečala pretok trgovskega blaga med tema mestoma in tako pripomogla k boljšemu standardu ljudi, saj je bila revščina v tem delu Istre neznosna. Velike investicije v infrastrukturo (predvsem gradnja železnic) so spodbudile hitro gospodarsko rast. Pomembno vlogo je imela železnica od Ljubljane (1849) do Trsta (1857), saj je povezala Trst z gospodarsko najbolj razvitimi deli monarhije. Po dograditvi južne železnice se je trgovina čedalje bolj koncentrirala v Trstu (Cvirn, 1999, str. 233-234).

Tehnična sprememba prevoza je povzročila spremembe tudi v sami funkciji pristanišča. Večji del čezmorskega blaga so pretovorili naravnost na vagone za prevoz v zaledje. Zaradi tega so v raznih evropskih državah po letu 1870 začeli odpravljati »svobodna mesta«, saj so postala že nesodobna. Prosta mesta (carine prosto je bilo blago, ki so ga uvozili in izvozili v vse mesto, in ne samo tisto uvoženo in izvoženo iz luke) so ovirala razvoj industrije v lukah. Te so imele velike koristi od predelave surovin, ki so prihajale po morju, ker so predelano blago odpravljale v zaledje. Pri uvozu blaga v notranjost »prostih mest« so morali plačati carino, kar je oviralo razvoj industrije v prosti luki. Ker se je tranzit čedalje bolj razvijal in so se vedno bolj uveljavljale koristi industrije, so v Trstu leta 1891 odpravili prosto mesto, a ohranili prosto luko. Po tem se je industrija v Trstu začela živahneje razvijati (Ulčakar, 1950, str. 3). Velik del tržaške industrije je nastal in se razvil, ker je imelo pristanišče ugodne pogoje za nakup surovin, ki so prihajale z ladjami v Trst. Tako so nastale tovarne za predelavo bombaža, jute, rižarne, rafinerije nafte, itd. Livarne so se razvile ob pomorskem dovozu premoga.

3.3.3. Industrijska revolucija na tržaškem ozemlju

V Trstu je za časa avstrijske vladavine prišlo do radikalnih gospodarskih sprememb, ki so posledica industrijske revolucije. Zajela je vse sloje in poganjala cvetoče gospodarstvo s polno paro. Industrijska revolucija se je v Habsburški monarhiji začela leta 1818 s splovitvijo parnika Karolina, ki je bil prvi parnik v Jadranu in je povezoval Trst z Benetkami. Prvi parni stroj so v Trstu uporabili v predelovalni industriji, odprli so tudi tovarno mila in sladkorja. Industrijska revolucija se je iz Trsta širila tudi v zaledje. Predvsem pa se je Trst začel razvijati v smeri ladjarstva. Poleg ladjedelnice Pamfili, ki je splovila parnik Karolino, so bile v Trstu še ladjedelnica Sv. Marka, Lloydova ladjedelnica in ladjedelnica Struthoff. To so bile ladjedelnice, v katerih je bila zaposlena množica ljudi, od ladjarjev, rezbarjev in strugarjev do smolarjev. Največ finančnega kapitala, ki se je v tem obdobju začel razvijati poleg trgovskega, pa so prinašale flote jadrnic, ki so oskrbovale vojsko v krimski vojni. Te so lastnikom jadrnic in kapitanom prinašale ogromen zaslužek, kar je krepilo tržaški trg kapitala, tako da so nastale prve zavarovalnice in bančni zavodi. Po uvajanju ameriških kultur leta 1816 ni bilo več ne kronične lakote ne kužnih bolezni. Uvedli so tudi deljivost kmetije, kar je povečalo priselitev prebivalstva v mesto (Gombač, 2001, podlistek 36).

Leta 1875 je bilo delovno aktivnega nad 50% vsega prebivalstva, in sicer: v primarnem sektorju 11,5%, v industriji 22,3%, v gradbeništvu 7,1%. Glavni zaposlitveni sektorji so bili: trgovina (13.541 zaposlenih), osebne storitve (8.811 zap.), tekstilna industrija (6.760 zap.), kmetijstvo (6.475 zap.) in gradbeništvo (4.106 zap.).

3.3.4. Razvoj treh glavnih tržaških panog

V drugi četrtini tega stoletja je tako prišlo do dokončnega zagona in združitve treh sektorjev, ki so bili za tržaško gospodarstvo do prve svetovne vojne in še dlje življenjsko pomembni: ladjedelništva, ladjarstva in zavarovalništva. Za vsak sektor velja, da se je razvijal z oporo, ki jo je imel v drugih dveh in tudi na račun njunih uspehov. To je omogočila trgovinska dejavnost, ki se je bila že utrdila in spodbujala promet in bogastvo ter odpirala možnosti za nove, ambicioznejše iniciative. Skoraj vedno so bili ustanovitelji in voditelji velikih zavarovalnih in ladjarskih podjetij uspešni trgovci, doma daleč od Trsta, a so tukaj našli svojo gospodarsko srečo. Ti so zelo pogosto prav v Trstu izkoristili znanje in izkušnje, ki so si jih pridobili drugje. Veliko pa je bilo tudi primerov oseb, ki so prispele v Trst zelo mlade, brez posebne pripravljenosti na poslovnem področju, in ki so si izkušnje nabrale v stiku s tržaškim živahnim in stimulativnim okoljem, v katerem so našle dobre možnosti za uspeh.

Prepletanje različnih dejavnosti je bilo značilno za Avstrijski Lloyd, ki je bil leta 1833 ustanovljen kot združenje med zavarovalci in trgovci z namenom, da bi v korist obeh kategorij na tujih trgih zbiral novice o trgovini in plovbi. Leta 1836 je pod okriljem Lloyd kot druga sekcija združenja, ki ji je bilo usojeno, da bo v kratkem postala najpomembnejša, nastala Družba za parno plovbo Avstrijskega Lloyd. V tridesetih letih 19. stoletja sta v Trstu nastali zavarovalni družbi, ki sta se kasneje razvili v najpomembnejši italijanski

zavarovalnici: avstrijsko-italijanska Assicurazioni Generali, nastala leta 1831, in Riunione Adriatica di Sicurta (RAS) iz leta 1838, ki je bila specializirana za protipožarno zavarovanje in za zavarovanje potujočega blaga.

Od leta 1764 so v Trstu v obdobju sto let ustanovili 78 zavarovalnih podjetij, ki so se približno 70 let ukvarjala izključno s pomorskim zavarovanjem. Zavarovalništvo je nastalo na morju, saj je bila pomorska trgovina v neprestanih nevarnostih. Še vedno je bilo veliko morskih roparjev, ladje so bile razmeroma majhne in predvsem na jadra, zato so bili brodolomi zelo pogosti. Kljub navedenim oviram se je pomorska veletrgovina vedno bolj razvijala in ker se velikih izgub trgovskega blaga in samih ladij ni dalo preprečiti, se je med prizadetimi lastniki ladij in trgovci pojavila ideja o ustanovitvi zavarovalnic. Tako so bile ustanovljene tržaške zavarovalnice z namenom, da zavarujejo ladje in blago, ki ga prevažajo po morju. Predvsem zanimivo je dejstvo, da sta med vsemi 78 zavarovalnicami ostali le dve, ki sem ju že zgoraj omenila, vse ostale pa so propadle v glavnem iz dveh razlogov: ustanovljene so bile s premajhnim kapitalom in ukvarjale so se izključno s pomorskimi zavarovanji. Začetni neuspehi zavarovalnih podjetij so porodili zamisel o združevanju in vzajemnem zavarovanju zavarovalnic. Ljudje, ki so se ukvarjali z zavarovanji, so poskrbeli najprej za zavarovanje ladij in natovorjenega blaga, nato pa tudi za zavarovanje samih zavarovalnic. V ta namen je bila v Trstu leta 1834 ustanovljena »Unione Generale delle Compagnie d'Assicurazione« (Splošna zveza zavarovalnic). Druge podobne ustanove so bile »Avstrijski Lloyd«, ki se je šele leta 1836 spremenil v paraplovno družbo, naslednja taka družba je bila »Il Comitato Triestino degli Assicuratori Marittimi« (Tržaški komite pomorskih zavarovalnic) in nazadnje še »Stabilimento Centrale delle Unite Compagnie d'Assicurazione« (Osrednji zavod združenih zavarovalnic) (Dvesto let tržaškega zavarovalstva, 1950, str. 3).

Finančne potrebe velikih zavarovalnih, ladjedelniških in plovnih podjetij, ki so nastala v tridesetih letih, so bile večje od razpoložljivosti posameznih ustanoviteljev ali skupin. Zato so se ta podjetja odločila za obliko delniških družb, da bi tako pritegnila kapital iz širšega kroga, ki je presegel mestne okvire. Prav v primeru Lloydove Plovne družbe so na primer uporabili dunajski finančni kapital. Doliva javnega kapitala ni bilo. Ustanovitelji plovne družbe Lloyd so dunajski vladi ponudili v odkup 300 delnic, vendar je bila ponudba gladko zavrnjena. Pomembna javna finančna pomoč je prišla v drugi obliki, in sicer leta 1837, ko je vlada sklenila z Lloydom pogodbo za prevoz pošte na Daljni vzhod. To poštno funkcijo je tržaška plovna družba v različnih oblikah opravljala vse do leta 1914.

3.3.5. Demografski razvoj

Kljub visokemu številu umrlih (v letih 1796, 1800 in 1801, ko so razsajale ošpice), se je število prebivalcev dvigalo, to pa je najbrž posledica ugodnih ekonomskih pogojev nastalih zaradi inovacij, ki sta jih uvedla že Karel VI ter Marija Terezija, pa tudi zaradi političnih dogodkov tega časa.

Tabela 3 prikazuje gibanje števila prebivalstva v 19. stoletju. Leta 1800 je mesto štelo 29.900 prebivalcev. Videti je, da se je s tretjo francosko zasedbo (18. maja 1809 - 14. oktobra 1813) število prebivalcev po letu 1810 ponovno zmanjšalo, kar je povzročilo znaten migracijski tok. Leta 1813 je bilo konec francoskega obleganja in v mesto so se začeli ponovno naseljevati emigranti. Do leta 1875 je prebivalstvo naraslo na 104.707. V obdobju od 1870 do 1880 velja omeniti, da je število prebivajočih hitreje naraščalo od leta 1876 dalje, ker so pred tem v mestu razsajale razne epidemije (kolera in ošpice od leta 1869 do 1875). Od leta 1875 do konca stoletja je prebivalstvo Trsta vsako leto naraslo za 3-4.000 ljudi, tako da je leta 1900 štelo mesto že kar 176.383 prebivalcev.

Tabela 3: Gibanje števila prebivalstva 19. stoletja

Leto	Št. prebivalcev	Leto	Št. prebivalcev	Razlika
1801	31.589	1810	37.986	+ 6.397
1810	37.986	1812	24.633	- 13.353
1812	24.633	1815	45.000	+ 20.367
1815	45.000	1820	43.467	- 1.533
1820	43.467	1841	80.414	+ 36.947
1841	80.414	1850	82.596	+ 2.182
1850	82.596	1859	108.227	+ 25.631
1859	108.227	1860	101.947	- 6.280
1860	101.947	1869	123.098	+ 21.151
1869	123.098	1880	141.740	+ 18.642
1880	141.740	1890	155.471	+ 13.731
1890	155.471	1900	176.383	+ 20.912

Vir: Fuchs, 1963, str. 28.

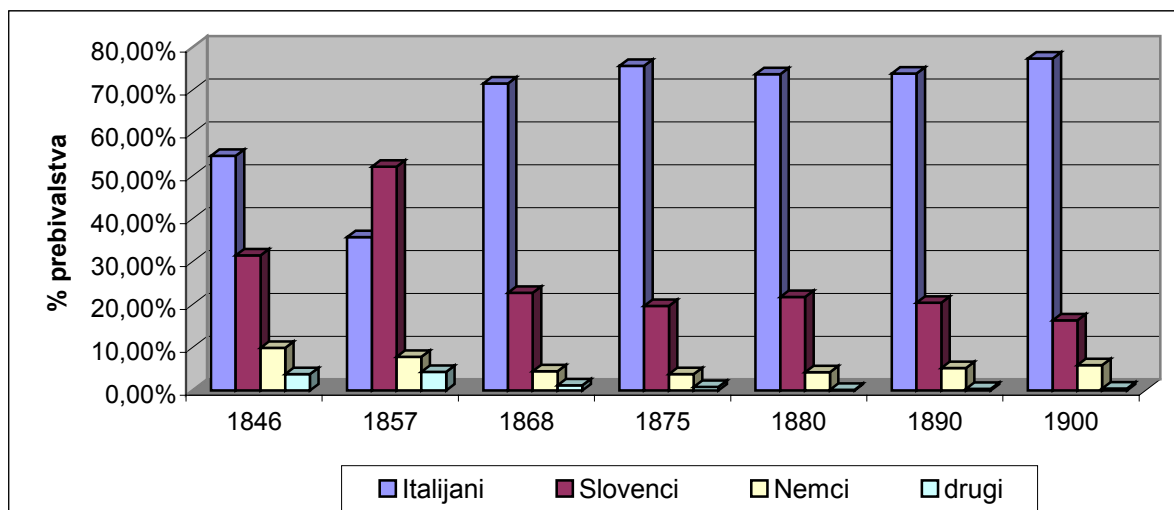
Bufon, Kalc, 1990.

Povprečni letni prirastek za obdobje od 1869 - 1876 je bil 500 ljudi letno. Kot sem že v zgornjem odstavku navedla, je število prebivalcev hitreje naraščalo med leti 1875 in 1880, ko se je število prebivalcev povečevalo za 3.000 oseb letno. Pospešena rast je doživela le eno samo kritično fazo, in sicer med letoma 1880 in 1893, ko je znašal povprečni letni prirastek 1.000. Po tem obdobju je sledil ponovni porast prebivalstva za približno 3.000 oseb na leto (glej Prilogo 1 - Tabeli 1 in 2).

Zelo slabi higijenski pogoji, v katerih so živeli in delali revni sloji, so povzročali visoko smrtnost, ki je med letoma 1876 in 1887 znašala povprečno 29 promilov. V istem obdobju je komaj polovica vseh rojenih otrok preživela do petega leta. V letih 1869- 1910 je presežek rojstev nad smrtmi predstavljal le še 18% celotnega naraščanja prebivalstva, preostalih 82% je izhajalo iz presežka priselitvev nad odselitvami. Strukturo rasti tržaškega prebivalstva od leta 1857 dalje sem prikazala v prilogi.

Narodnostna struktura v tržaški občini med letoma 1846 in 1900 po Waberju je prikazana na liki spodaj.

Slika 5: Narodnostna sestava v drugi polovici 19. stoletja



Vir: Strajn, 1999.

Prva avstrijska etnografska statistika, ki jo je obdelal Waber, je bila izdelana na osnovi uradne ankete, ne pa izjav prebivalstva samega. Dejstvo je, da je anketa iz leta 1846 upoštevala le pomembnejše narodnosti v sklenjenih naselbinah in da se isti podatki objavljene v različnih virih med seboj nekoliko razlikujejo. Tako lahko vidimo, da je bilo po Waberju leta 1846 v Trstu 8.000 prebivalcev nemške narodnosti (9.96% vsega prebivalstva), Slovencev je bilo 25.300 (31,51% vsega prebivalstva), 43.940 oseb je bilo italijanske narodnosti (54,72% vsega prebivalstva) ter 3.060 Judov (3,81% vsega prebivalstva). Pri teh popisih so upoštevali »občevalni« jezik, kar pa je predstavljalo problem, saj ta kriterij ne izraža dejanskega razmerja med jezikovnimi skupinami. Drugi vidik popisnega problema pa je političen, saj je tržaška oblast izkoriščala svoj položaj, da so že tako ugoden kriterij vsiljevale še bolj v prid prevladujoče skupine. Če upoštevamo ta kriterij, lahko iz grafa razberemo, da se je število Italijanov po letu 1868 večalo, medtem ko je število Slovencev pospešeno upadalo, predvsem po letu 1880. Tako da je leta 1900 bilo v Trstu že 116.825 prebivalcev italijanske narodnosti, 24.679 prebivalcev slovenske narodnosti ter 8.880 prebivalcev nemške narodnosti (glej Prilogo 1 - Tabeli 1 in 2). Eden izmed ključnih razlogov za tako majhno število Nemcev v omenjenem obdobju bi lahko bil tudi »težava pri učenju italijanskega jezika«, medtem ko naj bi bili Slovenci nagnjeni k obvladovanju tujih jezikov in naj bi bili sposobni hitrega prilagajanja, če želijo pridobiti naklonjenost domačinov, da se ne bodo čutili tujce.

3.3.6. Pomembnost zaledja za gospodarstvo Trsta

Osnova tržaškega prometa z zaledjem je predvsem v državah, katere naseljujeta slovenski in hrvaški narod, to je na jugoslovanskem etičnem področju. To je področje, ki se razprostira v neposrednem zaledju luke, kamor sodijo: najprej Goriška in Istra, nato Kranjska, Štajerska in Koroška, pa Hrvaška, do neke mere tudi Vojvodina in Srbija, itd. To je večinoma tisto zaledje, ki je v Italijanski publicistiki imenovano »neposredno zaledje«. Po pomembnosti so na drugem mestu države, ki so za časa Avstroogrske pripadale nemškemu etičnemu teritoriju, ki zajema pokrajine Salzburga, Spodnjo in Zgornjo Avstrijo, Tirolsko in Vorarlberg. Na

tretjem mestu po pomembnosti (do prve svetovne vojne) se je nahajal teritorij Češke in Moravske, to je bilo tako imenovano «ekstremno zaledje». Vse ostalo sodi v »izredno zaledje«. Tako je bilo za časa največjega razcveta Trsta pred prvo svetovno vojno.

Ne samo naravno zaledje, temveč tudi država v zaledju (kateri so takrat pripadale tudi slovanske pokrajine, ki so prispevale velik del splošne in podjetniške zmogljivosti) je s svojimi dejavniki, zakoni in ekonomsko politiko predstavljala odločilni faktor pri zmogljivosti Trsta. Trst sam ni imel interesa, da bi se vključil v Italijansko državo, ki je izven tega zaledja. Tako 18. kot 19. stoletje to popolnoma potrjujeta. Kako pomembno je bilo zaledje za tržaški promet, bom z analizo prometa pred prvo svetovno vojno prikazala v naslednjem poglavju.

Z izkoriščanjem stvarnosti, najprej geografske in ekonomske težnje, pozneje pa z izjemnim tehničnim napredkom v prometu, ladjedelništvu, železnici, industriji in trgovini, se je Trst razvil in uvrstil med svetovna pristanišča. Tako je leta 1810 tržaški ladijski promet znašal 88.176 bruto ton, leta 1850 že 641.391 bruto ton, 50 let pozneje se je promet povečal na 2.158.624 bruto ton, sam vrh pa je dosegel leta 1913, ko je znašal kar 5.480.000 bruto ton. Izredno hiter razvoj prometa je zaslediti konec 19. in v začetku 20. stoletja. Od leta 1880 do leta 1913 se je promet povečal kar za petkrat. V trinajstih letih, to je od leta 1900 do leta 1913, je promet po morju narasel za več kot dvakrat.

Poleg prometne povezanosti z zaledjem je k razvoju blagovnega prometa Trsta pripomogel tudi pospešeni razvoj industrije v bližini njegovega pristanišča. Dokler je bilo mesto v neposredni povezanosti s svojim zaledjem, se je tudi njegova industrija pospešeno razvijala, saj so proizvajali predvsem, da bi zadostili potrebam držav v zaledju. Proizvode, ki so jih izvažali v zaledje, so najprej prek morja uvozili v Trst, jih tam v tržaški industriji predelali in nato prek železnice prevozili v države v zaledju. Iz zaledja so uvažali predvsem proizvode črne metalurgije, nafto, žitarice, industrijske surovine in kolonialne pridelke.

Trst je postajal velemesto, v katerega so se na pot za kruh odpravljale vse večje množice ljudi iz zaledja. Slika 6 prikazuje ljudi, ki so na robu ceste prodajali izdelke in si tako prislužili kruh za preživetje.

Slika 6: Preživetje



Vir: Pahor, 1998.

Center mesta je imel podobo idealnega urbanega prostora, medtem ko so bile razmere v predmestju nemogoče. Prišli so se podredili mestnim navadam, vendar pa so »kos pogače« napredujočega mesta lahko okusili le nekateri (trgovci, kapitalisti, itd.), množice delavcev pa so ostale na predindustrijski ravni (Gombač, 2001, podlistek 38).

Za habsburško državo je bil Trst že dolgo naravno izhodišče na Jadran in predstraža političnega prodora na jug. Kot mesto, ki se je razraslo v logiki kapitalističnega družbenega razvoja finančnega in trgovskega kapitala, se je Trst ograjeval od bližnje okolice in ni nikdar občutil potrebe po širših povezavah z agrarno stvarnostjo lastnega neposrednega zaledja. Vso to odmaknjenost poudarjajo še železniške in pomorske prometne povezave, ki ustvarjajo umetno oddaljenost mesta od svojega neposrednega zaledja. Ob prehodu iz 19. v 20. stoletje postaja Trst čedalje večje trgovsko in industrijsko središče v svoji produktivni sferi. Označeno je kot večnarodnostno mesto z izrazito italijansko nadvlado.

Mesto je bilo s svojimi 230.000 prebivalci eden pglavitnih urbanih centrov monarhije, rezultat habsburške državne politike, ki je v svojih izbirah dajala prednost velikim nadnacionalnim in industrijskim monopolom. Za pospešeni gospodarski razvoj Trsta so pomembne naslednje letnice: leta 1857 je Južna železnica povezala Trst z njegovim zaledjem in s centri politične ter gospodarske moči. V leto 1891 spada ukinitve carinskih olajšav proste cone, kar povzroča upadanje nekaterih dejavnosti in pospeševanje drugih, predvsem tistih, ki imajo svojo usmeritev v industrijskem, še posebej ladjedelniškem sektorju. Leta 1901 se je Industrijski svet na Dunaju odločil za večji infrastrukturni razvoj mesta.

3.4. Razvoj mesta v 20. stoletju

Zahvaljujoč tesni povezanosti s svojim zaledjem, katere osnova so bile jugoslovanske pokrajine, ter nenehni zaskrbljenosti države v zaledju se je Trst za časa Avstrije razvijal bolj sunkovito kot katerekoli druge velike sredozemske luke. Od leta 1900 do 1912 se je tržaški promet povečal za 2,51 milijona ton, medtem ko je beneški promet istočasno porasel za samo

900.000. Trst je bil torej po prometu dvakrat močnejši od Benetk, ki so bile skozi stoletja vedno močnejše od njega. V Sredozemlju so bila pred prvo svetovno vojno od Trsta močnejša naslednja pristanišča: Marseille, Genova in Neapelj. Trst pa je bil dvakrat močnejši od Rijeke. V tem obdobju je Trst urbanistično in demografsko naglo rasel, in sicer z enako hitrostjo kot njegov promet. Po dohodku je bil najbogatejše mesto v Avstriji.

Vedno je bilo zaledje, kjer so živeli Jugoslovani, najpomembnejše ter najbolj odločilno za Trst, medtem ko Italija ni bila nikoli niti pomembna niti odločilna kot zaledje. Da bi dokazali, kako je bilo jugoslovansko zaledje pomembno za razvoj Trsta, za promet njegovega pristanišča in vzpon njegove ekonomije nasploh, se je potrebno ozreti na obdobje, ko je Trst dosegel svoj vrh, to je neposredno pred prvo svetovno vojno. Leta 1913 je Trst dosegel največje številke v pristaniškem in kopenskem prometu. Naslednje leto je izbruhnila vojna, in od takrat se začelja kriza, ki nenehno spremlja Trst. Obdobje pred 1. svetovno vojno bom prikazala s pomočjo primerjav podatkov iz leta 1912 in v naslednjem poglavju še iz leta 1913, ker so najbolj podrobno obdelani (Trst »Statistica della Navigazione e del Commercio per l'anno 1912). Obravnavala bom železniški in pomorski promet, to je izvoz in uvoz Trsta v zaledje in iz zaledja.

Stanje leta 1912 je bilo naslednje: promet z Jugoslavijo je bil 40,3%, z Avstrijo 30%, s Češko 22,4% in z Madžarsko 7,3%. Med jugoslovanski pokrajinami je največ železniškega prometa odpadlo na Kranjsko, in sicer 15,3%, na Goriško 13,2%, v celoti 40,3% na jugoslovanske pokrajine. Če upoštevamo celotni železniški promet Trsta, je leta 1912 34,7% od globalnega prometa odpadlo na jugoslovanske pokrajine, na češke pokrajine 19,2%, na avstrijske 25,8%, na madžarske pokrajine 6,3%, na Galicijo in Bukovino 2,4%, na Italijo 3,6% ter 8% na vsa ostala področja. Tudi v tem primeru prevladuje železniški promet z jugoslovanskimi pokrajinami, ki so bile najbližje in najpomembnejše zaledje tržaške luke. Istočasno lahko opazimo, kako majhen je bil železniški promet z Italijo: predstavljal je komaj 3,6% celotnega tržaškega prometa. Promet po kopnem z jugoslovanskimi pokrajinami je bil od prometa z Italijo desetkrat večji. Promet po kopnem in po morju skupaj s pokrajinami zaledja je leta 1912 znašal 2.647.253 ton. Od tega je na jugoslovanske pokrajine odpadlo 49,1%, na avstrijske pokrajine 25,6%, na češke pokrajine 19,1% in na madžarske pokrajine 6,2%. To pomeni, da je bil tržaški promet z jugoslovanskimi pokrajinami skoraj 50% leta 1912. Samo Dalmacija je s svojim pomorskim prometom prispevala k prometu s Trstom 9,5%. V absolutnih številkah je promet jugoslovanskih pokrajin s Trstom znašal 1.244.000 ton leta 1912, promet Italije pa samo 540.000 ton, kar je komaj 43% jugoslovanskega prometa s Trstom. Še zlasti velja poudariti zelo majhen železniški promet Trsta z Italijo, saj je leta 1912 izvoz in uvoz pri tem znašal vsega 94.000 ton, medtem ko je promet jugoslovanskih pokrajin po železnici znašal (uvoz in izvoz) 912.302 ton. Če upoštevamo to, da se prav po višini železniškega prometa ocenjuje, kje je zaledje nekega pristanišča, vidimo, da Italija to nikakor ni.

3.4.1. Stanje pred prvo svetovno vojno

Vse do začetka prve svetovne vojne je bil Trst najpomembnejša trgovinska luka ob Jadranskem morju. Ves ta razvoj se je izvršil v dobi, ko je bilo naše mesto pod habsburško vladavino, kamor se je zateklo, da se zavaruje pred benečansko pohlepnostjo. Da se je mesto pod habsburško oblastjo tako razvijalo, nam kažejo podatki o tržaškem prometu iz leta 1913, ki so prikazani v Tabeli 4. Ti podatki kažejo, da je bila povezava tržaškega gospodarstva z italijanskim prisiljena.

Tržaško zaledje je bilo torej tisto, ki je povzdignilo Trst do višine, na kateri je bil v začetku 20. stoletja. Od leta 1905 do 1909 se je dvignila tonaža, ki je priplula v Trst, za 35,5%. Takega napredka niso dosegli ne Hamburg (prirastek 17,3%), ne Antwerpen (prirastek 20,6%), ne Marseille (16,9%), ne Amsterdam (20%), pa tudi Benetke ne (27%). Trst je bil četrta največja evropska luka.

Tabela 4: Tržaški promet v letu 1913

		Količinsko (v 1.000)	Vrednostno (v 1.000 kron)
UVOZ	po morju	23.140	869.518
	po suhem	14.882	875.630
IZVOZ	po morju	11.357	932.074
	po suhem	12.093	783.476
SKUPAJ		61.472	3.460.698

Vir: Gospodarska povezava Trsta z Italijo nenaravna, 1950, str.4.

Le del čezmorskega prometa je bil zadržan za domače potrebe Trsta, drugo blago je odhajalo v zaledje. Trst je bil leta 1913 veliko središče za trgovinsko menjavo in tranzit med čezmorskimi deželami in zaledjem, ki je obsegalo poleg manjšega predela Srednje Evrope predvsem celotno Podonavje in Balkan. Tabeli spodaj prikazujeta pomorski promet Trsta leta 1913.

Tabela 5: Pomorski promet leta 1913 (v kronah)

Države	Količinsko	Vrednostno	Države	Količinsko	Vrednostno
Levant, Grčija, Črno morje	6.664.000	516.937.000	Ostala Afrika	1.231.000	35.309.000
			Brazilijska	701.000	100.053.000
Daljni vzhod	3.129.000	302.871.000	Nemčija	153.000	16.820.000
Egipt	1.352.000	248.635.000	Francija	292.000	14.961.000
Vzhodni Jadran	4.337.000	174.052.000	Španija	599.000	8.417.000
Italija	4.179.000	143.563.000	Ostale	2.078.000	71.891.000
ZDA	2.107.000	107.124.000	Anglija	7.695.000	57.052.000

Vir: Gospodarska povezava Trsta z Italijo nenaravna, 1950, str.4.

Razpredelnici dokazujeta, da je bil Trst v avstrijskem obdobju tipična mednarodna luka povezana z najširšim svetom. Po vrednosti blaga je bil Bližnji vzhod na prvem mestu. Po morju so uvažali v Trst premog, rude, kavo, žito, riž, sveže sadje, južno sadje, semena, mineralna olja, kemijske izdelke, barve, kože, gumo, tobak, volno, juto, les in kolonialne pridelke, kakor kakav, čaj, pomaranče, limone, vino in bombaž. Po morju so iz Trsta izvažali industrijske izdelke, in sicer domače, to je tržaške in iz vse Avstrije pa še celo iz južne Nemčije. Izvažali so predvsem les, sladkor, kovine, premog, papir, hmelj, kavo, tkanine, predivo, mast, steklo, moko, pivo, stroje, lesene izdelke, vžigalice, itd. Tabela 6 kaže, katero blago je bilo uvoženo in katero so izvozili iz Trsta leta 1913. Opazimo lahko, da so uvažali pretežno surovine, medtem ko so izvažali industrijske in obrtne proizvode ter polproizvode. Zadnje leto pred vojno se je uvozilo po morju 2.314.000 ton blaga ter izvozilo 1.135.700 ton. Predvsem je pomembno dejstvo, da je služil Trst v prvi vrsti kot uvozna luka.

Tabela 6: Pomorski promet tržaške luke leta 1913

Blago	Uvoz	Izvoz	Od tega prometa v Trst predstavljajo slovenske pokrajine	
	v 10 ³ ton		Uvoz v 10 ³ ton	Izvoz v 10 ³ ton
Kolonialno blago	878	255	150	120
Južno sadje	1177	—	150	—
Sladkor	—	1957	—	—
Žito, moka, stročnice	1592	834	150	80
Sadje, zelenjava	1412	160	240	50
Pijače	387	360	200	200
Les, premog	8995	3118	3000	2500
Rude	3321	1036	3000	200
Mineralna olja	793	95	40	—
Lan, konoplja, bombaž	1440	399	700	—
Papir in blago iz njega	28	649	—	150
Steklo in blago iz njega	4	260	—	—
Izdelki iz kamna	517	82	100	50
Železo in blago iz njega	302	707	40	—
Kemične surovine in kemikalije	407	130	20	—
Odpadki	358	221	50	60
Ostalo	1829	1104	130	90
Skupaj	23140	11357	7970	3500
	34497		11470	

Vir: Golouh, Ferfolja, 1918.

Vse do prve svetovne vojne je ostajal Trst center razvoja. Predstavljal je oporo ljudem za preživetje, zaledju ni ponudil nobene možnosti razvoja, temveč je od tam samo črpal (kapital, delovno silo in intelektualce). Med vojno se je pomorski promet zmanjšal. Že prej sem omenila, da je bila pomorska trgovina srce Trsta in da ga je preživljala, a ko je oslabela, je

nekdaj cvetoče mesto dobilo značaj na smrt obsojenega mesta: prazna luka, dnevno sta mogoče priplula ali odplula en ali dva obrežna parnika, prazne zaloge, številne železniške proge v luki poraščene s travo, hangarji (večji zaprti prostori zlasti za shranjevanje letal) in druge transportne naprave počivajo. Luka je izumrla in z njo tudi mesto. Promet z vozovi je skoraj popolnoma izginil, električni tramvaji so poredkoma vozili, trgovci so izginili iz mesta, ostalo je samo še revno prebivalstvo, ki se je tu in tam sprehajalo po zapuščenih ulicah. Trst, nekdanja prava prisposoba nervoznega prometa, je dobil med vojno podobo tihega obmorskega sprehajališča. In vse to se je zgodilo zato, ker je bil odrezan pomorski promet (Golouh, Ferfolja, 1918, str. 147 - 160). Po prvi svetovni vojni, ko je Trst pripadel Italiji, se je začelo obdobje gospodarske in politične krize. V tržaškem okolju je prevladal fašizem, kar je zelo slabo vplivalo na gospodarstvo. To je bil čas, ko so se potrebe in z njimi povpraševanje povečale, vendar pa jim proizvodnja ni sledila, saj je fašistična propaganda spodbujala ljudi k skromnosti.

4. TRST POD ITALIJO

4.1. Nazadovanje tržaškega gospodarstva

Po prvi svetovni vojni, ko je Italija dobila aneksijo, je posledično prišlo do zastoja v razvoju tržaške luke. Odtlej so odpadli privilegiji, ki jih je avstrijska vlada desetletja nudila svojemu glavnemu pristanišču. Z novo razmejitvijo so bile pretrgane vezi z zaledjem, tržaško pristanišče je spričo številnih in tudi priročnejših pristanišč v Italiji izgubilo svojo vrednost. Te spremembe so povzročile gospodarsko krizo, ki se je najbolj občutila v trgovskem prometu. Promet Trsta z zaledjem je podlegel posledicam izrazito politične narave, s katerimi so povezane posledice prometne, tarifne in carinske narave.

Po letu 1918, ko je bil Trst »ločen« od svojega zaledja, ki je predstavljalo naravni stimulator tržaške industrije, se je začela kazati kriza tudi v industrijski proizvodnji (strojni, kemijski, lesni, črni metalurgiji, itd.). Pred vojno je bilo središče tržaškega gospodarstva v blagovnem prometu, katerega porast je neposredno spodbujala delovanje celotne tržaške industrije, posredno pa ladjedelnic. Po vojni je središče tržaškega gospodarstva preneseno na ladjedelništvo, kar je tudi dokaz nenavadne situacije, v kateri se je tržaško gospodarstvo znašlo po letu 1918. Posledica odcepitve Trsta od zaledja je bila tudi zmanjšanje prometa v sektorju črne metalurgije. S pripojitvijo Trsta k Italiji je prenehala delovati tudi uvozno-predelovalna funkcija mesta. Na sliki spodaj vidimo tržaško tovarno črne metalurgije v začetku 20. stoletja.

Slika 7: Tovarna črne metalurgije v začetku 20. stoletja



Vir: Pahor, 1998.

Po letu 1926 je veliko malih posestnikov propadlo in postali so navadni delavci. Svetovna gospodarska kriza je prizadela tudi to območje in v Italiji je prevladala diktatorska oziroma kontrolirana ekonomija. Pred vojno so spodbujali uvoz, da si je gospodarstvo naredilo zalogo za težke čase, medtem ko je med vojno nastopila kriza s preskrbo surovin (na primer, železo za industrijske potrebe so dobili od vrat in ograj iz parkov in dvorišč). Uvoz so omejevali. Ljudje in industrija niso imeli več dostopa do premoga, volne, bombaža, temveč so zahvaljujoč razvoju kemične industrije proizvajali carbonital, lanital, cotonital.

Kriza Trsta se odraža v naslednjih številkah skupnega prometa Trsta (pomorskega in železniškega): leta 1913 6.147.000 ton, 1927 leta 4.892.000 ton, 1933 leta 3.018.000 ton, 1937 leta 5.401.000 ton in 1938 leta 5.377.000 ton. Če upoštevamo, da je bilo leto 1913 zadnje normalno leto pred prvo svetovno vojno, leto 1938 pa zadnje normalno leto pred drugo svetovno vojno, ter primerjamo številke, vidimo, da Trst v obdobju 25-ih let ekonomsko ni napredoval, saj je bil promet leta 1938 manjši kot pa promet leta 1913. Če bi se lahko v tem obdobju normalno razvijal z enako hitrostjo kot do leta 1913, bi bil promet leta 1938 nekajkrat večji kot leta 1913 (tudi število prebivalcev Trsta, ki je pred tem hitro naraščalo, je ostalo enako številu pred prvo svetovno vojno). Če pa upoštevamo samo pomorski promet, se je le-ta od leta 1913 do 1923 zmanjšal s 5,5 na 2,7 milijona ton. Šele leta 1930 je dosegel predvojno raven, nato pa po letu 1938 porasel zaradi vojnega gospodarstva. Toda ostal je na stopnji tranzita, brez vmesne trgovske dejavnosti. Hkrati s pomorskim je upadel tudi železniški blagovni promet. Prišlo je do krize v brodarstvu. Rešitev tržaškega gospodarstva so skušali najti v industrijski proizvodnji, ki je le počasi napredovala.

Tržaška uvozna in izvozna čezmorska trgovina je torej propadla zaradi odcepitve glavnega zaledja in izgube gospodarske avtonomije ter vključitve v italijanski carinski sistem. Dajanje prednosti tranzitni trgovini z deželami nekdanjega obširnega zaledja ni moglo nadomestiti v Trstu zasidrane veletrgovine, ker je sam tranzit nudil majhne zaslužke prebivalstvu moderno opremljenih luk, v katerih se je prekladanje s parnikov na železniške vozove vršilo skoraj avtomatično. Kriza Trsta v italijanskem obdobju je v največji meri posledica padca prometa z neposrednim, t.j. jugoslovanskim zaledjem. Jugoslavija v tem času ne zavzema več tiste pozicije v prometu tržaške luke, katero je imela do leta 1913. Pred tem je na jugoslovansko etnično področje odpadlo 37% celotnega kopnega prometa tržaške luke, medtem ko je leta 1938 znašal ta delež komaj 5,55%. Stanje železniškega prometa Trsta z zaledjem (z nekaterimi državami v zaledju) je bilo leta 1938 naslednje: Češkoslovaška 19,89%, Nemčija 4,86%, Madžarska 7,45%, Avstrija 33,16%, Jugoslavija 5,55%, Poljska 0,50%, Romunija 0,16% in Švica 3,71%.

Politični motivi so delovali tako, da so promet Jugoslavije, ki je bil prej usmerjen na tržaško pristanišče, preusmerili na Sušak in druge jugoslovanske luke. Omenjena preusmeritev je za Trst pomenila veliko izgubo. Med obema vojnoma, v obdobju ko je bil Trst v nenehni krizi zaradi pomanjkanja prometa s svojim nekdanjim zaledjem, se je Jugoslavija gospodarsko razvila, prav Slovenija, ki je naravno prometno usmerjena na Trst, pa je dosegla visoko industrijsko kapaciteto, kar pa ni imelo nikakršnega vpliva na razvoj tržaške luke. Namesto da bi se to zgodilo, se je v primerjavi z letom 1913 odnos tržaške luke z neposrednim jugoslovanskim zaledjem odrazil v naslednjih številkah: leta 1913 - 655.640 ton, leta 1924 - 328.000 ton, leta 1929 - 188.000 ton, leta 1933 - 88.000 ton, leta 1936 - 52.000 ton, leta 1937 - 122.000 ton ter leta 1938 - 111.000 ton.

Avstrijske in češkoslovaške pokrajine prav tako niso bile v prometu s Trstom leta 1938 na isti višini, kot so bile leta 1913, temveč je njihov padec neznaten v primerjavi s tistim s področja Jugoslavije (v nekaterih letih imata pokrajini celo višji promet kot leta 1913). Tako lahko zaključimo, da je bil glavni vzrok krize v Trstu pod Italijo padec prometa z njegovim naravnim in neposrednim zaledjem, ki se nahaja znotraj meja Jugoslavije. V škodo Trsta se zelo hitro razvijajo jugoslovanske luke Sušak (pri Rijeki), Split in druge, ker so absorbirale velik del prometa, ki bi naravno gravitiral v Trst. Navedene jugoslovanske luke niso konkurirale Trstu samo z internimi jugoslovanskimi tržišči, temveč tudi izven meja Jugoslavije, v srednji in jugovzhodni Evropi.

Medtem ko je pred prvo svetovno vojno promet Trsta letno nenehno naraščal v povprečju za 6,6%, je po prvi svetovni vojni, ko je Trst prišel pod italijansko oblast, povprečno padal za 1,2%. Čeprav je v istem povojnem obdobju skupni pomorski promet v jugoslovanskih lukah letno stalno naraščal za 3,9%, Trst ni imel od tega nikakršnih koristi, ker je bil s politično in carinsko mejo odrezan od Jugoslavije, torej od svojega naravnega zaledja. Istočasno je v povojnem obdobju celotni italijanski promet naraščal za 1,9% letno, a kljub temu Trst ni imel nikakršnih koristi od tega, pa čeprav se je sam znašel v italijanskem carinskem področju, ker njegovo pristanišče leži preveč obrobno za italijansko gospodarstvo, ki ima druga bolj

zaslužna pristanišča. S porastom italijanskega pomorskega prometa so se v tržaškem sosedstvu okoristile Benetke, ki so zaradi svojega ugodnega položaja filtrirale ves severnoitalijanski promet, ki gravitira k morju in s tem prometu ne pusti do Trsta. Tako so v škodo Trsta Benetke v svojem pomorskem prometu v istem obdobju bile v nenehnem letnem porastu z 8,6%.

Od leta 1913 do 1933 je kopenski promet z zaledjem upadel za približno 1,3 milijona ton; 71% tega upada je posledica pripojitve Trsta k Italiji, 4,6% je posledica propada enotnega carinskega ozemlja Avstroogrske in 19,4% tega upada je posledica kombiniranih dejavnikov, kar je, poleg že omenjenih dveh še sprememba svetovnega tržišča. Pretežni del železniškega uvoza Italije v Trst so predstavljali naslednji proizvodi: riž, vino, pomaranče, moka, itd. Iz Trsta so preko železnice v italijansko carinsko področje izvažali predvsem železo in jedilno olje. Če pogledamo pomorski promet, pridemo do skoraj enakih zaključkov. 71% nazadovanja pomorskega prometa je posledica pripojitve Trsta k Italiji, 5,7% je posledica razpada Avstroogrske monarhije, itd.

Jasno je opaziti naslednje: Jugoslovansko etnično področje predstavlja ne samo neposredni, temveč tudi najpomembnejši del zaledja tržaške luke, ker je do leta 1914 od tam Trst največ uvažal in tja izvažal. V normalnih časih je to področje za luko Trst kot zaledje bilo 12-krat bolj pomembno kot Italija. Kriza Trsta pod Italijo ima svoje osnovne vzroke v tem, da največji del tega področja od tržaške luke ločuje državna meja. Zaledje se je moralo orientirati na drugo stran s svojim izvozom in uvozom iz prekomorskih držav. Italija ni uspela nadoknaditi izgube jugoslovanskega zaledja Trstu, ravno tako pa ni uspela paralizirati konkurence jugoslovanskih luk. Italija ni mogla brzdati konkurence svojih italijanskih pristanišč v škodo Trsta in njegovega obstoja. Na podlagi vseh teh razlogov je Trst zelo težko prenesel prvo aneksijo k Italiji in se je zaradi podanih razlogov upiral tudi drugi aneksiji. Vprašanje njegovega obstoja zanika vključitev v italijansko mejo.

Trst ni bil samo pristaniško središče, temveč tudi industrijsko središče. V povezavi s pomorstvom so se do leta 1914 v tem mestu razvijale industrije, ki so imele v glavnem značaj predelave uvoženih surovin za potrebe zaledja, pa tudi predelave iz zaledja uvoženih surovin za prekomorske države. Skupaj s tako imenovano tipično industrijo sta se razvijali tudi težka industrija in ladjedelništvo. Jedro tržaške industrije je bil kombinat zgodnje »Kranjske industrijske družbe« v Jesenicah, ki je med leti 1898 in 1913 tam zgradil prve štiri visoke peči in koksarno. Šlo je za delitev dela med Jesenicami v Sloveniji in Trstom. Ta industrija je nastala z delom slovenskih strokovnjakov in delavcev ter s pomočjo slovenskega kapitala, saj je prav v povezavi s tem nastal njen velik razvoj. Velika kapaciteta te industrije ni mogla biti izkoriščena, ko je Trst pripadel Italiji, ker ni bila povezana z industrijo v Sloveniji, ki je v drugi fazi predelovala njene produkte. V tem pogledu je Trst tudi interesno povezan s svojim zaledjem, tako ponovno vidimo, kakšno škodo je povzročila ločitev od zaledja.

Drugače je bil Trst kot industrijsko središče interesno povezan z jugoslovanskim zaledjem. Večino njegove industrije se lahko racionalno poveže z industrijo jugoslovanskega

gospodarskega področja. Tržaška industrija se je dopolnjevala z jugoslovansko, hkrati pa ni imela konkurence, kot v primeru Trsta in Italije. Viri, katere je Trst izkoriščal znotraj meja Italije, so bili zelo pomanjkljivi in so zavirali razvoj tržaške industrije. Celotno severno in severovzhodno področje Jugoslavije pa je bilo zelo bogato s surovinami, katere je potrebovala tržaška industrija. To področje je imelo možnost uporabe oglja, rud, lesa, tukaj so bili viri prehranske industrije. Trstu, odrezanemu od svojega zaledja z italijanskimi mejami, so bila ravno tako odvzeta ugodna tržišča za mnoge njegove industrijske proizvode. Tržaško ladjedelništvo kot tudi strojna industrija sta prav tako imela pogoje za razvoj, a vendar samo v povezavi z Jugoslavijo, katere potrebe so bile velike.

Po prvi svetovni vojni so pristaniške dejavnosti zastale, ladjedelništvo pa je doživelo vrhunec. Začela se je načrtna industrializacija, ki jo je podpirala fašistična oblast, zlasti z neposredno državno intervencijo v novi industrijski coni. Glavna dejavnost tržaške industrije je bila zaledno-predelovalna. Pretežni del tržaškega delavstva je bil zaposlen v topilnici železa, strojni industriji, ladjedelništvu in v drugih vrstah predelovalne industrije. Industrija se je lahko razvijala samo, če je imela za koga proizvajati. Kot sem že prej omenila, je industrija po prvi svetovni vojni nazadovala, saj zaradi odcepitve od svojega zaledja ni imela za koga proizvajati, zato je Italija dala Trstu posojilo v višini 138 milijonov lir na 35 let, da so lahko obnovili industrijo in njen promet po vojni.

Poleg zmanjšanja prihodka kot posledice količinskih in strukturnih sprememb tranzitnega prometa je prišlo tudi do zmanjšanja prihodka od storitvenih dejavnosti. To je povzročila premestitev dveh velikih zavarovalnic »Assicurazioni Generali« in »Riunione Adriatica di Sicurta«, ki sta v obdobju stoletnega delovanja pridobili izkušnje in ogromen kapital. Ti zavarovalnici sta postali veliki prav z zavarovanjem tržaškega blagovnega obrtništva. Ustanovitev zavarovalnic je bil eden izmed natančnih in primernih instrumentov, s katerimi je Avstroogrska uspešno spodbudila tržaški promet. Italija podobnih instrumentov ni imela. Ko se je tržaški promet zmanjševal, so zavarovalnice vedno bolj razširjale svoje delovanje na Italijo. S pripojitvijo Trsta k Italiji so tudi zavarovalnice postale italijanske. Tako je mesto izgubilo organizem, ki je svoj čas predstavljal pomemben vir prihodka.

4.2. Pogoji za industrializacijo Trsta po drugi svetovni vojni

Po drugi svetovni vojni je bila na tem ozemlju uvedena anglo-ameriška vojaška uprava. Ta je z ukazom, ki ga je izdala avgusta 1945, ukinila ljudsko oblast in uvedla svojo upravo tudi na civilnem področju, kasneje pa civilno upravo vse bolj prepuščala italijanskim meščanskim strankam. Julijska krajina je bila po vojni razdeljena na dve zasedbeni coni: cono A, ki jo je upravljala Zavezniška vojaška uprava, in na cono B, ki jo je upravljala Vojaška uprava Jugoslovanske armade. Trst je spadal pod cono A, ki je imela premalo zemlje za prehrano svojega prebivalstva. Ker je poleg tega izgubila svojo nekdanjo svetovno trgovino, je bilo takoj jasno, da je njena edina rešitev v izdelovanju industrijskih proizvodov za izvoz v zameno za hrano in ostalo blago, ki ga je potrebovalo tamkajšnje prebivalstvo.

V tem času je bila torej industrija ključnega pomena za razvoj tržaškega gospodarstva, saj tiste trgovine, ki je privabila semkaj stotisoče ljudi, ni bilo več, zato so si morali njihovi nasledniki poiskati drugačno zaposlitev, če so želeli tam ostati. V tem pogledu je prišla v prvi vrsti v poštev tista tržaška industrija, ki je tukaj nastala kot nekakšna oprema za bivšo svetovno trgovino: ladjedelnice, tovarna strojev, itd. Tržaška industrija je nekdanj proizvajala za potrebe tukajšnje veletrgovine, torej tako rekoč za domače potrebe, ker pa je prenehala z delovanjem, je bilo treba industrijo preurediti za izvoz.

Prvi pogoj za izvoz so bile konkurenčne cene, kar pomeni, da so morale biti cene izdelkov take, da so na svetovnem trgu lahko uspešno konkurirale izdelkom drugih držav. Drugi pogoj pa so bile carine. Takrat ni bilo države, ki bi si lahko privoščila odpravo carinskih mej, saj so bile zaščitne carine potrebne za določene vrste industrije in kmetijstva. Če bi že katera izmed teh držav odpravila zaščitne carine, bi s tem zadušila tiste proizvajalne panoge, ki se »držijo na nogah« samo zaradi zaščitnih carin. To bi seveda povzročilo veliko škodo in zmešnjavo v celotnem državnem gospodarstvu. Tržaško ozemlje takih zaščitnih carin ni potrebovalo, ker niso imeli nobene pomembne industrije, ki bi proizvajala samo za notranje potrebe ter samo od tega živela. Omenila sem že, da je tržaška industrija proizvajala samo za izvoz, t.j. samo za mednarodni trg, kjer ne pomagajo nikakršne zaščitne carine. Zaščitne carine bi takrat potrebovali le tržaški vinogradniki za svoje vino, da bi ga lahko prodajali po ceni, ki bi jim omogočala zadovoljivo življenje. Z uvedbo carinsko prostega ozemlja za vso cono A in s splošno industrializacijo bi pomagali vsemu prebivalstvu in brez dvoma tudi vinogradnikom. Nekoč kmetje iz okolice niso proizvajali samo vina, temveč so na svoji zemlji pridelovali skoraj vso hrano za svoje družine. Razmere so se nato spremenile, tako da so se morali kmetje posvetiti skoraj samo pridelovanju vina. A ne za dolgo, saj so se razmere ponovno obrnile, tako da je v spodnji okolici vrtnarstvo izpodrinilo trto. Za obdobje po drugi svetovni vojni je značilno nekakšno gospodarsko mrtvilo, ki pa je bilo posledica priključitve Trsta k Italiji.

4.2.1. Dejavnosti in blagovni promet v povojnem obdobju

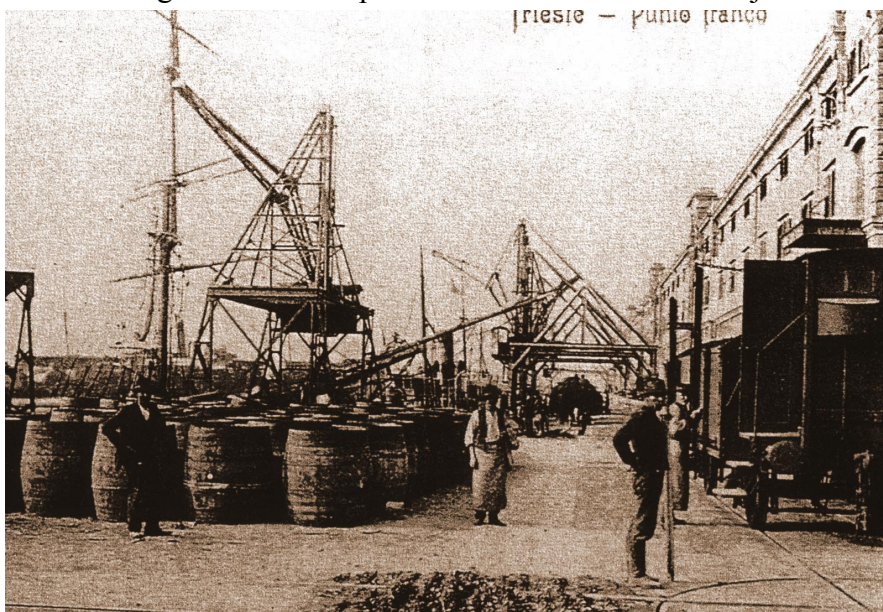
Na gospodarskem področju so po vojni nadaljevali z ureditvijo novih pomolov v tržaškem pristanišču pri Sv. Andreju, sledeč posodobljenemu prvotnemu avstrijskemu načrtu iz začetka stoletja. Najnovejši pomol je bil namenjen kontejnerskemu ladijskemu blagovnemu prometu. Kljub posodobitvam v pristanišču je ladjedelništvo izgubilo skoraj vsak pomen, združena Arzenal in ladjedelnica Sv. Marka skrbita danes le za občasna popravila in gradnje. Po vojni urejeno industrijsko pristanišče pa je pomembno predvsem zaradi naftnega terminala, ki preko naftovoda dovaja surovino na Bavarsko.

Pa si pogledjmo, kakšni so bili pogoji za tržaški promet po vojni. V obdobju po drugi svetovni vojni lahko govorimo o porastu tržaškega prometa, ampak ker so bili pozitivni dejavniki deloma kratkoročni (le malo je bilo tistih s stalnim vplivom), je bil tak porast začasnega pojava. Maksimalni promet je bil dosežen leta 1952, a so že naslednje leto nastopili prvi znaki ponovnega upada tržaškega prometa. Med pozitivnimi pogoji je potrebno omeniti predvsem spremembe v strukturi prometa z žitaricami in nafto. Tako je leta 1913 znašal pomorski

promet žitaric (pretežno pšenice, manjši del ječmena in ovs) 67.000 ton. Promet z žitaricami se je v obdobju 1924-33 podvojil (123.000 ton) in leta 1952 dosegel uvoz v višini 824.000 ton (v večjih količinah so iz ZDA začeli uvažati tudi koruzo, ki je močno prispevala k povečanju uvoza tržaškega pristanišča). Kar se tiče uvoza nafte in njenih derivatov, naj povem, da se je z začetnih 166.000 ton v obdobju od 1924-33 povečal na 690.000 ton leta 1951 ter 859.000 ton leta 1952, kar je za petkrat več kot v obdobju 1924-33. Potrošnja nafte se je povečala zaradi večjega števila motornih ladij in zaradi uporabe v ladjedelništvu. Velik del uvoza nafte je bil financiran z ameriškim kapitalom, saj brez ameriške pomoči ta uvoz ne bi bil tako velik ob normalnih pogojih. Po vojni so začeli uvažati tudi oglje. Leta 1951 je znašal ta uvoz 643.000 ton, leto pozneje pa so uvozili 612.000 ton oglja, kar je bilo za petino več kot v obdobju 1924-33, ampak še vedno za četrtno manj od uvoza oglja leta 1913. Večji del oglja so uvozili iz Amerike. Omenjene vrste blaga niso bile namenjene samo tržaški potrošnji, temveč so večji del tega izvozili v druge države (predvsem v Jugoslavijo, Avstrijo, Madžarsko, Češkoslovaško in Italijo).

V proračunskem letu 1948/49 je bila Trstu dodeljena pomoč v višini 17,9 milijonov dolarjev, v naslednjem proračunskem letu, to je 1949/50, so Trstu dodelili 13,6 milijona dolarjev pomoči ter leta 1950/51 še 6 milijonov dolarjev, skupaj torej 37,5 milijonov dolarjev pomoči. Pomoč je bila namenjena predvsem zmanjšanju nezaposlenosti v Trstu, za modernizacijo in povečanje industrijskih zmogljivosti Trsta, katere je vojna prizadela in uničila, za uvajanje novih gospodarskih dejavnosti, za gradnjo stanovanjskih blokov, bolnic in šol ter za financiranje uvoza hrane, zdravil, strojev in surovin. Brez te pomoči bi bili pogoji za življenje v mestu nemogoči. Začeli so obnavljati ladjedelnice, staro tržaško industrijo, tržaško pristanišče je prav tako dobilo nekaj novih objektov, med katerimi so bila med drugim skladišča in naprave v novem pristanišču ter avtomatska dvigala (*Slika 8*).

Slika 8: Pogled na tržaško pristanišče v začetku 20. stoletja



Vir: Pahor, 1998.

S tem so tržaškemu prebivalstvu omogočili možnost zaposlitve. Nivo zaposlenosti so skušali ohranjati na ta način, da so investirali najprej v obnovo stare industrije, ladjedelnic in rafinerije, z investiranjem pa so zaključili v Žavljah v tovarni krem za čevlje. Kljub temu Trstu ni uspelo obdržati razvoja iz leta 1913. Leta 1952 se je zaključilo obdobje tržaške investicijske konjunktore.

Po vojni so veliko uvažali prek morja tudi zato, da bi zadostili potrebam vojaških okupacijskih enot v Trstu, Avstriji in Nemčiji, kar je bil prav tako začasen pojav. Večji tržaški promet je bil tudi posledica povrnjenega prometa, ki je pred vojno pripadal Hamburgu, saj je bilo hamburško pristanišče med vojno uničeno. Po obnovi hamburškega pristanišča je poleg tega prometa Trst izgubil tudi del svojega starega prometa. K začasnemu povečanju prometa po vojni je prispevala še Češkoslovaška, ki je v Trst izvažala les. Tako so leta 1951 v Trst uvozili 33.000 ton lesa, leto pozneje pa se je uvoz dvignil na 66.000 ton, a kljub temu les ni bil tako blago, od katerega bi bil Trst odvisen tudi v prihodnosti.

Čeprav je bil promet v začasnem porastu, se je tendenca upadanja prometa Trsta, odcepljenega od svojega zaledja, nadaljevala. Leta 1953 (prvih deset mesecev) je znašal pomorski uvoz 1,8 milijona ton, medtem ko se je pomorski izvoz v istem obdobju povečal na 841.000 ton, kar je za 102.000 ton več kot v istem obdobju predhodnega leta. Železniški izvoz Trsta se je leta 1953 (v prvih osmih mesecih) znižal na 934.000 ton, kar je za 681.000 ton manj kot v istem obdobju predhodnega leta, medtem ko je železniški uvoz ostal skoraj nespremenjen, leta 1953 je znašal 645.000 ton, leta 1952 pa 661.000 ton.

Od leta 1955 je pristaniški promet narasel s približno 5 milijonov ton na 28 milijonov ton v letu 1985. Po sestavi je v pristaniškem prometu prevladovala nafta (ki so jo dovažali predvsem iz Libije, Nigerije, Saudske Arabije, SZ, Alžirije in Egipta), saj je okrog 21 milijonov ton odpadlo na pretovarjanje naftnih surovin (to je 75% celotnega prometa). Daleč za njo so se šele vrstili premog (okrog 3 mio ton), mešano blago (približno 1,7 mio ton), rude (približno 0,7 mio ton) in les (pod 0,2 mio ton). Ob industrijskem pristanišču se je po vojni razvila posebna industrijska cona, kjer je leta 1985 delovalo okrog 225 obratov in kjer je bilo zaposlenih približno 8.700 oseb. Sicer pa so tu prevladovali manjši proizvodni obrati, skladišča in storitveni objekti. Večje proizvodne enote, ki jih je večinoma upravljal država, so bile že dlje časa v krizi (poleg pristanišča še Škedenjska livarna, cementarna, itd.). Predelovalne dejavnosti, ki so bile v preteklosti navezane na pristaniški promet, so docela zamrle. Blago, ki se je tukaj raztovarjalo in natovarjalo, je šlo skoraj izključno v tranzit. Slednji se je odvijal dokaj enakomerno tako po železnici kot po cestah (ok. 1,3 mio ton). Železniški promet je bil največji z Avstrijo, kateri sta sledili ostala Italija in ZRN, cestni pa je bil usmerjen v ostalo Italijo, zatem v Avstrijo, ZRN in Jugoslavijo. Z železniškim prometom so uvažali zlasti les in zelenjavo. Pri cestnem prometu je bilo uvozno blago veliko bolj pestro: prevladovali so les in lesni izdelki, železni in kovinski izdelki, celuloza in papir, tkanine in blago ter gradbeni material. V izvozu pa je bila daleč v ospredju nafta z derivati in kolonialno blago (v glavnem kava). Ob upadu proizvodnih dejavnosti so skušali razvijati raziskovalne

storitve. Leta 1985 je bilo v občini 4.416 obrtnih obratov, 4.142 trgovin ter 1.471 gostinskih obratov.

Primarni sektor je kljub vsemu ohranil določen pomen. Leta 1981 je bilo v občini še 150 oseb, ki so se ukvarjale z ribištvom (1971 leta pa samo 41), 444 oseb pa je bilo aktivnih v primarnem sektorju. V neposredni okolici mesta so že po tradiciji prevladovali vrtnarstvo in vinogradništvo, deloma tudi cvetličarstvo. Sicer pa je tržaško gospodarstvo v vsem povojnem obdobju doživljalo stalno nazadovanje, saj je mesto izgubilo nekdanjo ladjedelniško kot tudi emporijsko vlogo. Nekdanji komercialni pristaniški tranzit, v katerem so bili udeleženi številni dejavniki lokalnega gospodarstva, se je spremenil v čisti tranzit.

4.2.2. Zaposlenost

Od leta 1951 do 1957 je mesto izgubilo 12.000 delovnih mest, kar je sprožilo množično izseljevanje (približno 10.000 oseb), zlasti v Avstralijo. Istočasno se je v Trst priselilo italijansko begunsko prebivalstvo iz Jugoslavije, tako da je selitvena bilanca kljub vsemu ostala pozitivna (glej »Demografski razvoj«).

Tabela 7: Struktura aktivnega prebivalstva po dejavnosti v povojnem obdobju

	1951		1961		1971		1981	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
Kmetijst. in ribol.	1.608	1,3	1.315	1,2	458	0,5	444	0,5
Industr. in rudar.	30.612	25,1	27.920	25,7	22.717	24,0	15.563	16,8
Gradbeništvo	8.411	6,9	8.813	8,1	5.354	5,6	4.132	4,4
Energ. s komun.	1.210	1,0	987	0,9	848	0,9	804	0,9
Trgov. z gostin.	31.442	25,7	21.375	19,6	19.064	20,1	20.490	22,1
Promet	18.064	14,8	16.382	15,1	14.470	15,3	14.158	15,2
Kredit in zavarov.	2.788	2,3	2.882	2,7	3.279	3,4	3.747	4,0
Storitve	—	—	12.337	11,3	16.120	17,0	24.047	25,9
Javna administr.	27.972	22,9	16.796	15,4	12.543	13,2	9.490	10,2
Skupaj	122.107	100,0	108.807	100,0	94.849	100,0	92.875	100,0

Vir: Bufon, Kalc, 1990, str. 63.

Od leta 1951 do 1971 je delež aktivnega prebivalstva upadel s 44,8% na 34,9%, do leta 1981 pa spet porasel na 36,8%. Od leta 1971 do 1981 se je namreč delež žensk med aktivnimi dvignil s 29% na 36%. Po dejavnosti je delež zaposlenih v primarnem sektorju od leta 1951 do 1971 upadel, od takrat pa stagnira (skupen upad je znašal 72%). Delež zaposlenih v sekundarnem sektorju je nekoliko porasel do leta 1961 (od 32,0% na 33,8%), do 1981 pa upadel na 21,2%. Terciarni sektor je bil po deležu zaposlenih od leta 1961 v stalnem porastu, zlasti po letu 1971. Skupno je porasel s 65,0% na 78,3%. V obdobju 1971 - 81 je največji upad po številu zaposlenih doživela industrija (31%), javna administracija (24%) ter gradbeništvo (23%), največji porast pa storitve (49%) ter kredit in zavarovalništvo (14%).

Leta 1981 je bilo v 15.380 obratih oziroma podjetjih v občini Trst zaposlenih 89.954 oseb ali 96,9% vseh aktivnih v občini. Dejansko pa je izven domače občine delalo 4,8% prebivalstva. Po številu zaposlenih po dejavnostih so izstopali: šolstvo (6.322), javna administracija (4.779), železnica (2.681), industrija prevoznih sredstev (2.505), mehanska industrija (2.394), s prevozništvom povezane dejavnosti (2.203), komunikacije (1.958), zavarovalnice (1.885), pristaniške dejavnosti (1.859) in kredit (1.833). Po deležu pokrajinskih obratov so bili tukaj nadpovprečno zastopani: promet, kredit in zavarovalništvo ter storitve (po 92%), deloma še trgovina z gostinstvom (91%), podpovprečno pa vsi ostali sektorji, zlasti primarni (73%) ter javna administracija (75%).

4.2.3. Inflacija

V celotnem povojnem obdobju je imela Italija težave z uravnavanjem cen, saj se je inflacija od leta 1938 do 1947 povečala 5159-krat (leto 1938 = 100, leto 1947 = 5159). Monetarna oblast je z namenom, da bi po vojni obdržala kontrolo nad rastjo cen, določila štiri menjalne tečaje za dolar: uradni tečaj po 100 lit, trgovinski tečaj po 225 lit, prosti tečaj in tečaj s posamezno državo. Do leta 1960 so se cene umirile, a po tem letu se inflacija ponovno poveča zaradi zahteve sindikata po višjih plačah. Z monetarnimi ukrepi je uspelo državi zmanjšati inflacijo, kar je povzročilo veliko depresijo in padec investicij. Italijansko gospodarstvo se je leta 1975 ponovno soočilo z depresijo, tokrat zaradi prehoda na fleksibilni devizni tečaj.

4.3. Današnje gospodarsko stanje Trsta

Trst je bil vse do konca prve svetovne vojne, ko je pripadel Italiji, motor razvoja primorskega območja. Zaradi tega se večja primorska mesta niso utegnili gospodarsko razviti, saj je kapital prišel v Trst in se iz Trsta razporejal pretežno ob trgovski poti, ki je vodila do Dunaja.

4.3.1. Gospodarska rast

Italija je gospodarsko šesta najmočnejša država na svetu. Hiter gospodarski razvoj je bil v preteklosti omejen predvsem na severne in srednje dele Italije. V začetku 90. let je Italija zašla v politično in gospodarsko krizo, ki je nastala zaradi naraščajočega proračunskega primanjkljaja, zaradi razširjene korupcije v političnih in gospodarskih vrhovih (povezanost z mafijo) in naraščajoče brezposelnosti. Vlada je bila prisiljena v temeljito reformo pokojninskega in socialnega zavarovanja, obsežne politične spremembe in privatizacijo treh največjih državnih koncernov, ki še danes obvladujejo elektrogospodarstvo, energetiko, petrokemično industrijo, itd., tako da se je BDP že leta 1994 ponovno povečal. V naslednjih tabelah sem prikazala gibanje bruto družbenega proizvoda, rast realnega BDP ter gibanje BDP na prebivalca za obdobje od 1991 do 1999 za Trst in za celotno Italijo.

Gospodarska rast pomeni stopnjo povečanega proizvoda kot takega ali na osebo in jo merimo z rastjo realnega bruto družbenega proizvoda (BDP). Ko govorimo o rasti, imamo v mislih količinske spremembe (Senjur, 1991, str. 13).

V letu 1999 je vrednost BDP v Trstu znašala 11.583 milijarde italijanskih lir, kar je pomenilo 1,86-odstotno realno rast glede na prejšnje leto. Realna stopnja rasti BDP za Trst je v povprečju med letoma 1991 in 1999 znašala 5,27%. Vrednost BDP za celotno Italijo je v istem letu znašala 1.882.370 milijarde italijanskih lir, kar je pomenilo 2,97-odstotno realno rast glede na prejšnje leto. Realna stopnja rasti BDP v Italiji po letu 1991 je bila vedno pozitivna in je v povprečju med letoma 1991 in 1999 znašala 4,16%. Tudi v prihodnjih letih lahko pričakujemo pozitivno realno rast.

Tabela 8: Gibanje BDP v obdobju od 1991 do 1999 (v 10^9 lit)

	1991	1992	1993	1994	1995
Trst	7.769	8.407	9.253	10.058	11.400
Italija	1.360.480	1.437.524	1.474.526	1.546.819	1.664.830
	1996	1997	1998	1999	
Trst	10.748	11.082	11.371	11.583	
Italija	1.756.237	1.818.490	1.828.000	1.882.370	

Vir: http://www.ud.camcom.it/studi/oss_01/allegati/cap1.PDF

Tabela 9: Rast realnega BDP v obdobju od 1991 do 1999 (v %)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Trst	8,22	10,06	8,70	13,35	-5,72	3,11	2,61	1,86
Italija	5,66	2,57	4,9	7,63	5,49	3,54	0,52	2,97

Vir: http://www.ud.camcom.it/studi/oss_01/allegati/cap1.PDF

BDP na prebivalca je v Trstu v letu 1999 znašal 46.756.000 italijanskih lir (24.151 EUR), kar je glede na prejšnje leto pomenilo 2,38-odstotno realno rast. V Italiji je bila po letu 1991 realna stopnja rasti tega kazalca vedno pozitivna, saj je BDP na prebivalca iz leta v leto naraščal, kar lahko vidimo iz naslednje tabele. BDP na prebivalca je v letu 1999 znašal 32.635.000 italijanskih lir, kar je pomenilo 2,86-odstotno realno rast glede na prejšnje leto.

Tabela 10: Gibanje BDP na prebivalca (v 10^3 lit)

	1991	1992	1993	1994	1995
Trst	29.726	32.439	35.913	39.209	44.752
Italija	23.970	25.237	25.806	27.010	29.038
	1996	1997	1998	1999	
Trst	42.536	44.182	45.667	46.756	
Italija	30.564	31.591	31.729	32.635	

Vir: http://www.ud.camcom.it/studi/oss_01/allegati/cap1.PDF

Po BDP p.c. je Trst s 46.756.000 lit (24.151 EUR) na prebivalca zelo visoko uvrščen glede na italijansko povprečje (sodi med 10 najvišje uvrščenih).

4.3.2. Brezposelnost

Brezposelnost je eden od pomembnih problemov tržnih gospodarstev, saj ima številne ekonomske in socialne posledice. V obdobjih visoke brezposelnosti je namreč dejanski družbeni produkt manjši od potencialno možnega, torej so lahko izgube bruto domačega proizvoda velike (Kovač, 1992, str. 111).

Od leta 1970, ko se je začel pospešen razvoj na območju severovzhodne Italije, je bil trg dela vedno dobro preskrbljen. Delovna sila je bila nizko izobražena in je delala v dolgih izmenah. Zadnje čase pa lahko opazimo določene spremembe v strukturi zaposlenih, saj se ljudje dlje časa izobražujejo, veliko je samostojnih podjetnikov, preusmerjajo se v terciarni sektor, kar zmanjšuje število tradicionalnih obrtnih delavnic. Na trgu dela je na voljo vedno manj ljudi, ki se nahajajo v aktivni delovni dobi. Obstaja pa nevarnost, da bo zaradi staranja prebivalstva in daljšega izobraževanja prišlo v določenem starostnem razredu do pomanjkanja delovne sile. Na trgu dela ne zahtevajo visoko izobražene delovne sile, a kljub temu so investicije v izobraževanje čedalje večje. Zaradi omenjenih sprememb na trgu delovne sile bo v prihodnje najbrž prišlo do zmanjšanja družinski prihodkov ter pojava socialnih razlik med družbenimi razredi. Že v devetdesetih se je pokazalo, da nižji razredi vse težje sledijo višjim, ki se od ostalega dela prebivalstva že počasi oddaljujejo; predvsem pa so to občutili tisti, ki so imeli svoje podjetje.

Kako so se gibale stopnje zaposlenosti, brezposelnosti in delovne aktivnosti, sem prikazala v tabeli št. 11.

Tabela 11: Stopnja brezposelnosti, zaposlenosti in delovne aktivnosti v Trstu in v Italiji za leti 1999 in 2000

	Trst		Italija	
	1999	2000	1999	2000
Stopnja delovne aktivnosti	45,38%	48,78%	47,91%	48,19%
Stopnja zaposlenosti	41,54%	45,60%	42,44%	43,10%
Stopnja brezposelnosti	8,40%	6,40%	11,40%	10,60%

Vir: http://www.ud.camcom.it/studi/oss_01/allegati/cap1.PDF
<http://www.regione.fvg.it/istituzionale/cifre/allegati/provinciale.pdf>

Iz zgornje tabele je razvidno, da je bila brezposelnost v Trstu v obeh letih pod italijanskim povprečjem. Leta 2000 se je brezposelnost zmanjšala za 2% glede na predhodno leto in je znašala 6,4%. V letu 2000 sta bili v Trstu stopnja delovne aktivnosti in stopnja zaposlenosti nad nacionalnim povprečjem, pa tudi višji kot v predhodnem letu (1999), kar pomeni, da se je povečalo število zaposlenih in število delovno aktivnih glede na predhodno leto. Enako velja tudi za Italijo, vendar je porast zaposlenih oziroma zmanjšanje števila brezposelnih na 100 prebivalcev v Italiji manjše kot v Trstu.

4.3.3. Inflacija

Stalnemu naraščanju cen v državi v določenem obdobju pravimo inflacija. Stopnja inflacije je zato definirana kot stopnja rasti ravni cen. Majhno naraščanje cen iz leta v leto je povsem normalno, nadpovprečno višanje cen pa bi lahko škodilo razvoju gospodarstva.

Kot sem že omenila, je imela Italija v celotnem povojnem obdobju težave z uravnavanjem cen. Leta 1979, ko je Italija vstopila v Evropsko monetarno unijo, so ji pri deviznih tečajih dovolili nihanje v intervalu $\pm 6\%$, namesto $\pm 2,5\%$. Italija je izgubila finančno samostojnost in kljub vsemu se je inflacija še naprej povečevala zaradi uvožene inflacije (višja vrednost dolarja in višja vrednost uvoza), administrativnih cen ter obrestnih mer. Področje stabilnosti cen je bilo nemirno do leta 1992, ko so monetarne oblasti devalvirale liro in izstopile iz EMU (ponovno so vstopile leta 1996). S tem ukrepom se je področje stabiliziralo, kar si lahko pogledamo v tabeli spodaj.

Tabela 12: Indeks rasti cen v Trstu in Italiji od leta 1995 do leta 2000

Leto	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Indeks rasti cen Trst	100	—	105,5	107,6	109,5	112,9
Indeks rasti cen	100	104	106,1	108,1	109,9	112,7

1) Od leta 1992 se indeks rasti cen izračunava brez tobaka.

Vir: <http://www.istat.it/Anumital/Astatset/prez.htm>

Indeks rasti cen je fiksiran v letu 1995. Največja stopnja inflacije v Trstu je po letu 1995 znašala 12,9%, in sicer v letu 2000, najmanjša pa je bila leta 1997, in sicer 5,5%. Vidimo, da je bil Trst do leta 2000 pod italijanskim povprečjem, tega leta pa je za 0,2 odstotni točki presegel nacionalno povprečje. Najnižja inflacija v Italiji je zabeležena v letu 1996, ko je znašala 4%, najvišja pa je bila leta 2000, ko je znašala 12,7%.

4.3.4. Poslovanje s tujino

Od leta 1980 se je Italija iz države uvoznice prelevila v državo izvoznico. Internacionalizacija je zajela 6 podjetij, ki so razširila svojo proizvodnjo čez mejo, od vsega 100 podjetij. Tabela spodaj prikazuje tržaški izvoz in uvoz iz nekaterih evropskih držav ter sveta kot celote.

Iz Trsta izvozijo letno za 1.407.607 milijarde lir blaga v svet, kar predstavlja 0,4% izvoza Italije. Če ne upoštevam izvoza Trsta v svet, izvaža Trst največ v vzhodno Evropo, in sicer predstavlja ta izvoz 1,8% italijanskega izvoza v vzhodno Evropo. Sledi ji Slovenija, v katero izvažajo blago v vrednosti 204.590 milijarde lir, kar predstavlja 6,1% italijanskega izvoza. Veliko izvažajo tudi na Hrvaško (6,7% italijanskega izvoza), v Bosno in Hercegovino (4,9%) ter Jugoslavijo (4,7%). Tudi uvoz poteka v največji meri s svetom in vzhodno Evropo. Trst največ uvaža iz Slovenije, Hrvaške, Rusije, Romunije in Madžarske.

Tabela 13: Uvoz in izvoz blaga po državah v Trstu v letu 2000

	Uvoz	Izvoz	Trgovinska bilanca	% od italijanskega prometa	
	v 10 ⁹ lit	v 10 ⁹ lit	v 10 ⁹ lit	Uvoz	Izvoz
Albanija	0,269	12,561	12,292	0,1	3,1
Belorusija	3,403	1,939	1,464	3,0	0,9
Bosna in Hercegovina	1,674	22,925	21,251	1,1	4,9
Bolgarija	1,437	2,014	0,577	0,1	0,3
Hrvaška	69,609	201,038	131,429	5,6	6,7
Estonija	2,009	0,568	1,441	5,3	0,3
Makedonija	5,823	9,460	3,637	2,9	3,6
Moldavija	0,455	3,868	3,413	0,8	3,9
Poljska	7,315	26,586	19,271	0,3	0,4
Jugoslavija	6,565	42,021	35,456	0,8	4,7
Češka	5,031	5,787	0,756	0,3	0,2
Romunija	14,628	6,464	8,164	0,5	0,2
Rusija	35,377	19,234	16,143	0,5	0,3
Slovaška	7,455	6,399	1,056	0,7	0,6
Slovenija	93,955	204,590	110,635	4,6	6,1
Ukrajina	7,134	10,967	3,833	0,7	1,4
Madžarska	12,316	10,840	1,476	0,6	0,4
Vzhodna Evropa	277,821	600,381	322,560	1,1	1,8
Svet	1.407,607	1.815,851	408,244	0,4	0,4

Vir: http://www.ts.camcom.it/english/ts_incifre/comm_estero9906.htm

Naslednja tabela prikazuje celoten izvoz in uvoz Trsta v letih 1999 in 2000.

Tabela 14: Tržaški uvoz in izvoz blaga v letih 1999 in 2000 (v 10³ evrov)

Leto	Uvoz	Izvoz
1999	834.498	1.031.360
2000	1.193.424	1.224.849

Vir: http://www.ts.camcom.it/english/ts_incifre/comm_estero0110.htm

4.3.5. Demografski razvoj v 20. stoletju

Med pomembne stimulatorje poselitve prejšnjega stoletja se je uvrstila elektrificirana proga Trst-Opčine odprta leta 1902. V zunanjih mestnih predelih so zlasti v času do prve svetovne vojne nastali večji ljudski bloki, ki so pripomogli k temu, da so ti predeli dobili izrazitejšo mestno podobo.

V Trstu je v obdobju od 1880 do 1910 živel okrog 95% vsega prebivalstva v občini, v medvojnem obdobju 96%, v povojnem obdobju pa je bilo 94% vsega prebivalstva v občini, s tem da je bil ta delež najnižji leta 1961, ko je znašal 93,3%. Vpliv mesta se izraža tudi v starostni strukturi bivališč (43,5% je bilo zgrajenih pred letom 1945, 10,2% pa po letu 1971). Delež bivačih v mestnem središču je v nenehnem upadu od leta 1869 (od 79,3% na 41,6% leta 1986), kljub absolutnemu porastu do leta 1951. Delež bivačih v predmestju je ravno nasprotno od leta 1869 nenehno naraščal (od 14,8% na 52,1%). V okolici je delež bivačih kljub absolutnemu porastu od leta 1869 do 1986 pretežno spremenljiv: od leta 1869 do 1910 je znašal ok. 5%, v medvojnem obdobju ok. 4% in po letu 1945 okrog 6%, upoštevajoč absolutni in relativni upad v obdobju 1961-71. Leta 1966 je število prebivalstva v tržaški občini kljub izseljevanju zaradi gospodarske krize doseglo zgodovinski maksimum (nad 281.000 prebivalcev), zlasti na račun priselitve begunskega prebivalstva iz Istre in Dalmacije. Največji porast so imeli seveda predmestni in okoliški predeli, kjer so za begunce zgradili cele zaselke.

Gibanje števila prebivalstva sem prikazala v naslednji tabeli, ki zajema tudi podatke iz konca 19. stoletja zaradi lažje predstavitve gibanja števila prebivalstva v obdobju pred vojno, med obema vojnoma ter v povojnem obdobju.

Tabela 15: Struktura rasti tržaškega prebivalstva v obdobju od 1869 do 1991

Leto	Št. prebivalstva	Leto	Št. prebivalstva
1869	123.098	1936	252.437
1881	141.740	1951	270.156
1891	155.471	1961	272.723
1901	176.383	1971	271.879
1911	226.412	1981	252.369
1922	228.871	1985	245.079
1932	236.098	1991	229.216

Vir: Bufon, Kalc, 1990, str. 46.
Strajn, 1999.

Kot je iz tabele razvidno, je bila najvišja stopnja rasti dosežena v zadnjem obdobju pred prvo svetovno vojno, ko so potekala najobširnejša dela za okrepitev prometnega, industrijskega in bivalnega potenciala mesta. Po priključitvi Trsta Italiji se je njegova rast zelo upočasnila. Po drugi svetovni vojni pa je občina razen priselitvenega vala iz Istre doživljala stalno demografsko upadanje, kar je posledica odtrganosti mesta od njegovih tradicionalnih življenjskih tokov in dejavnosti. V zadnjem desetletju je prebivalstvo pokrajine upadlo za 8,44%, to je z vrednosti 283.641 leta 1981 na 259.698 prebivalcev leta 1991. V naslednjem popisu leta 2001 se je število prebivalcev ponovno povečalo, in sicer je mesto takrat štel 240.549 oseb.

Čeprav se je upad prebivalstva v občini začel izrazito kazati od leta 1974 dalje, je le delno odvisen od negativnega selitvenega gibanja in veliko bolj od razlik med številom rojstev in

smrti, ki so bile v tržaški občini v celem povojnem obdobju negativne. Priselitve so od leta 1961 v stalnem upadu (največje so bile v letih 1955-56), izselitve pa so bile najmočnejše v času hude gospodarske krize, zlasti v letih 1955-58. Tabela 16 prikazuje selitveno in naravno gibanje.

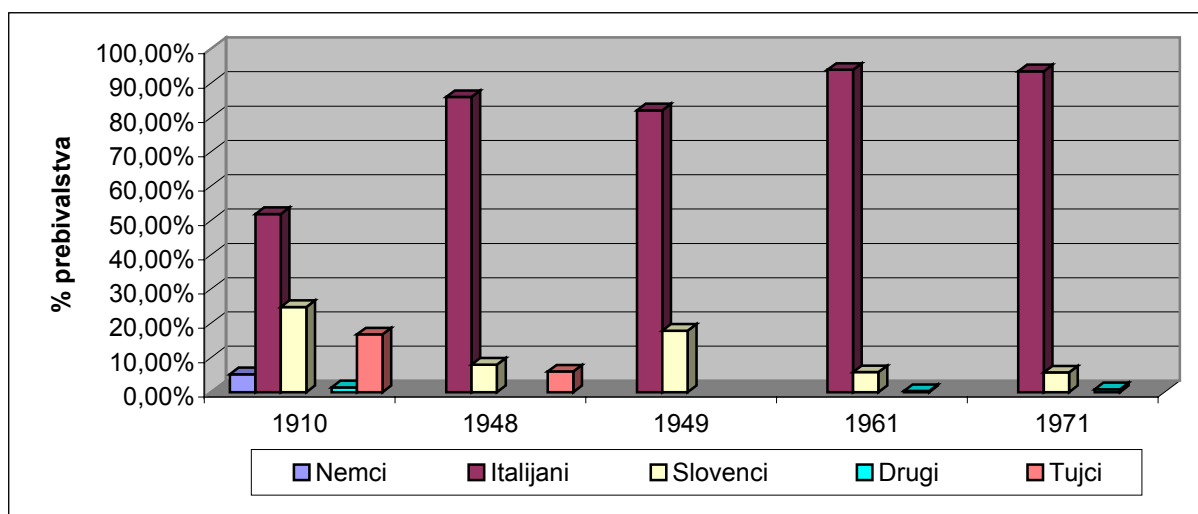
Tabela 16: Selitveno in naravno gibanje v tržaški občini v povojnem obdobju

Obdobje	Priselitve	Izselitve	Selitveni saldo	Naravni saldo
1951 - 55	37.337	14.583	+22.754	- 2.451
1956 - 60	35.976	30.682	+ 5.294	- 3.022
1961 - 65	29.467	20.437	+ 9.030	- 2.603
1966 - 70	25.232	23.306	+ 1.926	- 5.512
1971 - 75	22.411	18.132	+ 4.279	- 5.996
1976 - 80	15.236	15.706	- 407	-11.896
1981 - 85	12.775	12.929	- 154	-12.962

Vir: Bufon, Kalc, 1990, str. 62.

Kakšna je bila narodnostna sestava v 20. stoletju, je razvidno iz slike spodaj (podatki se nahajajo v Prilogi 1 - Tabeli 1 in 2).

Slika 9: Narodnostna struktura Tržaškega prebivalstva v 20. stoletju



Vir: Strajn, 1999.

Leta 1910 so izvedli revidirani popis, pri katerem so upoštevali individualne zahteve posameznikov, da se jim pripiše slovenski jezik, čeprav so na delu govorili italijansko. Rezultati takega popisa so se približali realnejši sliki stanja po narodni zavesti posameznikov, ne pa po jeziku delodajalcev in stanovanjskih lastnikov. Italijanski delež je po reviziji zdrsnil iz vrednosti 77,63% (1900) na 62,31%, število Slovencev pa se je skoraj podvojilo s 16,34% leta 1900 na 29,81% leta 1910. Pri tem je potrebno upoštevati dejstvo, da odstotek iz leta 1900 ni realen. Prav zaradi kriterijev popisa je tako število Slovencev kot število Italijanov stalno nihalo. V povprečju bi lahko rekli, da se je število Italijanov povečalo, medtem ko se je število Slovencev in tujcev zmanjšalo.

4.3.6. Uvedba Eura in prihodnji razvoj gospodarstva Italije

1. marca 2002 je euro dokončno nadomestil liro. Le za kratek čas sta bila lira in euro istočasno v obtoku, to je od 1. januarja do 28. februarja 2002. Euro so uvedli zato, da bodo države EMU sestavljale eno izmed treh velikih gospodarskih in denarnih področij na svetu in bodo le tako lahko konkurirale dolarju in jenu. Prednosti uvedbe eura so naslednje: inflacija bo pod kontrolo (v Italiji tako naj ne bi bilo več težav z uravnavanjem cen), stabilnejše in jasnejše cene bodo dovoljevale učinkovitejšo konkurenco, odsotnost menjalnih tveganj bo olajšala transakcije, cenejša bodo potovanja, ker ne bo več menjalnih stroškov, obrestne mere bodo nižje in posojila manj obremenilna.

Uvedba eura bo vsekakor imela velik vpliv na ustvarjanje delovnih mest in blagostanje. Ne bo več valutnih nihanj, ki škodujejo trgovanju med članicami. Navajeni smo na nestabilnost tečajev evropskih valut in tako smo pozabili, da dvig in padanje cen zaustavlja rast in skrči število delovnih mest. Euro bo omogočil rast blagostanja, ker bo zmanjšal finančne stroške z uporabo različnih valut. Vsako zmanjšanje stroškov pripomore k večji konkurenčnosti podjetij in dosledno prinese ugodnosti tudi stranki. Obrestne mere bodo, kot sem že prej omenila, nižje, kar bo pozitivno vplivalo na naložbe in ustanovitev delovnih mest.

5. SKLEP

Obravnavano območje je skozi stoletja zaznamoval večni spor med Benečani in Habsburžani, ki je temeljil na eni strani na Habsburški želji po morju, po drugi strani pa je Beneška republika hlepela po avstrijskem zaledju. Habsburžanom je Trst le uspelo dobiti, ker je bil v tistem času še majhno in nepomembno mesto, omogočalo pa jim je prehod na morje in se je v stoletjih po njihovi zaslugi gospodarsko tudi razcvetelo.

Kaj pa bi bil Trst, če ga ne bi Avstrija »vzela pod svoje okrilje« in ščitila pred Benečani? Če bi le ti zavladali nad mestom, je brez vsakega dvoma, da v Benetkah ne bi podpirali njegovega gospodarstva. Tržaško gospodarstvo bi namreč škodovalo beneški čezmorski trgovini in s tem ne bi pospeševalo njihovega gospodarskega razvoja. Benečani gotovo ne bi gradili ne železniških prog med Trstom in zaledjem ne pomolov. Trst bi ostal tisto, kar je bil pred 250 leti, torej majhno in nepomembno mesto.

Današnji Trst je torej »proizvod« gospodarstva Habsburške monarhije in je vse do prve svetovne vojne bil središče za čezmorsko trgovino, pa tudi tržišče za svoje neposredno zaledje. Ko pa je prišel Trst pod Italijo, je zaradi odcepitve glavnega zaledja ter vključitve v italijanski carinski sistem propadla tudi tržaška izvozna in uvozna čezmorska trgovina. Prav primerjava položaja v času po drugi svetovni vojni s prometom Trsta leta 1913 (t.j. pred 1. svetovno vojno) nam pokaže, da tržaški promet ni plod naravnega razvoja, temveč političnih ukrepov. V obdobju od leta 1912 do leta 1952 je opaziti, da je bila Jugoslavija manj udeležena v tržaškem železniškem prometu, ker je bil Trst odtrgan od svojega zaledja, s tem ko je pripadel Italiji. V istem obdobju je mogoče zaznati tudi upadanje prometa z Italijo, kar pa je dokaz, da Italija nikoli ni bila in tudi ne bo država v zaledju Trsta. Različni avtorji so na podlagi statističnih podatkov ugotovili, da je vloga Italije v odnosu do tržaškega prometa pravzaprav negativna in da je s priključitvijo Trsta k Italiji oslabil tržaški promet. Ostale države, predvsem Avstrija, Češkoslovaška in Madžarska, so imele v posameznih obdobjih 20. stoletja zelo spremenljivo vlogo v tržaškem prometu, enkrat večjo, drugič manjšo od jugoslovanskih etničnih področij, ki pa najbolj neposredno obkrožajo tržaško gospodarstvo.

Na koncu pa pridemo do sklepa, da je razvitost tržaškega gospodarstva odvisna od zgodovinskih dogodkov, ki so zaznamovali tamkajšnji narod.

6. LITERATURA

1. **Berzelak Stane:** Zgodovina 1 za tehniške in druge strokovne šole. Ljubljana: Modrijan, 2001, str. 194-195.
2. **Bufon Milan, Kalc Aleksej:** Krajevni leksikon Slovencev v Italiji. Trst: Založništvo Tržaškega tiska, 1990, str. 37-205.
3. **Caputo Fulvio, Masiero Roberto:** Trieste e l'impero. Venezia: Marsilio Editori, 1988, 301 str.
4. **Cvirn Janez et al.:** Ilustrirana zgodovina Slovencev. Ljubljana: Založba Mladinska knjiga, 1999, 526 str.
5. Denar in blago v XV. stoletju. Gospodarstvo, Trst, 1949, 57, str. 3.
6. Dvesto let tržaškega zavarovalstva. Gospodarstvo, Trst, 1950, 64, str. 3.
7. **Fuchs Renato:** Lo sviluppo demografico di Trieste. Trst, 1963, 38 str.
8. **Golouh Rudolf, Ferfolja J.:** Trst in Slovenci. Demokracija - socialistična revija, Ljubljana: Slovenska socialna matica, 1918, str. 147-160.
9. **Gombač M. Boris:** Serije zgodovinskih zgodb iz preteklosti severnega Jadrana.: Podlistek Primorskih novic, Koper, 2001-2002, 55 podlistkov.
10. **Gombač M. Boris:** Trst-Trieste - dve imeni, ena identiteta. Ljubljana, Trst: Tržaška založba, 1993, 181 str.
11. Gospodarska povezava Trsta z Italijo nenaravna. Gospodarstvo, Trst, 1950, 85, str.4.
12. Gospodarski razvoj Trsta v zgodovinskem preseku. Gospodarstvo, Trst, 1949, 50, str. 2.
13. **Kovač Bogomir:** Uvod v Ekonomijo- Makroekonomika. Maribor: Ekonomska fakulteta, 1992, 239 str.
14. **Marušič Branko, Granada Stane, Svoljšak Petra:** Zahodno sosodstvo: slovenski zgodovinarji o slovensko-italijanskih razmerjih do konca prve svetovne vojne. Ljubljana: Zgodovinski Inštitut Milka Kosa znanstvenoraziskovalnega centra SAZU, 1996, 234 str.
15. **Mihovilović Ive:** Trst problem dana. Zagreb: Društvo novinara Hrvatske, 1951, 183 str.
16. **Natek Karel, Natek Marjeta:** Države sveta 2000. Ljubljana: Založba Mladinska knjiga, 1999, str. 75-82.
17. Od Rimljanov in Kraljice morja do Habsburžanov. Gospodarstvo, Trst, 1950, 63, str. 2.
18. **Pahor Milan:** Lastno gospodarstvo jamstvo za obstoj. Trst: Slovensko deželno gospodarsko združenje, 1998, 264 str.
19. **Panjek Giovanni (intervjuvanec):** Iz trgovske osnove velik razcvet treh glavnih tržaških panog: pomorstvo, ladjedelništvo in zavarovalništvo še danes temeljni za Trst. Republika, 13.3.1994, Ljubljana, 1992-1997, str. 22.
20. **Pertot V. Vladimir:** Trst međunarodni privredni problem. Beograd: Izdanje Instituta za međunarodnu politiku, 1954, 251 str.

21. **Senjur Marjan:** Gospodarski razvoj in razvojna ekonomika. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1991, 375 str.
22. **Strajn Pavel:** Slovensko prebivalstvo Furlanije-Juljske krajine v družbeni in zgodovinski perspektivi. Trst: Slovenski raziskovalni inštitut, 1999, 366 str.
23. Trst pod Habsburžani. Gospodarstvo, Trst, 1949, 51, str. 3.
24. **Ulčakar D:** Stoletje gospodarskega vzpona Trsta. Gospodarstvo, Trst, 1950, 77, str. 3.

7. VIRI

1. Italija: ISTAT.
[URL: <http://www.istat.it/Anumital/Astatset/prez.htm>], 2002.
2. Italija: Regija Furlanija Julijska krajina.
[URL: <http://www.regione.fvg.it/istituzionale/cifre/allegati/provinciale.pdf>], 2002.
[URL: <http://www.regione.fvg.it/fvg-evropa/allegati/euro/Sloveno.pdf>], 2002.
3. Italija: Trgovinska zbornica, Trst.
[URL: http://www.ts.camcom.it/english/ts_incifre/comm_estero0110.htm], 2002.
[URL: http://www.ts.camcom.it/english/ts_incifre/comm_estero9906.htm], 2002.
4. Italija: Trgovinska zbornica, Udine.
[URL: http://www.ud.camcom.it/studi/oss_01/allegati/cap1.PDF], 2002.

PRILOGA

PRILOGA 1

Tabela 1: Narodnostna struktura tržaške pokrajine (absolutne vrednosti)

Leto	PREBIVALSTVO					
	Nemci	Italijani	Slovenci	Drugi	Tujci	Skupaj
1846	8.000	43.940	25.300	3.060	—	80.300
1857	6.000	27.449	39.533	3.801	—	76.783
1868	5.173	83.046	26.420	1.377	—	116.016
1875	4.790	95.896	24.916	1.031	—	126.633
1880	5.134	88.887	26.213	224	24.329	144.787
1890	7.098	100.039	27.660	544	22.051	157.392
1900	8.864	116.825	24.607	626	27.589	178.511
1910	11.849	118.966	56.833	3.170	38.599	229.417
1948	—	236.154	21.968	—	16.476	274.598
1949	—	230.000	50.000	—	—	280.000
1961	—	256.101	15.819	—	803	272.723
1971	—	254.257	15.564	—	2.058	271.879

Vir: Strajn, 1999.

Tabela 2: Narodnostna struktura tržaške pokrajine (relativne vrednosti)

Leto	PREBIVALSTVO					
	Nemci	Italijani	Slovenci	Drugi	Tujci	Skupaj
1846	9,96%	54,72%	31,51%	3,81%	—	100%
1857	7,81%	35,75%	52,14%	4,30%	—	100%
1868	4,46%	71,58%	22,77%	1,19%	—	100%
1875	3,78%	75,73%	19,67%	0,82%	—	100%
1880	3,5%	61,4%	18,1%	0,2%	16,8%	100%
1890	4,5%	63,6%	17,6%	0,3%	14,0%	100%
1900	5,0%	65,4%	13,8%	0,4%	15,5%	100%
1910	5,2%	51,9%	24,8%	1,4%	16,8%	100%
1948	—	86,0%	8,0%	—	6,0%	100%
1949	—	82,1%	17,9%	—	—	100%
1961	—	93,9%	5,8%	—	0,3%	100%
1971	—	93,5%	5,7%	—	0,8%	100%

Vir: Strajn, 1999.

PRILOGA 2

Slika 1: Ljudje različnih poklicev



di nave



Galeotto



Ambasciadore Cesareo



in galea



Ambasciadore Cesareo



Commessario pagatore

Vir: Caputo, Masiero, 1988.

PRILOGA 3

Slika 2: Ljudje različnih poklicev



Mercadante



Merciaro ambulante



Mercadante greco



Bottegaio



Commercio napoletano



Furlana

Particolari da Grevembroch, sd

Vir: Caputo, Masiero, 1988.

PRILOGA 4

Slika 3: Ljudje različnih poklicev



Fede pubblica



Nobili al caffè



Venditor di tabacco



Albero sbarbato



Pescatore



Ebreo

Particolari da Grevembroch, sd

Vir: Caputo, Masiero, 1988.

PRILOGA 5

Slika 4: Trst leta 1750



Vir: Caputo, Masiero, 1988.

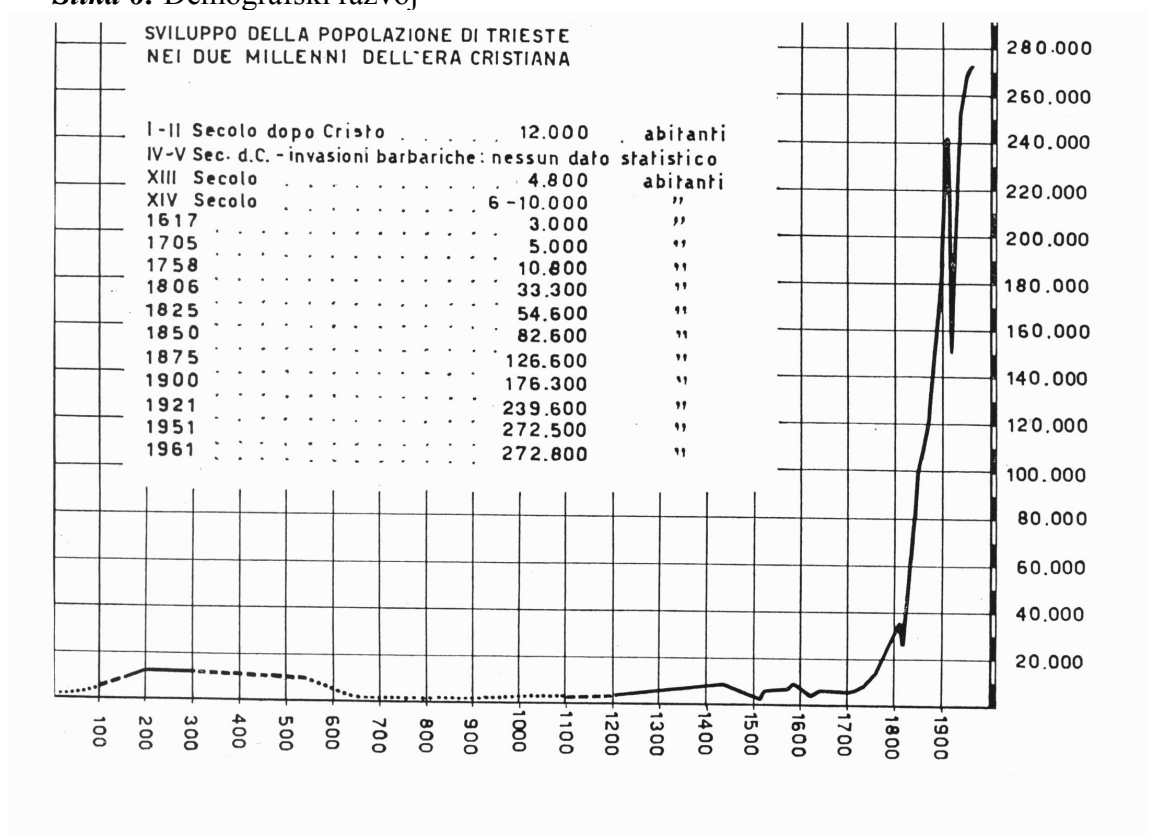
Slika 5: Trst leta 1802



Vir: Caputo, Masiero, 1988.

PRILOGA 6

Slika 6: Demografski razvoj



Vir: Fuchs, 1963, str. 34.