

ANNA MARIA GRUENFELDER

SENJ I KARLOBAG U DOBA MERKANTILISTIČKE GOSPODARSKE POLITIKE

Anna Maria Gruenfelder
K. Zahradnika 30
HR 10000 Zagreb

UDK: 338(497.5 Senj – Karlobag)"17"
Izvorni znanstveni članak
Ur.: 2002-06-15

Istraživanje se oslanja na arhivski fond Dvorskoga Trgovinskog vijeća i podređene mu službe, Trgovinske intendanture u Trstu, koja je od 1748. do 1776. provodila merkantilističku gospodarsku politiku, u austrijskoj i njemačkoj verziji poznatu kao kameralizam. Autorica se pita kako se taj gospodarski sustav odrazio na gospodarski život u Senju i Karlobagu, koji su tijekom stvaranja jedinstvenoga gospodarskog prostora jadranskih zemalja "inkorporirani" u taj prostor nazvan "Litorale austriaco". Nalazi istraživanja navode na zaključak da je glavna značajka merkantilizma centralističko, uniformno i dirigirano planiranje i vođenje gospodarske politike iz bečke središnjice, bez sudjelovanja lokalnog stanovništva i bez obzira na regionalne potrebe i osobitosti. Gospodarstvo su vodili državni činovnici; oni nisu poticali privatno poduzetništvo. Stanovništvo je na tu politiku reagiralo pasivno ili pružajući otpor. No ipak, merkantilistički su projekti bili temelji i preduvjeti za gospodarske pothvate, koji su se mogli ostvariti tek nakon napuštanja merkantilističkog sustava.

OKVIRNI UVJETI

Jadranska orijentacija habsburške politike

29. 11. 1752. grad Senj (zajedno s Karlobagom) biva inkorporiran u zajednicu nazvanu "Litorale austriaco" ili "Austriacum litorale". Riječ je o jedinstvenoj upravno-komercijalnoj zajednici regija s različitim geografskim jedinicama i teritorijalno-pravnom pripadnošću:¹ "Litorale austriaco" je

¹ O osnivanju "Litorala" i njegovih organa vlasti, o pretpovijesti, povijesti provedbe politike sve do ukinuća "Litorala" i o reorganizaciji područja "Litorala" nakon ukinuća v. E. FABER, 1995.

obuhvatila luke Trst i Rijeka sa zaleđem (koje su pripadale zajednici habsburških nasljedovina pod naslovom "Unutarnja Austrija"/"Inneroesterreich", unutar koje su one bile nezavisni gradski komuniteti), zatim "kraljevske slobodne gradove" Ugarske Kraljevine Senj i Karlobag, čije je zaleđe pripadalo Vojnoj krajini: "Civilno" zaleđe Senja završava na vrhu Vratnika; sjeverozapadno od Senja, prema Novom Vinodolskom područje "Litorale" veoma je tijesan pojas ispred strmih gorskih obronaka. Sela na gorskim uzvisinama već pripadaju Vojnoj krajini: Prema suvremenoj ocjeni "Litorale" na tom potezu ne seže dalje od "metka iz topa" ("ein Canonenschuss weit").²

Bakar sa zaleđem, bivši zrinsko-frankopanski posjedi oko luke Bakar ("Buccaraner Dominien") imali su poseban status.³

Povezivanje svih tih geografski, demografski i državnopravno različitih regija, kojima je zajedničko bilo jedino to što su bile omeđene Jadranskim morem, bilo je motivirano nakanom habsburške dinastije da stvori jedinstven gospodarski prostor na Jadranu. Od kraja 17. stoljeća i u 18. stoljeću habsburška se politika okrenula prema Jadranu i prema aktivnoj pomorskoj politici, kako bi kompenzirala oslabljen položaj u Reichu ("u Svetom Rimskom Carstvu") s jadranskom i sredozemnom orijentacijom. Isto je tako važan razlog nastojanje habsburške dinastije hvatati korak s velikim trgovinskim silama u Europi koje su se okrenule prekomorskoj trgovini i osnivanju kolonija. Habsburgovci su svoj pogled okrenuli prema Jugu i prema Jugoistoku, prema Osmanlijskom Carstvu, gdje je zbog unutarnjeg slabljenja razdoblje osvajačkih ratova ustuknulo pred potrebom za suradnjom sa susjedima i zajedničkom trgovinom. Prevladanje premoćnog položaja Mletačke Republike u trgovini sa srednjoeuropskim zemljama još je jedan i ne manje značajan razlog, isto tako kao i povezivanje udaljenijih zemalja što su ih ih je Habsburgovci osvojili u Sedmogodišnjem ratu, tj. Kraljevine obiju Sicilija (Napulj-Sicilija godine 1720.) s jezgrom Habsburške Monarhije, s habsburškim nasljedovinama. Taj razvitak "jadranske orijentacije" počeo je pod carevima Josipom I. i Leopoldom I.; za vladavine cara Karla VI., koji je od 1703. do 1710. boravio u Španjolskoj i, upoznavši se s tradicijama stare pomorske sile, zavolio sve što je imalo veze s pomorstvom i pomorskom trgovinom, a ta je politika dosegla svoj vrhunac – na dobrobit Trsta i Rijeke. Karlo VI. proučavao je sve mogućnosti kako prenositi stečeno znanje u habsburške nasljedovine. Trst i Rijeka, kao i luka u Bakru,

² Fasc. 39 – ceste.

³ Arhivska građa za luku Bakar sačinjava poseban fond u Hrvatskom državnom arhivu, "Acta Buccariana".

doživljavaju značajan zamah i uspon; sve do Novog Vinodolskog jadranska obala sa zaleđem ulazi u razvojne planove za izgradnju drevnih luka: razvitak pomorske flote, brodogradnju, stimulaciju demografskog porasta i sveobuhvatnog iskorištavanja pogodnosti pristupa moru.⁴ Nasuprot razvojnom poletu u Riječkom i Tršćanskom zaljevu, područje južno od Novoga Vinodolskog dospjelo je u prvi plan tek postupno, zahvaljujući ekonomskim konceptima merkantilizma.

2. Osnove i značajke austrijskog merkantilizma/kameralizma

Teoretska osnova za "jadransku orijentaciju" habsburške politike jest prodor zapadnoeuropskih gospodarskih modela, koji unatoč regionalnim osobitostima imaju zajedničku težnju: ekonomski jedinstvenu bogatu državu, potpuno centralistički uređenu pod pojmom "merkantilizam". Austrijska varijanta merkantilizma, za razliku od izvornoga francuskog modela, smatra razvitak industrije, obrt i zanatstvo, trgovinu i promet sredstvima i metodama za punjenje državne riznice, "komore" ili erara. Financijska moć služi državi za izvršavanje svih zadataka i jača moć suverena u njegovu nastojanju da udovolji potrebama podanika.¹

Austrijski merkantilizam težio je za što većom ekonomskom neovisnošću Habsburške Monarhije o inozemnim gospodarstvima. "Jadranska orijentacija" bila je usmjerena prema povezivanju kompleksa habsburških nasljedovina, krunovina i novoosvojenih zemalja, ne radi razvijanja trgovinske mreže s inozemstvom. "Jadranska orijentacija" bila je okrenuta i podređena dobrobiti središnjice i jezgri habsburških zemalja, tj. prema austrijskim zemljama. Međutim, zbog vrlo različitih stupnjeva razvijenosti i ekonomske moći habsburških zemalja habsburški su gospodarski savjetnici osmislili ciljano centralističko vođenje gospodarske politike. Vladar, država i posebni organi vlasti trebali su stvoriti preduvjete za gospodarske aktivnosti, a tom je cilju služila opsežna upravna reforma tijekom koje su se središnje vlasti reorganizirale, ne više prema teritorijalnim kriterijima nego prema usko specijaliziranim strukama, ali s proširenim teritorijalnim ovlastima.

Taj merkantilizam s upravljanjem gospodarskim tijekovima odozgo, zove se kameralizam. Činovništvo, ministri i savjetnici trebali su stvoriti

⁴ O. LEHNER, 1992, 192; W. BRAUNEDER, 1998, 83, 96; H. DUCHHARDT, 1998, 9, 132; H. Duchhardt pruža i usporedbeni pregled merkantilističkih sustava u Francuskoj, Španjolskoj, Britaniji, u Reichu i u Habsburškoj Monarhiji.

"kralješnicu" te države i brižljivom izobrazbom, školovanjem i pomnom selekcijom stvarati "gospodarsko-političku avangardu" koja će omogućiti čvrsto upravljanje i vođenje svih područja ljudske aktivnosti i usmjeriti podanike na to kako gospodariti, trgovati, privređivati (kako je glasio nalog Dvorskog trgovinskog vijeća Intendature: "das ganze jenseitige volkhreiche Land dahin verleiten, dass es sich mit aller Sorgfalt und ernstlicher Zuthat auf den Handel und Wandel verlegen werde...").⁵

Za entitet "Litorale" osnovano je godine 1752. zasebno upravno tijelo sa sjedištem u Trstu, "Triester Commercial Intendenza" ili "Haupt-Intendenza in Triest". Ona je bila podređena Dvorskom trgovačkom vijeću i Bankovnoj komisiji (Banco-Commission) u Beču.

Ta upravna organizacija nije bila dugog vijeka: Gospodarska politika što ju je provodila "Intendantura" po dekretima središnjih vlasti u Beču, nailazila je zbog neučinkovitosti na kritike unutar samih organa vlasti i gospodarskih stručnjaka. Nakon inspekcijskog putovanja koregenta Josipa (II.) godine 1775., kad je ustanovio da gospodarska politika nije uspjela podignuti ekonomsku moć Primorja i standard stanovništva tih predjela, došlo je do nove reforme: Razjedinjena je teritorijalna zajednica i u većini regija ponovno je uspostavljena državopravna kompetencija kao prije stvaranja "Litorala". Za Senj i Karlobag to je značilo da su ta dva grada vraćena u sastav Vojne krajine. Raspuštena je i Intendantura u Trstu: njezine ovlasti prešle su većim dijelom u novostvoreni Gubernij. Kontinuitet je očuvan i glede osnovnog cilja "Litorala", glede merkantilističke gospodarske politike.⁶

MERKANTILISTIČKA POLITIKA PREMA SENJU I KARLOBAGU

Senj i Karlobag do integracije u "Litorale austriaco"

Senj i Karlobag u trenutku ulaska u "Litorale" imali su isti upravopravni status, sličan povijesni razvitak i u mnogočemu slične gospodarske preduvjete: Oba su grada bila "kraljevski slobodni gradovi" i ujedno sastavni dijelovi vojnokrajinskog sustava: Senj od 1488. (iako je zadržao svoj status kraljevskoga slobodnog grada što mu ga je dodijelio kralj Matija Korvin), a Karlobagu je godine 1481. kralj Matija potvrdio privilegije iz 1387., 1432. i 1451.

⁵ 1758, fasc. 39, fol. 5, izvještaj Intendature o gradnji ceste.

⁶ E. FABER, 1995, 217-221.

Senj je od 1469. i kapetanija, središte obrambenog pojasa, kasnije Vojne krajine sa 4 podređene postaje, a godine 1528. kralj Ferdinand potvrdio mu je status "kraljevskoga slobodnog grada".

Senj je, dakle, bio sjedište kapetana čije je područje kompetencije obuhvaćalo područje Like koje je ostalo pošteđeno od turskog osvajanja. Uz to, Senj je imao višestoljetnu tradiciju kao pomorski i lučki grad; senjska je luka slovila kao "scala di Ungaria",⁷ polazište trgovinskog puta do unutrašnjosti Hrvatske i važna prometnica za robnu razmjenu s osmanlijskom Bosnom. Iako je Senj od prijelaza pod habsburšku vlast uglavnom imao ulogu stožera obrambenog sustava u sklopu Vojne krajine, izvori ipak pokazuju da ovaj grad nije prestao funkcionirati kao prometno i trgovinsko čvorište; čak ni trgovina s Italijom u "uskočko doba" nije zamrla.

Bivša utvrda i naseljeno mjesto Bag/Scrisa, koje se od osamdesetih godina 16. stoljeća vodi i pod imenom "Karlobag", spadalo je u kompetenciju Senjske kapetanije. Godine 1578. u inventarizaciji krajiških utvrda i godine 1584. u izvještaju kapetana Gera o inspekciji Senjske kapetanije Bag se spominje među onim krajiškim postajama kojima su bili potrebni temeljitiji popravci objekata. Gero je utvrdio, među ostalim, da treba dovršiti gradske zidine i protegnuti ih uokolo crkve i kapetanove kuće. Kruhek, međutim, vjeruje da nije došlo do značajnijih sanacija. Iz crteža u Bečkoj Nacionalnoj knjižnici iz sredine 17. stoljeća Kruhek je zaključio da je Bag/Karlobag sredinom 17. stoljeća bio opustošen.⁸

Karlobag je doista doživio dva teža napada, i to od Mletačke Republike 1592.⁹ i 1615.,¹⁰ no ni u jednom slučaju nije bilo riječi o tome da je grad razoren i opustošen. Karlobag, istina, nije stekao onoliko značenje kao vojnoobrambeni stožer protiv Turaka kao Senj, utvrda Karlobag habsburgovcima je neposredno nakon ponovnog osvajanja služila kao polazište za ponovno osvajanje Like i Krbave, te kao granična utvrda protiv mletačke vlasti, a Karlobag je bio najizbočeniji položaj Habsburgovaca na razmeđu s Mletačkom Dalmacijom.

U dokumentima Intendanture Karlobag se spominje gotovo svagdje "u paru" sa Senjom: Karlobag je slovio za lučki grad, i to – podjednako kao Senj –

⁷ F. RAČKI, 1877, dijalog između talijanskog trgovca iz Rijeke, "Giovannija" iz Ferme, s anonimnim sugovornikom o uskocima i Senju.

⁸ M. KRUEK, 1990, 108, 110; Reprint crteža v. str. 106.

⁹ HORVAT, *Monumenta...*, sv. 32, 68, Nr. 115, 116, 117; NOVAK, *Monumenta...*, sv. 48, 52; *Monumenta...*, sv. 49, 57; IOeHKR/Cr.1592, Juli, Nr. 15, 20; Aug., Nr. 3.

¹⁰ HORVAT, *Monumenta...*, sv. 34, HORVAT, cit. mj., 34, br. 320, 326, 328.

za izvoz drva; i u luci Karlobag funkcionirala je robna razmjena – drvo za sol, vino, žito. Zbog toga je i za Karlobag bila značajna cestovna veza s unutrašnjošću.

Uključivanje tih dvaju gradova u sastav Intendanture zbilo se 29. XI. 1752. u Senju *de facto*, a u Karlobagu samo službeno; spor Intendanture s Vojnom krajinom oko razgraničenja civilnog i vojnog predjela komuniteta Karlobaga nije se riješio sve do 1754., iako je Karlobag tada i stvarno i službeno prešao u "Litorale".¹¹ Ali sporovi između Intendanture i Generalata Vojne krajine u Karlovcu trajali su i dalje oko pitke vode (zato što su vojne vlasti svakako htjele zadržati bunare sa slatkom vodom (za ljudske potrebe i za stoku, za navodnjavanje polja i šuma) koji su se nalazili izvan gradskih zidina, dok je i grad inzistirao na njihovoj upotrebi. Vojne vlasti nisu ni htjele prepustiti stanovnicima grada pravo na sječu šume u zaleđu, iako su se stanovnici pozivali na stare privilegije, na "pravo na panjeve" ("Stammrecht").¹² U sporu između Intendanture i vojnih vlasti ne može se smetnuti s uma da su oba grada imala vrlo tijesan priobalni pojas i maleno područje zaleđa koje je pripadalo civilnom komunitetu. Granica civilnog komuniteta bila je na vrhu Vratnika, a za Karlobag je vojna vlast polagala pravo na svoju kompetenciju već za područje izvan gradskih zidina.¹³

Razvitak Senja i Karlobaga u kompetenciji Intendanture

Oba grada našla su se jedno desetljeće u sklopu "Litorale austriaco" pod kompetencijom Intendanture (sa sjedištem u Trstu). Informacije o ekonomskom programu što ga je trebala provoditi Intendantura u ta dva grada, crpila sam iz fonda "Commercialia" u bečkom Državnom arhivu – Odjel Ratni arhiv,¹⁴ koji sadrži po predmetu svrstane spise s podnescima koje su lokalne vlasti

¹¹ I. KARAMAN, 1992, 62.

¹² Za daljnje izvore sukoba između civilne i vojne vlasti – pravna kompetencija, upravni poslovi, v. E. FABER, 1995, 117, 118; Borba stanovnika gradova Senja i Karlobaga oko "prava na panjeve" ("Stammrecht"), u: "Commercialia", fasc. 32, fol. 45 ex 1768; fasc. 32, fol. 39, 1769, Sept. 12, fasc. 32, fol. 52, 40, ex Novembri 1770; fasc. 32, fol. 52, 40, Novembri 1770.

¹³ Fasc. 39, fol 1, 1755. Intendenzi u Triest, 1. November 1755. Extractus Rescripti Maria Theresia; 1758, fasc. 39, fol. 5.

¹⁴ Razlog zašto su spisi komercijalne naravi završili u "Ratnom arhivu" je taj što su Senj i Karlobag godine 1776. izdvojeni iz "Litorala" i ponovno podređeni Vojnoj krajini, pa su i odnosni spisi, i oni trgovinsko-gospodarske naravi, prešli u Carsko dvorsko ratno vijeće. Prešavši prirodni put od registrature do arhivske grade, spisi su završili u Ratnom arhivu. O tome v. M. PEREMIN, 1993, 207-221.

posredstvom Intendanture u Trstu upućivale u Beč, zatim odluke i naredbe Dvorskoga trgovačkog vijeća za Intendanturu, odnosno za lokalne vlasti.

Hrvatski državni arhiv posjeduje fotokopije dokumenata vezanih uz "kraljevske slobodne gradove" Senj i Karlobag (ukupno 18 svježnjeva); taj dio građe fonda "Commercialia" vraćen je Hrvatskoj godine 1985., prema točki 10 protokola i popisu br. 6 o razmjeni arhivske građe između Republike Austrije i prijašnje SFRJ na osnovi jugoslavensko-austrijskog sporazuma iz 1923. o razmjeni arhivskih materijala. I u Hrvatskom državnom arhivu ti spisi čine posebni fond "Commercialia".¹⁵

Spisi "Comerciale" grupirani su po privrednim granama – šumarstvo, prometni putovi, luke itd., ali obuhvaćaju i organizaciju uprave (npr. matične knjige obiteljskog stanja, registre stanovnika, zdravstvo, školstvo, redarstvo, crkve i samostane, crkveni život itd.). Zagrebački fond "Commercialia" obuhvaća vrijeme kad su Senj i Karlobag, te jadransko Primorje od Trsta do Karlobaga, bili podređeni Intendanturi, odnosno, bili su u kompetenciji Dvorskoga trgovačkog vijeća od 1752. do 1776.

Ekonomske prilike Senja i Karlobaga u vrijeme kompetencije Intendanture na temelju "Commercialia" obradio je Karaman,¹⁶ uspoređujući razvitak trgovinskog prometa na Karolinskoj cesti i na Jozefinskoj cesti. Karaman je dao niz podataka o zatečenoj ekonomskoj situaciji u Senju i Karlobagu; zato će se ova radnja usredotočiti na mjere ekonomske politike u onim granama koje se u spisima fonda "Commercialia" mogu izdvajati kao središnje i ključne teme. To su lučke usluge, razvitak luka i lučne infrastrukture, zatim šumarstvo i trgovina drva te – kao bitan preduvjet svekolikog razvitka – unapređenje cestovne infrastrukture. Druge trgovinske grane po kojima je Senj također čuven i na glasu – a to su u prvom redu trgovina solju, žitom, vinom i uljem – pojavljuju se kao "sekundarna" roba u razmjeni s unutrašnjošću, budući da se radi o uveznoj robi koja se nije uklopila u merkantilistički koncept ekonomske autarkije.

Autorica se (silom prilika na koje ona nije imala utjecaja) morala ograničiti na fond "Commercialia". Zato je ona mogla oblikovati samo "suženu" sliku ekonomskih prilika – sliku o planovima koji su postojali u glavama činovnika i savjetnika u Beču i Trstu; nema očitovanja lokalnih vlasti baš na svaku bečku, odnosno tršćansku inicijativu. Fond "Commercialia" pruža

¹⁵ M. PEREMIN, 1993. – O fondu "Commercialia" vidi: I. KARAMAN, 1991, 106 i slj.

¹⁶ I. KARAMAN, 1992; ISTI, 1991; ISTI, 1966, 263-312 (separat). Sumarni prikaz dao je L. KOS, 1975, 429-466.

sliku zamišljenog ekonomskog razvitka Senja i Karlobaga – ali ima vrlo malo neizravnih i još manje izravnih informacija o ostvarenju svih tih planova. Žalim zbog toga zato što za neke planirane građevinske pothvate (skladišta u lukama, karantenske stanice, lučke kapetanije), koji su se vjerojatno izveli, nisam mogla odrediti točne lokalitete. Fond "Commercialia" daje ipak samo jedan aspekt – planove odozgo; za temeljitiji prikaz reakcija u samim komunitetima bilo bi potrebno tražiti i druge izvore. Autorici je to nemoguće, jer arhivi u Beču i u Grazu zahtijevaju dugotrajno traženje u različitim fondovima, koji su sređeni po potrebama vlasti od kojih su proizašli, a ne po tematici ili mjestima. Istražujući njih, valja krenuti po natuknicama koje bi iole mogle imati neku vezu s traženim mjestima ili djelatnostima, a to je i igra slučajnosti s posve nesigurnim rezultatima.

O rezultatima politike u vrijeme Intendanture postoji važan izvor: dnevnik-putopis što ga je diktirao koregent Josip (kasniji car Josip II.), tijekom svoga putovanja Hrvatskom i Hrvatskim primorjem i dalje do Trsta i Venecije godine 1775. (dnevnik je objavio Ivan Erceg u časopisu *Starine*¹⁷). Ovo putovanje, na koje se koregent Josip odlučio nakon obilaska Češke i Šlezije, bilo je priprema za planirane upravne i ekonomske reforme. Prosvijećeni budući suveren htio se osobno informirati o stanju krajeva koje je obilazio: o stanju vojnih posada i garnizona u prvom redu, ali i o ratarstvu, stočarstvu i šumarstvu, o prometnicama, trgovini i na posljetku o socijalnom i materijalnom položaju pučanstva. Iz činjenice da je koregent odlučio ukinuti Dvorsko trgovinsko vijeće, a s njime i Intendanturu, te vratiti Senj i Karlobag u sastav Vojne krajine, može se zaključiti da ga ekonomska politika tih upravnih tijela nije zadovoljila. Kriička zapažanja u dnevniku-putopisu potvrđuju tu pretpostavku.

Karaman citira izvještaj "Komerčijalnog vijeća" Senja poslan Intendanturi 15. VIII. 1753., u kojemu je riječ o "prosjačkom siromaštvu" senjskog stanovništva; izvještajem je lokalna vlast očito htjela iznuditi od Intendanture odustajanje od uvođenja novoga poreznog opterećenja. Kako je u isto vrijeme senjsko stanovništvo namaklo, dijelom iz gradske blagajne i dijelom od dobrovoljnih darivanja, pozamažnu svotu za "donum gratuitum" prigodom vjenčanja nadvojvode Josipa 1761. u ukupnoj visini od 1000 forinti, Karaman zaključuje da ipak ne može biti riječi toliko o neimaštini koliko o

¹⁷ I. ERCEG, 1966, 223-262. - U putopisu su naznačena područja na kojima je koregent uočio prijeke potrebe za reformom. Zato je autorica odlučila dati cjelovit prijevod putopisa u posebnom napisu koji će obradivati Jozefinsku reformu i njezin odraz na Hrvatsko primorje.

otporu protiv novih nameta i općenito protiv "novotarija" komercijalne uprave i njezine politike u Primorju.¹⁸

Autorica prikazuje drugu razinu otpora: Naime, izvori govore o sukobima i natezanjima između vojnih i civilnih vlasti. Trebalo je zato utvrditi na kojim su područjima ti sukobi spriječili ili otežavali provedbu zacrtane politike. Namjera blokiranja nekih pothvata dolazi do izraza u ocjenama o svrsishodnosti i opravdanosti pojedinih projekata. Ocjene su uvelike ovisile o specifičnim interesima predlagatelja, pa se zato prilično razlikuju i pokazuju veću ili manju dozu subjektivnosti. Zato je trebalo utvrditi moguće interese pojedinih predlagatelja i davatelja mišljenja. Sukob interesa nije se dogodio samo između civilne i vojne vlasti nego i između pretpostavljenih i podređenih službi, pa su se i civilne lokalne vlasti (u slučaju "lobiranja" za izgradnju ceste preko Vratnika umjesto dionice Senj – Novi Vinodolski) služile istovjetnim interesima Generalata, a protiv Intendanture. Postojanje dviju vlasti na tom prostoru imalo je kao posljedicu dvovlašće s nejasnim mjerodavnostima, tako da se neke bitne odluke nisu mogle donijeti. Zato Karaman¹⁹ i Faber²⁰ smatraju da merkantilistička gospodarska politika u Primorju nije ostvarila očekivan cilj, ekonomsko jačanje Monarhije i hvatanje koraka s razvijenijim europskim silama.

Drugo je pitanje kako ocijeniti posljedice te dirigirane gospodarske politike za gradove Senj i Karlobag: Jesu li oni imali neke koristi i ostvarili neke razvojne pomake ili su stagnirali ili čak nazadovali?

Koliko sam mogla zaključiti, za ekonomsku povijest Senja i Karlobaga prije osnivanja "Litorale", tj. za 17. i za prvu polovicu 18. stoljeća, nedostaje sekundarne literature. Zato nisam imala na raspolaganju informacije o tome kako se Senj razvijao u otprilike sto pedeset godina od Madridskog mira (1617.), kad je Republika Venecija unatoč odredbama mirovnog ugovora ograničavala slobodno pomorstvo habsburškim brodovima na Jadranu.²¹ Nema

¹⁸ I. KARAMAN, 1992, 62-70.

¹⁹ I. KARAMAN, 1992, 67, 68.

²⁰ E. FABER, 1995, 217.

²¹ Iz fonda "Croatia" u bečkom Ratnom arhivu proizlazi da se Republika Venecija i nakon iseljavanja senjskih uskoka iz Primorja (sukladno odredbama Madridskog mirovnog ugovora), tj. od 1620. i dalje, žalila zbog gusarskih napada Senjana i osvećivala habsburškim pomorcima otimanjem njihovih brodova na Jadranu. Zato su potrajale trzavice između habsburških vlasti i Republike Venecije. Vidi "Croatia", kopije fonda iz Ratnog arhiva u Hrvatskom državnom arhivu u Zagrebu, kutija br. 15, IOeHKR/Croatia fol. 219 – fol. 257, 318. 1623. Relation des H. Wolff Christophen von Anschuetz (?) und Sigmund von Gussitsch als nach der Moehrgraenitzen abgeordnete Commissarien ueber des Venedig. Pottschafters angebrachte Clag. wegen von

također podataka o intenzitetu trgovine i prometa u lukama Senja i Karlobaga. Nisam zato mogla usporediti ekonomski razvitak u vrijeme merkantilističkoga gospodarstva s prijašnjim stanjem. Nasuprot tome, razdoblje nakon ukinuća Intendanture je istraživano.²² Nalazi govore za to da su Senj i Karlobag ostvarili neke pomake, iako je merkantilistička politika bila usmjerena na korist državne riznice ("zum Nutzen des Aerario"). Planovi su dugoročno pridonijeli razvitku poduzetničkog duha pojedinaca – dok su u doba njihova donošenja vlasti tek sporo počele razmišljati o tome da dirigiranje odozgo samo po sebi ne može ostvarivati planove, već da valja poticati poduzetništvo na licu mjesta i motivirati domicilno stanovništvo na suradnju i inicijativu.

PLANOVI I NJIHOVO OSTVARIVANJE

Razvitak luka

Car Karlo VI. prepoznao je ekonomski potencijal primorskih gradova i korist "jadranske orijentacije" habsburške dinastije: On je počeo ulagati u razvitak luka u Trstu, Rijeci i Bakru. Južni predjeli hrvatskog priobalja nisu dobili iste povlastice kao ta tri grada koja su uživala status "slobodnih kraljevskih luka". Senj nije dobio taj status, unatoč tomu što je bio "slobodni kraljevski grad".

Zašto planeri habsburške gospodarske politike nisu računali sa Senjom? Prvo – zato što Senj nije spadao u habsburške nasljedovine, nego u Vojnu krajinu. Izuzimanje Senja i Karlobaga iz Vojne krajine i njihovo integriranje u zaseban teritorijalni kompleks nazvan "Litorale austriaco" sastavni je dio gospodarskog koncepta, koji je u prvobitnom obliku car Karlo VI. odobrio godine 1717. U vrijeme koje je došlo nakon toga, osnovane su zasebne središnje trgovinske vlasti; a regrupiranje teritorijalnih jedinica u priobalju između Trsta i Bakra zbivalo se u nekoliko faza, tijekom kojih se ovo područje osamostaljivalo i izdvajalo iz kompleksa unutarnjoaustrijskih nasljedovina, i pravno, i upravno i državnoopravno.²³

U prvobitnim gospodarskim konceptima Karla VI. i Marije Terezije Senj

denen Zennern herwider der friedens Capitulation gebauten Schiffen und veruebten Mochr Raubereyen. Tek je Karlo VI. mogao donijeti "Osnovni zakon" o slobodnoj plovidbi (1717.), što znači da su mletačka ograničenja za habsburške pomorce potrajala sve do kraja 17. stoljeća. – o promicanju pomorstva u vrijeme Karla VI. v. E. FABER, 1995, 18.

²² E. FABER, 1995, od str. 217 nadalje; I. KARAMAN, 1992, 76; A. BUCZYNSKI, 1997.

²³ Proces formiranja "Litorale austriaco" vidi: E. FABER, 1995, 67-115.

i Karlobag nisu bili razmatrani kao luke koje treba unaprijediti. Koji su bili razlozi za to, može se zaključiti iz prikaza o fazama osamostaljivanja upravne jedinice "Litorale austriaco",²⁴ tijekom kojih je trebalo doći do procesa izdvajanja Senja i Karlobaga iz kompetencije vojne vlasti. Tijek tog izdvajanja čeka još obradu na osnovu izvorne građe.

Za sada nema izvornih podataka o intenzitetu gospodarskih aktivnosti u senjskoj i karlobaškoj luci u vrijeme kad su bečke vlasti donosile odluke o formiranju teritorijalno-upravne jedinice "Litorale austriaco". No da je senjsko stanovništvo uvelike živjelo od pomorstva, potvrđuju podatci što ih iznosi Ivan Erceg o socijalnom sastavu senjskog stanovništva: Godine 1775. 24% radno aktivnog stanovništva bilo je zaposleno u obrtničko-pomorskim djelatnostima (450 osoba) i u prosjeku je živjelo od tih djelatnosti oko 1800 osoba (koliko ih je bilo po popisu stanovništva iz 1775.) ili 75% cjelokupnog stanovništva. Otprilike 21% Senjana služilo je izravno na brodovima (usporedbe radi: iz Bakra je bilo 19% pomoraca, iz Rijeke 18%, iz Trsta 13%, iz Karlobaga 3%).²⁵

O ekonomskom potencijalu luke Senj u stručnoj literaturi nema povoljnih ocjena: *Senjski statut* (1388.) i kasnije potvrde i nadopune (iz godina 1468. i 1640.) sadržavali su odredbe o tome kako poticati pomorstvo: "Senjski pučani" bili su "za svoje brodih" oslobođeni od plaćanja naknada za sidrenje i privezivanje (*ancoraticum, arboraticum et sostaticum*) u senjskoj luci. Lucijan Kos upozorava da su samo malobrojni imućniji senjski pučani mogli imati svoje brodove, i da je pomorstvo zato bilo u rukama relativno uskoga kruga senjskog stanovništva. Kako oslobođenje od lučkih pristojbi u senjskoj luci nije vrijedilo za strane brodove, ta je povlastica Senjanima osigurala svojevrsan monopol. Strani su brodovi bili dužni plaćati dodatnu posebnu naknadu za upotrebu luke, (*vectigal de peregrinis navibus*), od čega su bili izuzeti oni stranci u čijim su matičnim lukama Senjani bili recipročno oslobođeni od plaćanja takve naknade (npr. u Dubrovniku).²⁶ Preuzevši Senj iz kompetencije Karlovačkoga generalata Vojne krajine u civilno-komercijalnu tvorevinu "Litorale", Intendantura je zaključila da je potrebno ukinuti taj monopol i dala je izraditi nove statute za Senj i Karlobag.²⁷

Za grad Karlobag nema podataka o tome da su domaći brodari, odnosno pomorci, uživali povlastice slične onima koje su imali senjski vlasnici brodova u senjskoj luci.

²⁴ E. FABER, 1995, ibid.

²⁵ I. ERCEG, 1968, 9.

²⁶ L. KOS, 1975, 429- 466.

²⁷ Z. HERKOV, 1966, 77-105.

Zlatko Herkov,²⁸ obradivši Karlobaški statut, dao je pregled starijih "pravica" koje su vrijedile za Bažane: Prema povelji iz godine 1387. i njezinoj potvrdi iz godine 1432. "pravice" se odnose na međe grada i posjeda knezova Kurjakovića, na služenje pašnjacima, oranicama i šumama, te – godine 1432. – još na oslobađanje od poreza za vinograde, polja, stoku i ostale prihode, kao i na oslobađanje od vojne službe i od obveze plaćanja otkupnine za nju. Pristojbe za služenje lukom, odnosno za aktivnosti u vezi s pomorstvom, ne spominju se ni u jednom od tih dokumenata. Za razliku od tih starih povelja novi je statut donesen 1757., iako je carica u njemu izrazila volju "... da pomognivo, i skerbno brinemose za pravi, i istiniti napridak od svih Primorskih Varoscia Nasega Austrianskoga Kraja....odredismo u Karlobagu providiti ne samo za ostale od vladanje potribbe, nego i za naredbu od neosquarnute Pravice, koi jessu kakoti dva stupa, na koje ossobito uppirase opchieno dobro, i cestitost..."²⁹ On je naglasio da je *Senjski statut* (tekst koji mi nije bio dostupan niti sam mogla naći podatke o arhivskom fondu u kojemu bi se on mogao naći!) rađen po istom predlošku. Karlobaški statut sadrži odredbe glede uređenja gradske uprave i sudstva, među ostalim pravnim poslovima i za gospodarske sporove, ali nema nikakvih odredbi o ukinuću povlastica karlobaških brodara u odnosu na strance. Prikaz povijesti karlobaškog pomorstva i karlobaške luke nedostaje; poglavito bi valjalo utvrditi u izvorima jesu li u Karlobagu uopće postojale povlastice. Treba istraživati i pitanje je li Intendantura, odnosno Dvorsko trgovinsko vijeće ipak odustalo od ukidanja privilegija.

Informacije o karlobaškoj luci sadrži izvještaj senjskog suca ("assessor") Pi(t)tonija iz godine 1756. Pi(t)toni je po nalogu Intendanture senjskom kapetanu-namjesniku (*Hauptmann Amts-Verwalter*) Nikoli Marottiju od 30. XII. 1752. trebao snimiti ekonomsko stanje i upravne potrebe, ne samo za trgovinu nego i za zdravstvo i ostale javne poslove, uključivši vojsku u gradu Karlobagu prije donošenja novoga gradskog statuta. Marotti je tek 1756. udovoljio tom napatku, nakon požurnice.

U svom izvještaju od 12. II. 1756. Pit(t)oni opisuje "mizerne" prilike u gradu, slabu naseljenost, lošu opskrbljenost svim materijalnim potrebama, ali i zapuštene upravne prilike: ne samo da ne postoji statut nego nema nikoga tko bi poznao zakone, nema upravnih tijela. Za razliku od lošeg stanja grada i stanovništva Pi(t)toni karlobašku luku ocjenjuje povoljno: Karlobaška je luka važna za uvoz soli iz nedalekog otoka Paga, a sol je veoma tražena roba u

²⁸ Z. HERKOV, 1966, 78.

²⁹ Z. HERKOV, 1966, 95.

turskim krajevima kao i u zaleđu grada. Karlobag je važan i za uvoz vina i za izvoz žita i drugih poljoprivrednih dobara iz unutrašnjosti. Drvo i željezo, sukno i platno, tkana roba i svila također su značajna roba za lučki promet u Karlobagu. Karlobaška je luka dovoljno velika za veći broj brodova, pa i dvanaestak ratnih brodova, i ima odgovarajuće sidrište. Gradu je potrebna cesta prema unutrašnjosti i magazini. On je predložio osiguranje luke jednim topom i tridesetoricom vojnika, a posebice spajanje luke s cestama i s lazaretima u unutrašnjosti, koji bi svojim povoljnim položajem turske trgovce usmjerili prema Karlobagu umjesto prema mletačkim lukama. Pittoni je preporučio i reaktiviranje zamrlih luka ("porti morti") u Sv. Jurju i Jablancu.³⁰

Da je slaba povezanost Karlobaga s unutrašnjošću bila mana ovoga kraja, potvrđuju i predstave komuniteta Karlobaga zbog potrebe sanacije dotrajale ceste iz Karlobaga preko Oštarija prema Gospiću, izgrađene 1752. Krajišnici su bili dužni brinuti se za prohodnost te prometnice, na kojoj se obavljala doprema drva iz ličkih šuma za izvoz u luku Karlobag; oni nisu bili zaduženi samo za sječu nego i za prijevoz drva iz šuma prema moru.³¹ Za ovu cestu, najfrekventniju prometnicu za trgovinu drvom između Primorja i Like, asesor Pit(t)oni naveo da je ona potpuno razrovana, tako da se više ne vidi ni komadić zemlje, nego samo goli kamen. Za popravak te ceste potrebni su po njegovu mišljenju cestari ("Weeg-Macher") iz njemačkih zemalja.³² Dok je Pit(t)oni smatrao da je bura uzrok oštećenju, u drugom izvješću lokalnim komercijalnim vlastima navodi se kako način dopreme drva oštećuje ceste. Drvo se nije moglo prevoziti drugačije nego "tegljenjem": po dva para volova vukla bi panjeve po zemlji, tako da se ne samo oštećivala zemljana podloga nego i samo drvo, što mu je umanjilo komercijalnu vrijednost. Zbog otežanog prijevoza drvo iz vojnokrajiškog zaleđa bilo je u prosjeku 20% skuplje od konkurentnog drva iz drugih krajeva "Litorala". Ako se uz to računaju još lučke pristojbe koje strani trgovci moraju plaćati za izvozno drvo ("anchoraggio" i "alboraggio"), nema razloga čuđenju zašto ti prihodi ostaju daleko ispod razine očekivanih jer "ne donose godišnje više nego 20 (?) stotina florina".³³ U odnosu na senjsku luku Dvorsko ratno vijeće predložilo je Dvorskom trgovinskom vijeću odustajanje od naplate pristojbi "anchoraggio" i "alboraggio" radi olakšanja izvoza drva: Lokalna komercijalna vlast u Senju nije na to htjela pristati, navevši da se ni

³⁰ Z. HERKOV, 1966, 88.

³¹ Fasc. 39, fol. 6, 1764-Nr. 111, Expedit: Marquart Lit. Fasc. 39/6 An K.K.M.Bco. Deputation wegen Herstellung der zerfallenen Strassen von Carlobago in die Lika, 4. VI. 1764.

³² Z. HERKOV, 1966, 87.

³³ Fasc. 39, fol. 6, 1764, Nr. 111.

Rijeka ni Trst ne žele odreći tih prihoda.³⁴

Da je osiguravanje uhodanih prihoda imalo prioritet pred planovima za dugoročni razvitak, i da je u gospodarskoj politici djelovao antagonizam između vlasti, pokazuje sudbina plana o razvitku lučke mreže za trgovinu drvom. Dvorsko ratno vijeće kao upravitelj krajiških šuma bilo je zainteresirano za reaktiviranje luka Sv. Juraj i Jablanac, koje je uostalom predložio u svom inspekcijskom izvješću po nalogu Intendanture Pi(t)toni³⁵ zbog toga što bi put za izvozno drvo iz šuma Otočke i Ogulinske pukovnije u te dvije luke bio znatno kraći: Tako bi luka Sv. Juraj primila drvo iz Ogulinske pukovnije, dok bi luka za Ogulinsku pukovniciju trebao biti Jablanac. Međutim, na taj plan, koji je podupirala sama carica, Intendantura uputi Dvorskom trgovinskom vijeću notom od 2. XII. 1766. protuargumente, u kojima ne dolazi do izražaja samo strah od neželjene konkurencije: Intendantura u Trstu izrazila je bojazan da bi "Hungarisches Commercium", tj. dijelovi koji su se nalazili pod Ugarskom krunom, mogli stjecati neke prednosti iz pomorske trgovine Jadranom nauštrb gradova Senja i Karlobaga. Te manje luke mogle bi sebi svojatati i trgovinu s drugom robom, ne samo s drvom, i tako oduzeti Senju gospodarsku djelatnost ("...in die sich nach und nach alle Handel wuerde ziehen und die besagten Seestaedte alles Gewerbes berauben koennen..." ... "das hungrische Commercium nach und nach dahin voellig neue Wendung nehmen werde."). Trgovinu treba koncentrirati na malen broj luka radi učinkovitosti sanitarne kontrole i nadzora nad lučkim приходima. Taj su princip usvojile sve značajne pomorske sile, glasi preporuka Intendanture.³⁶ Središnje su vlasti ipak ustrajavale na planu oživljavanja "porti morti": To pokazuju dokumenti iz fonda "Militaer-Waldungen" arhivske građe "Commercialia, ali i putopis cara Josipa II. iz godine 1775. Na svom putu iz Beča (odakle je krenuo 18. IV. 1775.) preko Szombathelyja i Kaniže duž Drave i Save, preko Karlovca i Gospića došao je 10. svibnja 1775. u Karlobag, 11. V. bio je u Jablancu i Sv. Jurju, te u Senju. U Jablancu i u Sv. Jurju nadvojvoda i koregent Josip našao je "dobru luku" i "dobra" skladišta za drvo. I karlobaška mu se luka činila "recht gut" (po svojoj prostranosti i opremljenosti, ali i zbog zaštićenosti od

³⁴ Fasc. 32, fol. 65.

³⁵ Z. HERKOV, 1966, 88.

³⁶ Fasc. 32, fol. 39, Hafen fuer Holzhandel. Cancellaria Com. Arch. Creses Comes a Chotek Baro a Reischah, Baro a Mannagetta, a Muggia, a Doblhof - dieser und die anderen Raete an die Kaiserin. Zusammen mit der Note des HKR betr. Vorschlaege zu Holzhandel. und der Erwaegung der Kaiserin, Jablanac und S. Giorgio fuer den Holzhandel einzurichten.

nepovoljnih vjetrova). Samo on nije vjerovao da bi ondje moglo zaista pristati 12 brodova. Josip je u Karlobagu našao po jedan brod iz Senja, Karlobaga i Mletaka za prijevoz soli. Senjska luka pak, piše Josip, nema nikakve infrastrukture u luci: brodovi se u njoj drže samo zahvaljujući jakoj užadi i sidrima. ("... Zeng, so in gar keinem Hafen bestehet, und die allda vorfindige Schiffe sich lediglich mit Seilenwerk, und Ankern befestigen lassen...."³⁷

RAZVITAK CESTOVNE MREŽE

Izgradnji cesta iz jadranskih luka prema unutrašnosti austrijskih nasljedovina obraćao je pozornost već car Karlo VI. Karolinska cesta gradila se od 1726. do 1732. duž gradova i mjesta Karlovac, Generalski Stol, Tounj, Ogulin, Jasenak, Breza, Novi Vinodolski, Kraljevica, Bakar, Rijeka. Dionica između Rijeke i luke Bakra do Novog Vinodolskog izgrađena je 1746.³⁸ Međutim, plan Intendanture da se cesta od Novog Vinodolskog produži do Senja, nije odgovarao interesima Karlovačkoga generalata Vojne krajine. Intendanturi je bilo stalo do povezivanja luke u Senju s lukama Rijeka i Bakar, jer je računala da će takav cestovni pravac još poticati trgovinu između Rijeke i Senja i pridonijeti tješnjem povezivanju između različitih dijelova "Litorala"; plan dovde joj je zbog tih očekivanih rezultata bio vrijedan 2600 Rh. fl., koliko je ona predvidjela za potpomaganje toga cestovnog projekta.³⁹ No Seyfried Freiherr Gussich (Gusić), senjski kapetan namjesnik ("Hauptmann Amt-Verwalter), nositelj lokalne civilne i komercijalne vlasti u Senju otkako je Senj (29. XI. 1752.) bio integriran u "Litorale austriaco",⁴⁰ nije dijelio taj interes komercijalne vlasti. Dapače, on se složio s vojnim organima Generalata u Karlovcu da cesta od Novoga Vinodolskog do Senja nema smisla i da bi bilo važnije popraviti i poboljšati cestovnu vezu Senj – Vratnik – Karlovac. U svom "stručnom mišljenju" Gussich (Gusić) obrazlaže Intendanturi⁴¹ da će izgradnja

³⁷ I. ERCEG, 1966, 248, 249.

³⁸ L. KOS, 1975, 429-466.

³⁹ Fasc. 39, fol 1. 1755, Intendenza zu Triest, 1. November 1755. Extractus Rescripti Maria Theresia I. 1758, fasc. 39, fol. 5: "Allerunterthaengister Bericht, womit das abgeforderte Gutachten inb etr. der zwischen Fiume und Zengg anzulegenden fahrbaren Strassen ...erstellt wird."

⁴⁰ E. FABER, 1995, 117.

⁴¹ Intendantura – naputak o izdavanju stručnog mišljenja od 5. XII.1757. i "Resolution", tj. zapovijed kapetanu namjesniku da se zbog izgradnje ceste dogovori s "Militari", da zajedno sačine troškovnik, opiše mjesta i krajeve i predlože odluku.

"Fuhrstrasse", tj. prometnice za zaprežna kola, a ne samo za karavane tovarnih životinja, između Senja i Rijeke" biti nepotrebna, beskorisna i veoma skupa ("unthunlich", "unnutz und ueberaus kostbar"): Teren je krševit, na relaciji između Novoga Vinodolskog i Senja mnoga su i visoka brda koja se mogu prevaliti samo s teškim zaprežnim kolima ("welche ohne Vorspann mit schweren Waegen nicht zu passieren waren"). Uz to je područje u djelokrugu Intendanture na području Novoga Vinodolskog samo tijesan pojas "na domet topa" ("ein Canonenschuss weit"). Stanovnici obližnjih mjesta koja već spadaju u Vojnu krajinu, niti su zainteresirani za trgovinu niti se bave prijevozništvom, pa nemaju ni kola. Uz to je dionica između Novog Vinodolskog i Senja izložena jakim vjetrovima. Ljudi mogu prolaziti ovim krajevima samo ako vlada zatišje. Ako sjeveroistočnjak, odn. "bura" puše samo srednjom jačinom, ona je toliko jaka da joj se niti čovjek niti životinje ne mogu opirati. I samo ako je i more "practicabel" (mirno), kola mogu prometovati kopnenim putovima. Zbog toga krševitog terena i nedostatka vode između Novog Vinodolskog i Senja nema ljudskih nastambi. Nema ni hrane niti opreme za kola, niti svratišta za tovarne životinje, nego posvuda samo kršnih stijena i oštih rtova. Za prijevoznike koji voze kolima, nema smještaja i prenoćišta. Nema ni kovača, niti drugih popratnih uslužnih djelatnosti za prijevoznike. Čak i da Intendantura misli ondje naseliti obrtnike, ona ne bi uspjela jer oni ne bi mogli živjeti od svoga rada. Zaključno, kapetan namjesnik u Senju ističe da zbog tih nepovoljnih uvjeta do tada nije bilo trgovine između Rijeke i Senja pa da nema šanse da će je biti i ubuduće. Za slabe trgovinske veze između tih dvaju gradova, kakve će postojati i u budućnosti, po ocjeni kapetana-namjesnika mnogo je povoljniji brodski promet: Prijevoz robe morem mnogo je brži, kraći i zato jeftiniji. Za vožnju brodom od Senja do Rijeke treba samo 10 do 12 sati, čak i kad vjetar nije povoljan pa treba veslati. Cestom bi trebalo putovati najmanje dva do tri dana, i to ako su put i vremenske prilike pogodni. Prijevoz krupnog tereta stoji brodom 17 kr., a kopnom najmanje 5 ili 6 puta više.

Da je teren između Senja i Novog Vinodolskog osobito težak zbog oštih vjetrova koji ljudima i životinjama onemogućuju prometovanje i kopnom i morem, potvrđuje i putopis koregenta Josipa. Kad je došao iz Karlobaga, zatekla ga je jaka bura već u podne, tako da nije mogao nakon ručka nastaviti put prema Novom Vinodolskom niti morem niti kopnom. Tek sutradan poslije ručka zaputio se sa svojom pratnjom preko vrlo strmog brda Krmpota prema Ledenicama i u Novi Vindolski. Ta je dionica puta teška, siromašna, samo goli kamen, bilježio je kraljevski putnik. ("Das Land ist allda elend mit Steinen lediglich bedeckt, und

auch ziemlich schlechter Weg."⁴²)

Cesta Senj – Novi Vinodolski ipak je izgrađena godine 1784., kad se Senj ponovno nalazio u sastavu Vojne krajine. Pojediniosti o tome koja je instanca bila zadužena i zaslužna za dovršetak te dionice i tko je bio graditelj, te koliko je trajala gradnja, očito valja još istraživati jer u citiranoj sekundarnoj literaturi nema detaljnih informacija o tome.⁴³

General Hrvatske krajine Petazzi i kapetan namjesnik u Senju složno su se zalagali za to da se umjesto ceste Senj – Novi Vinodolski poboljša prometnica od Senja preko Vratnika za Karlovac: I taj je put, doduše, vodio preko strmih i kamenitih uzvisina; ona je zapravo bila tek staza pogodna samo za tovarne životinje. Poradi pojačanog iskorištavanja vojnokrajških šuma i promicanja izvoza drva vojne su vlasti bile zainteresirane za to da se ta staza osposobi za promet zaprežnim kolima. Naime, iako je bila teško prohodna, tako da su njome prolazile samo životinje za tovar i nošenje, ipak je preko nje tekao promet između Generalata i Like sa susjednim predjelima ("mit den anstossenden Gebieten") – a pod time se podrazumijeva, kako proizlazi iz samoga teksta, s jedne strane turska Bosna, s druge strane "Litorale". Promet tom "cestom" bio je u oba pravca vrlo intenzivan: godišnje je taj put prevalo otprilike 100.000 konja ili 100 konja tjedno, zimi i ljeti.⁴⁴ Ne prolazi mjesec, a da se ne strmoglavi barem jedan konj. U prilog izgradnji ovog prava govorila je – prema stručnom mišljenju senjskog kapetana-namjesnika Gusića – činjenica da je područje između Senja i Karlovca bilo kudikamo gušće naseljeno od priobalja između Senja i Novog Vinodolskog, da su duž pravca kroz Vojnu krajinu ipak postojala sela u kojima su putnici mogli naći konačište i opskrbiti se hranom, vodom i potrepštinama za životinje u svako doba dana i godine: Iza Vratnika nalazilo se već selo Prokike, zatim "Brindl" (Brinje), Stajnicze, "Moskro unter der Capella" (Mokro?). S istočne strane planinskog grebena Kapele, koji bi putnici prema stručnom mišljenju kapetana-namjesnika Gusića dobrom cestom mogli prevaliti za otprilike sat vremena, nalazio se pavlinski samostan. Zatim se stiže u mjesta "Lazaret", "Modrussa", "Ostaria", "Thouin", "Svedchaj" i "Suazza".⁴⁵ Sela Generalata koja se nalaze sa zapadne strane Kapele, okrenuta prema moru, uredila su na vlastitu inicijativu, a očekujući

⁴² I. ERCEG, 1966, 249.

⁴³ L. KOS, 1975, 429-466; I. KARAMAN, 1992, 69, napominje da je potrebno detaljno istraživanje tog pitanja; A. BUCZYNSKI, 1997, 70.

⁴⁴ Fasc. 39. 8.VII. 1755, General Petazzi, Relazione concernente la Strada fra Segna, Fiume e Carlstatt. Lit. A (prilog).

⁴⁵ Za Zvečaj i Suazza/Švarča navodi se u tom mišljenju da su to dvije gospoštije s "Invaliden Institutio", *ibid.*, fasc. 39, fol. 5.

koristi od izgradnje ceste, velik dio puta preko Kapele, i popravila ga koliko su im omogućile njihove "slabe snage". Za vlasti bi daljnje poboljšanje te prometnice i njezina izgradnja u kvalitetnu cestu za kola, ne samo za životinje za tovar ("Saumthiere"), značilo samo malo ulaganje, jer zacijelo bi i sela "onkraj Kapele", u pravcu Karlovca, uložila svoje snage ako bi im carski dvor odobrio neku pomoć. Trgovina i opskrba Generalata i Primorja doživjele bi uspon, od čega bi svakako imala koristi državna riznica (erar), pogotovo kad bi se financirala još izgradnja malena svratišta za goniče konja i za životinje. Na taj bi se način promet i trgovina još snažnije razvijali.

Međutim, Rijeka i Bakar usprotivili su se izgradnji ceste preko Vratnika, izrazivši sumnju i zabrinutost da bi ta cesta mogla odvući dobar dio prometa od "Caroline" i učiniti je nerentabilnom, iako se ona tek skupo popravila. Bakar i Rijeka bi trpjeli, jer bi Senjani dobili povoljnije uvjete za prodaju soli u unutrašnjosti. Kako bi se doskočilo neželjenoj konkurenciji, Intendantura je zamolila caricu za odobrenje da za žito kojim Riječani i Karlovažani plaćaju sol iz senjske i karlovačke luke smiju naplaćivati Senjanima onoliko višu cijenu koliko Senjani zaračunavaju svojim kupcima zbog skupog prijevoza soli konjima.⁴⁶

Kolna cesta Senj – Karlovac morala je sačekati zbog iscrpljenosti erara; ona je izgrađena za vrijeme cara Josipa II. kao "Josephina" (Karlovac, Duga Resa, Gen. Stol, Josipdol, Jezerane, Brinje, Žuta Lokva, Vratnik, Senj; ukupno 115 km) 1770. –1779.).⁴⁷

ZAŠTITA ŠUMA I TRGOVINA DRVOM

Podjednako cestogradnja kao i briga za razvitak luka imale su svoje uporište u tradicionalnoj trgovini drvom, po kojoj je bio poznat Senj. Šume Vojne krajine se u izvorima 18. stoljeća nazivaju "Kammergut" ("komorno dobro"), što znači da su bile dio "privatnog" vlasništva vladara. Godine 1746. Karlovački je generalat preuzeo zadatak upravljanja i gospodarenja šumama na području svoga generalata; od tada se običava govoriti o "Militaerwaldungen", tj. o "Vojnokrajiškim šumama". Za gospodarenje šumama je "Hof-Commercierrat" – "Dvorsko trgovinsko vijeće" godine 1755. izdalo "Waldordnung" ("Pravilnik za šume"),⁴⁸ prvu zbirku propisa za čuvanje i održavanje šume. Iz tih odredbi

⁴⁶ 1758, fasc 39, fol. 5, potpisnici tog podneska: Corrado Conte di Sparr, Giuseppe Demareo (Demaretto ?), Giorgio Homolich fecit, Pietro de Stauber, Giorgio Demelli DeLeurensfelelt mp. iz Senja, 28. VI.1755.

⁴⁷ L. KOS, 1975, 429- 466; I. KARAMAN, 1992, 69, 70.

⁴⁸ Prvi pravilnik izdan je za Varaždinski generalat godine 1755.

proizlazi da "Hof-Commercierrat" po svoj prilici vojne vlasti čini odgovornim za loše stanje šuma i nesavjesno gospodarenje njima.⁴⁹ Generalat je prema propisu iz tog pravilnika poduzeo "mapiranje" šuma⁵⁰ i u tu svrhu u jesen 1768. poduzeo inspekcijsko putovanje kroz šume Vojne krajine. Inspekcija je utvrdila da su šume veoma guste i neprohodne, ali vrlo oštećene zbog divlje, nekontrolirane sječe stabala. Stanovnici Vojne krajine sijeku drvo iz tih šuma uglavnom za gradnju svojih nastambi, kao ogrjev, za pravljenje kola i oruđa i za druge potrebe svakodnevnice. Dok im je dio besplatan i naknada u naturi, oni sijeku i više, bespravno, svojevotjno, bez obzira na prirodne uvjete i ne nastojeći da se pobrinu za redovito čišćenje i ponovno sađenje mladica. Uz to su još i oštra klima, bura i snijeg pridonosili propadanju, a da dugo nitko nije vodio računa o potrebi ponovnog pošumljavanja.

U snimanim šumama u zaleđu Karlobaga i Senja⁵¹ komisija je našla uglavnom bukovine i borova, većinom prezrelo drvo, unutra šuplje i oštećeno ("ueberstaemmig, hohl und schadhafft"). Hrastovine pak, za brodogradnju, za jarbole, kakvu je komisija ocjenjivala pogodnom za izvoz, pronašla je samo u malim količinama i nedovoljne kvalitete. Sve u svemu, komisija je ocijenila da stanje šuma ne daje nade na velike dobiti iz prodaje.⁵²

Vojnokrajiške šume bile su izvor mnogih sukoba interesa: Generalat se sporio s gradovima/komunitetima Senj i Karlobag jer su ta dva grada branila svoje uvjerenje da drvo iz šuma nadomak njihovih gradova pripada njima i da imaju pravo opskrbljivati se drvom za osobne potrebe, ali i za preprodaju bez plaćanja za "pravo na panjeve" ("Stammrecht"), odnosno "panjevine". General Karlovačke krajine Johann Franz von Preiss (Breiss), u nastojanju da udovolji svom zadatku brige poglavito o profitu za državnu riznicu (erar) i bojeći se zbog odljeva prihoda iz šuma u gradove, odbijao je te zahtjeve komuniteta.⁵³ Spor između Generalata i komuniteta oko oslobađanja od "panjevine" dospio je godine 1764. do Dvorskoga ratnog vijeća i Dvorskoga trgovinskog vijeća, a riješio se godine 1768: Dvorsko ratno vijeće na prethodno mišljenje Dvorske komore "smatra da ih ne može osloboditi od plaćanja panjevine pri preprodaji

⁴⁹ I. KARAMAN, 1992, 72, 73.

⁵⁰ Bericht des Johann Franz v. Pres (Breis), Feldmarschallleutnant, Carlstadt 27. XI. 1768. Bericht, Commenc. fasc. 32, fol. 73v.

⁵¹ Fasc. 32, izvještaji o inspekcijama šuma Otočke i Ogulinske pukovnije iz studenog 1768.

⁵² Fasc. 32, fol. 65, izvješće Preiss 82r.

⁵³ Fasc. 32, fol. 65 – izvješće 82v.

drva".⁵⁴ Štoviše, u interesu erara je da se drvo što su ga mogli kupovati na licu mjesta – relativno nekvalitetne borovine, kao i srušene ili zbog vjetra napuknute grane i grančice što su ih krajišnici smjeli uzimati za sebe – može korisno upotrijebiti, npr. za pečenje ugljena i vapna.⁵⁵

Generalat nije ni bio za to da se iz krajiških šuma drvo upotrebljava za prekomorsku trgovinu i izvoz: Vojne vlasti nisu razjasnile što bi one s tim šumama, osim što su dijelom u drvu plaćale krajišnike. Njihovo je protivljenje bilo usmjereno protiv trgovinskih vlasti i njihovih težnji da ovaj gospodarski potencijal pretvore u trgovinsku robu: Prodaja drva iz krajiških šuma sa strane krajišnika bila je trn u oku Generalatu, i on je argumentirao da je trgovina drvom iz krajiških šuma opasna, skupa i neisplativa. Krajišnici bi preprodavali drvo kojima je Generalat djelomice plaćao njihovo vojničko služenje; uz to bi krajišnici trgovali i drvom koje bi bespravno sjekli na svoju ruku. Uz tu "divlju sječu" oni su prodavali na svoj račun i drvo što su ga odvojili za sebe tijekom sječe, ne bi li prodajom tog drva u primorskim gradovima zaradili nešto više za uzdržavanje svojih obitelji.⁵⁶ Generalat je u svom izvješću optuživao krajišnike da drvo koje im pripada uz povlaštenu cijenu, zamjenjuju ne samo za sol, žito i vino ili za druge živežne namirnice nego i za luksuznu robu. Takva "trgovina" nije poboljšala životni standard stanovništva u lučkim gradovima niti krajiškim domaćinstvima, jer njima luksuzna roba i ne treba.⁵⁷

Koregent Josip, koji je na svom putu iz Gospića do Karlobaga pogledao i šume Otočke pukovnije, spoznao je da se krajišnici svojom preprodajom drva baš ne mogu obogatiti, štoviše da je to prilično mukotrpana zarada: krajišnik bi morao skupa sa svojom ženom tri dana neprekidno nositi drvo u Karlobag da bi zaradio 17 krajcara,⁵⁸ novac koji bi potrošio da bi mogao cijeli jedan dan u luci čekati kupce.

Dvorsko trgovinsko vijeće ali i Dvorsko ratno vijeće zamjeravaju Generalatu da nije sposoban upravljati šumama, unaprijediti njihov kvalitetu i izaći na kraj s protupravnim otuđivanjem drva. Dvorsko ratno vijeće željelo je pridržavati sebi ovlast izdavanja svih dozvola za sječu, za rokove, količine i

⁵⁴ Fasc. 32 fol. 39, 43, 46, datiran 28. VIII.1769., izvješće Generalata od 1. X.1768., 50v-54r, i zapisnik 48r.

⁵⁵ Ibid., izvješće Generalata od 1. X. 1768, fasc. 32, fol. 65.

⁵⁶ Izvješće Preiss, fol. 79r.

⁵⁷ Prilog izvješću Preiss: nota od 16. X. 1764. o stavu Bancal-Gefaelle-Administration na zahtjev Dvorskog trgovinskog vijeća od 4. VI.

⁵⁸ Bilješka o Karlobagu, 10. V. 1775. iz dnevnika Josipa II., I. ERCEG, 53, 1966, 248. O tome koliko krajišnici moraju trošiti u Senju kad idu prodavati drvo v. izvješće Preiss, fasc. 32, fol. 39, 98r.

dinamiku sječe zbog "brige za erar".⁵⁹ Ali Dvorsko trgovinsko vijeće i po svom shvaćanju "brige za erar" pridonosi nekvalitetnom održavanju svojom odlukom da se smanji broj kvalificiranih šumara – lugara iz područja izvan Vojne krajine i da se zamijene domaćim lugarima regrutiranim iz redova krajišnika.⁶⁰ Generalat je, naprotiv, upozorio na to da je jedan od problema gospodarenja šumama nepoštenje šumara, koji drvo prodaju u vlastito ime⁶¹ ili prijavljuju drugačije, lošije stanje da bi razliku u cijeni zadržali za sebe. Zato za lugare moraju postavljati povjerenike, stručnjake za brodogradnju, za graditeljstvo i za stanje šume.⁶²

"Holz-Handels-Ordnung fuer die Militaergrenzwaelder" ("Pravilnik za trgovinu drvom iz vojnokrajiških šuma") koji je izradilo Dvorsko ratno vijeće i Dvorsko trgovinsko vijeće (donesen 5. X. 1768.) omogućuje bolju kontrolu šuma podjelom svih krajiških šuma Karlovačkog generalata u nekoliko nadzornih područja i uređenje nadgledništva u Oštarijama za šume u Lici, za šume Ogulinske pukovnije u Krasnom i Drežnici, te za ostale šume na Petrovoj gori. Za hrastove šume Dvorsko trgovinsko vijeće pridržava monopol raspolaganja, a trgovina ima se obaviti iz državnih magazina, jer je hrastovina vrlo cijenjena i tražena u Veneciji.⁶³ Ostalo drvo treba biti u slobodnoj trgovini, ali da se promet mora kontrolirati radi sprečavanja krađe i utaje.⁶⁴

Odredbe o prometu drva prema pravilniku iz 1768. bile su tumačene tako da drvo koje su komuniteti Senj i Karlobag imali pravo dobivati bez plaćanja posebnih nameta, samo za rad sječe i dopreme, oni ne mogu više dobivati izravno iz šuma. Ovaj izmijenjen pravilnik zabranjuje generalno izravnu prodaju drva iz grada Senja i Karlobaga, naređuje izgradnju posebnih skladišta ("Magazine"/"Militaer Depots") izvan tih gradova i dopremu drva iz šuma izravno u ta skladišta. U tu svrhu valja reaktivirati luke koje su spadale u područje Vojne krajine i koje zato nisu bile iskorištene u komercijalne svrhe, takozvane "porti morti" u Sv. Jurju za Senj i u Jablancu za Karlobag. Odande će dvojica zasebno imenovanih kapetana izdavati drvo predstavnicima komuniteta uz fiksnu cijenu.

⁵⁹ Nota na izvješće Preiss, fasc. 32, fol. 39, 98r. Nota Generalatu od 20. II. 1769.; fol. 81r do 84v.

⁶⁰ Izvješće Preiss, i 46v 82v izvješće o kontroli Generalfeldmaršala, fasc. 32, 51r, 1. X. 1768.

⁶¹ Fasc. 32, fol. 39.

⁶² Fasc. 32, fol. 39, fol. 20v.

⁶³ Fasc. 32, fol. 45.

⁶⁴ Fasc. 32, Wien, 4.VI. Pravilnik je potpisao predsjednik Dvorskoga ratnog vijeća Eg(g)enperg.

Senjski kapetan (iako je bio podređen komercijalnoj vlasti), predvodi prosvjede senjskog komuniteta protiv naredbe da će se Senjanima pripadajuće im drvo izdavati izvan grada. Stanovnicima zaleđa, koji moraju dopremiti to drvo u Sv. Juraj i koji zbog svog siromaštva još prodaju "ispod ruke" i drvo što im zapravo treba za ogrjev ili za svoje nastambe, noseći ga na leđima u grad, taj put do Senja i onda još do Sv. Jurja bio bi dodatno otežavanje ionako teškog posla dopreme. Oni bi morali prevaliti još jedan put od sat i pol vremena, u mjesta gdje se ne prodaje kruh i druge potrepštine, pa se opet vratiti u Senj. To isto vrijedi za stanovike Drežnice i Brinja, koji drvo mijenjaju za sol.

I senjski trgovci dali su svoje mišljenje o tom propisu: Put u Sv. Juraj odnosno Jablanac, poskupio bi drvo, tako da će njihovo drvo postati nekonkurentnim, to prije što bi se iz Sv. Jurja drvo moglo prevoziti samo manjim brodovima, jer ondašnja luka nije prilagođena velikim brodovima. Bura veoma "tuče" luku Sv. Juraj, tako da posebice manji brodovi ne mogu izlaziti i moraju danima čekati da se bura stiša. Ukoliko bura iznenadi brodove na pučini, pomorci moraju cijeli teret baciti u more kako bi sebe spasili. I ovaj rizik znači poskupljenje izvoza. Jedinu prednost senjski kapetan vidi u obećanju fiksne cijene, dok je do tada s dolaskom hladnijega godišnjeg doba cijena za ogrjevno drvo rasla, a trgovci – krajišnici Senjane bi ucjenjivali. Osim toga takva bi regulacija drva Senjanima osiguravala konstantnu i pouzdanu ponudu drva, dok su do tada poradi lošeg vremena, česte bure i snijega isporuke nerijetko izostajale. Zato je senjski kapetan ipak pristao na prodaju drva Senjanima u Sv. Jurju.⁶⁵

Dvorsko trgovinsko vijeće prihvatilo je argumente, posebice onaj o otežanoj konkurentnosti, kritizirajući ujedno Dvorsko ratno vijeće da će njegovo kruto oduzimanje starih povlastica komunitetima državnoj riznici nanijeti više štete nego koristi.⁶⁶

Godine 1772. Dvorsko ratno vijeće ustanovljuje da se stanje krajiških šuma nije promijenilo i da se pravilnik o krajiškim šumama Karlovačkog generalata nije poštovao, a isto se tako nije poštivao pravilnik "Waldordnung" Dvorskoga ratnog vijeća i Dvorskoga trgovinskog vijeća, te da je zato izrađen novi pravilnik za kvalitetniju provedbu.⁶⁷ Za trgovinu će se podignuti skladišta tako da krajišnici mogu stići do njih za jedan dan pješice. Za Ličku pukovniciju izabrana je Velika Draga kod Karlobaga i Cesarica; za Primorje i Otočku

⁶⁵ Kopie, 1769, fol. 32/39, Eine vom Hauptmann Amts-Verwalter fuer Zengg und Carlobag, Baron von Gussich aus Z. 5. X. 1768 an Feldmarschall-Leutnant von Preiss erlassenen Schreibens.

⁶⁶ Fasc. 32, fol. 45, 16. VIII. 1769. (datum: 10. VII. 1769); fol. 32, nota 43.

⁶⁷ Fasc. 32, fol. 59, 15. V. 1772; fasc. 32, fol. 52, 40. ex Novembri 1770.

pukovniku je to trebao biti Jablanac i Sv. Juraj, za Ogulinsku pukovniku onkraj Kapele Povile i Sv. Ambrozije u Senju.⁶⁸ Za uspostavu i funkcioniranje takvih skladišta trebali su biti odgovorni pukovnijski časnici (*Ober Officir*), cijene bi utvrđivao Feld-Marchal-Lieutenant i za svoj trud dobivali bi oko 100 Rh.fl. godišnje.⁶⁹ U noti Dvorskoga ratnog vijeća od 10. II. 1769. ovo tijelo potvrđuje svoju zabranu graničarima da drvo prodaju u Senju i Karlobagu, uz prijetnju najstrože kazne. Šumarsko osoblje morat će kontrolirati poštivanje te zabrane,⁷⁰ a pukovnijsko zapovjedništvo mora kontrolirati šumare.⁷¹ Upravo u Senju i Karlobagu Dvorsko ratno vijeće ne želi odobriti gradnju depoa, zbog prijašnje utaje drveta, koje su podanici ovih gradovi prodavali ispod ruke.⁷²

OPLEMENJIVANJE IZVOZNE ROBE

Slaba financijska dobit od dotada uobičajene trgovine drvom potaknula je Dvorsko trgovinsko vijeće, Dvorsko ratno vijeće i Generalat da pronađu unosnije vidove trgovine: Umjesto izvoza kvalitetne hrastovine za brodogradnju kraljica je odlučila promicati pomorstvo izgradnjom vlastitih brodogradilišta. Kako je hrastovina iz Primorja bila cijenjena i tražena roba posebice u mletačkoj brodogradnji, Dvorsko trgovinsko vijeće i Dvorsko ratno vijeće razradili su planove za razvitak vlastite brodogradnje i izgradnju brodogradilišta u Trstu, eventualno još jednog u Kraljevici – Porto Re. Za povišene potrebe drva Intendantura je planirala iskoristiti šume Primorja, nadajući se porastu potrebe za proizvodnju jedara, sidara za planiranu proizvodnju od tri broda godišnje.⁷³

Generalat je zato odlučio obratiti posebnu pozornost na razvitak hrastove i borove šume, očistiti iz šuma nisko raslinje i podizati takvim čišćenjem kvalitetu stabala.⁷⁴ Umjesto izvoza neobrađenih panjeva drvo će se na licu mjesta oplemenjivati kako bi se smanjio rizik od oštećivanja i velikih gubitaka poradi toga. Uz postojeću pilanu u Švici, koja je obrađivala borovinu, i onu u Otočcu za bukovinu,⁷⁵ u Brušanima također za borovinu,⁷⁶ Generalat je

⁶⁸ Zapisnik komisije u Drežnici, 11. X.1768., 69r.

⁶⁹ Com. - fasc. 32, izvješće Preiss, fol. 74v (27. XI. 1768.).

⁷⁰ Izvješće Preiss, 47r.

⁷¹ Fasc. 32, fol. 39, str. 34r.

⁷² Nota Dvorskoga ratnog vijeća, fasc. 32, fol. 39, 98v.

⁷³ Fasc. 32, spis 39, Preiss an Gussich fol. 51: Kraljevica – 'Portore' bila je luka i arsenal od 28. IV. 1729.

⁷⁴ Fasc. 32, fol. 39, 1770. Ponovljen Šumarski red ("Waldordnung").

⁷⁵ Izvješće Preiss, 78v.

preporučio izgradnju novih, jer – kako navodi General Preiss u svom izvješću – "Ima tamo vode, potoka i rijeka koji doduše odjednom nestanu u zemlju (gdje vjerojatno teku podzemno) – ali oni ipak omogućuju pogon pilanama".⁷⁷ Josipov izvještaj ne sadrži podatke o pilanama u Lici; treba zato pretpostaviti da su ti planovi u vrijeme njegova putovanja još bili neostvareni.

*PRIVATNO PODUZETNIŠTVO – Osnivanje trgovinskih društava
("kompanije")*

Kritika zbog nezadovoljavajućeg gospodarenja i neostvarenih financijskih očekivanja iz tih šuma mogla je biti u pozadini težnji Generalata da zagovara osnivanje privatnih društava za šume. Obrazloženje prema Dvorskom ratnom vijeću glasi: " ... da se erar ne bi opterećivao izdalcima za vojnokrajiske šume." Generalat je zamislio "privatizaciju" brige za šume, davanje "u zakup" s mogućnošću stjecanja vlasništva nad tim udjelom, pod uvjetom da se "ne ošteti erar", čak i širenje mreže takvih "kompanija". No Generalat bi pazio na to da trgovinske udruge ne bi stekle prevelik utjecaj na upravljanje šuma.⁷⁸

Spominje se neko trgovinsko društvo Bradičić, koje je podnijelo molbu za uzimanje u zajam dijela vojnokrajiskih šuma za izvoz ogrjevnog drva svake vrste u Trst. Ponuda tog društva sadržavala je jamstvo da će uzimati sve vrste drva, da će izgraditi šumske putove za eksploataciju i da će poduzimati mjere za njihovo održavanje o vlastitom trošku. Dvorsko ratno vijeće htjelo je da se gradovi Senj i Karlobag, iz čijih je šuma trebalo biti odobreno drvo, očitiju prema Glavnom zapovjedništvu u Karlovcu, s time da se njihov otpor ne bi prihvatio ako bi se Dvorsko ratno vijeće odlučilo prihvatiti ponudu.

Dvorsko ratno vijeće stvarno je odstupalo trgovinu "kompaniji", ali uz uvjete koji su bitno ograničavali slobodno raspolaganje i trgovanje: Tako je "kompanija" trebala dobiti drvo odnosno dio šume samo u zajam. Za izvoz drva "kompanija" je trebala prethodno pribavljati suglasnost "des Wald-Amts" ("šumarskog ureda") i odredbu o tome koje se vrste drva bez štete za erar smiju izvoziti. Izvoz se mora obavljati iz magazina, no tu su krajišnici Karlovačke krajine i stanovnici Senja i Karlobaga uživali pravo prvokupa za sve ono drvo u

⁷⁶ Izvješće Preiss, 80v.

⁷⁷ Izvješće Preiss, 80r.

⁷⁸ Generalfeldmarschall Johann Franz v. Preiss, izvješće 76 r. (27. XI. 1768.), i pismo iz Karlova 25. siječnja 1769. fol. 76r, 84-80r., ibid. fol. 39, 87r-88r. – I kasnije su vlasti podsjećale na te uvjete: fasc. 32, fol. 59, 15. V. 1772, fasc. 32, fol. 52, 40. ex Novembri 1770.

magazinima, koje još nije bilo rezervirano za određene kupce.⁷⁹ Nema daljnjih naznaka za to da je ovo trgovačko društvo pristalo na te uvjete i ušlo u trgovinu: štoviše, s time u vezi Dvorsko ratno vijeće preporučuje da se taj izvoz maksimalno ograniči: izvoz hrastovine za brodogradnju treba uopće biti zabranjen.⁸⁰

Prema privatnim inicijativama nije samo Generalat bio nepovjerljiv. I Intendantura je dokazala kako može odugovlačiti i stopirati: Neki "Leutnants Obrist und Wachtmeister Hatton" podnio je zahtjev Dvorskom ratnom vijeću da u Senju smije o vlastitom trošku podignuti nekoliko gospodarskih zgrada da bi dao primjer kako se i na krškom terenu može uspješno privređivati ("das Beispiel einer besseren Cultur auch in der dortigen felsigen Lage geben...") i da kao naknadu za svoje troškove dobije nekoliko drvaca za izvoz preko luke Bakar uz dodatak u novcu. Nadalje je podnositelj želio odobrenje da odmah na izlazu iz Senja uz cestu izgraditi mlin i rasadnik drveta ("Baumgarten"), gospodarsku zgradu ("Mayrhof") s kravama muzarama za proizvodnju mlijeka i maslaca "u gradu Senju kod Sv. Vida", gdje je već bila dugo zapuštena gospodarska zgrada. Uz gospodarske zgrade treba još izgraditi kuhinju i seoski vrt (eine Kuchl und Bauerngarten), a gostionica "zu allgemeiner Ergoetzlichkeit" ("na sveopći užitak"), bit će s podrumom pod lukovima ispod zemlje, sa štalom i s kuhinjom za grijanje za graničare kad se vraćaju sa svojim teretima i konjima. I kapelicu će se izgraditi uz tu gostionicu i zaposliti svećenika, sagraditi i riblji bazen uz more između Sv. Martina i Sv. Jelene, da bi "nadoknadili veliki manjak ribe", te na poslijetku saditi drvored bijelih dudova duž ceste između Senja i Sv. Vida.

Senjski kapetan zagovara i podržava taj plan i preporučuje doseljavanje kolonista kad se pokaže da će gospodarstvo uspješno krenuti. On piše još o planu izgradnje predionice domaće vune, o njemačkom pekaru koji će napose strancima, putnicima namjernicima biti na usluzi, kao i njemački kovač. Uz to, kapetan naglašava da podnositelj projekta kani svoje projekte izvesti na zemlji koja još nije ničija i zato nije obrađena, i baš zato što u tom kraju vlada još "pustoš", tako da on želi širiti kulturu.

Intendantura smatra da je zbog stanja zemlje izvedba tih projekata nemoguća. Ona nije za te projekte i preporučuje odugovlačenje s odgovorom, to više što ti projekti ne će dati dobit za državnu blagajnu, nego služe samo za udobnost Senjana.⁸¹ Intendantura zna da je imenovani već započeo graditi te

⁷⁹ Fasc. 32, fol. 49, 27. III. 1770, pag. 3, fasc. 32, fol. 52, 40. ex Novembri 1770.

⁸⁰ Fasc. 32, fol. 49, 27. III. 1770, pag. 3, fasc. 32, fol. 52, 40. ex Novembri 1770.

⁸¹ To javlja Franz Anton Graf Lamberg i Johann Herr. v. Schaerffenberg u ime Intendanture iz Trsta 28. IX. 1774.

projekte, pa gleda i čeka, misleći da on ne će biti u mogućnosti dovršiti ih. On će dobiti dio tražene naknade ako pokaže da su projekti izvedivi. Intendantura blokira, smatrajući da je količina zatraženog drva za graditeljstvo prevelika. Što se tiče uvjerenja podnositelja da će on uspjeti učiniti tu zemlju plodonosnom, tu se Intendantura ruga: "die Felsen zu fruchtbringung zu zwingen und sogestalt zu conservieren" fordere "viel Uncosten", dass es nur Landtesfuersten welche dabey nur den Ruhm, und kein Nutzen suchen, bestreiten moegen" ("učiniti i održavati te litice plodonosnim zahtijeva mnogo novaca, koliko će namaći samo knezovi koji su željni slave, a ne traže korisnost ...")

Vlast pak mora paziti da se troškovi isplate i vrate, i zato ne smije ništa riskirati i mora zato savjetovati protiv takva projekta.⁸²

BILANCA MERKANTILISTIČKE POLITIKE

Merkantilistička politika na području "Litorale austriaco" (u hrvatskom Primorju) bila je usmjerena na ostvarivanje financijske dobiti iz prirodnih resursa, i to za državnu riznicu (u korist erara). Ova gospodarska politika habsburške vlasti nije išla za time da podizanjem životnog standarda stanovništva ostvari bogatije društvo s većom platežnom moći. To znači da ta politika nije poticala potrošnju i pojačano potraživanje, koje bi motiviralo pojačanu proizvodnju. Da je stanovništvo hrvatskog Primorja nakon otprilike 30 godina dirigitane gospodarske politike bilo veoma siromašno, ustvrdio je koregent Josip II. On piše o svojim dojmovima u Karlobagu: Siromaštvo je poraslo do krajnje mjere. Gotovo svatko prosi, djeca su gola i u jednoj poderanoj odjeći ("...die Armut ist allda auf das hoechste gestiegen, da jedermann schier bettelt, und Kinder nakend und elend zerrissen herumlaufen...."). Iste dojmove stekao je u Gospiću, Gračacu, u Bakru, Rijeci i Trstu.⁸³

Druga je bitna značajka merkantilističke politike u "Litorale austriaco" da su sve gospodarske inicijative dolazile od središnjih vlasti i njihovih podređenih službi. Vlast je centralistički i dirigitano intervenirala odredbama i instrukcijama, ne vodeći računa o osobitostima krajeva i mjesta. Prije svega ona nije ostavila prostor privatnim inicijativama. Njima vlasti ne samo što nisu bile sklone, dapače, vlasti su sputavale i one privatnike koji su iz poduzetničkog duha bili spremni riskirati svoj kapital. Privatnici su prvi razmišljali o tome kako da ne samo iskorištavaju prirodne resurse nego da njima i zagospodare, tj. njeguju

⁸² Intendantura senjskom kapetanu Paulu A. g. V. Auerspurgu i vijećnicima 29. VIII. 1774.

⁸³ I. ERCEG, 1966, 246-251.

prirodne darove i povećavaju njihovu produktivnost. Vlast je tek sporo slijedila ta razmišljanja i u kasnijoj fazi sama razmišljala o oplemenjivanju izvornih resursa.

Merkantilizam je bio i državni egoizam: jačanje gospodarske moći zemlje, a time političke moći vladara. Zemlja je trebala funkcionirati kao zatvoren mehanizam, bez potrebe za razmjenu s inozemstvom; razmjene je bilo samo u veoma ograničenoj mjeri.

Merkantilističke vlasti koje su trebale promicati razvitak, pokazale su se konzervativnim elementima koji su kočili i osporavali razvitak. Vlasti nisu djelovale poticajno na stanovništvo, koje sa svoje strane nije pokazivalo zanimanje i razumijevanje za politiku koja je sve dirigirala odozgo. Štoviše, mjere Intendanture i središnjih vlasti u Beču stanovnici su morali doživljavati kao bezobzirne, suprotne njihovim ljudskim potrebama. Tako se pokazalo da prijelaz Senja i Karlobaga iz kompetencije Vojne krajine u civilni, komercijalni sustav nije ispunio očekivanja kojima su vlasti krenule u promicanje gospodarstva.

No sa stajališta današnjeg poznavanja ekonomske politike nije bilo bitnih preduvjeta za to: Inicijative za pokretanje lučkog prometa, unapređenje cestovnih veza i porast robne razmjene s prirodnim dobrima Primorja zahtijevali su ne samo zakonodavne mjere i intervencije odozgo nego i prihvata i odjek u "bazi", financijski sposoban sloj stanovništva, prosvijećen i obučan za to da postane nosiocem gospodarskih inicijativa, uz to još i hrabar da uđe u rizik.

Koliko bi senjsko i karlobaško stanovništvo bilo financijski sposobno? Povijest merkantilističke ekonomske politike u Senju i Karlobagu premalo je istražena da bi se na to moglo odgovoriti. Da se nije računalo na snažan trgovinski sloj, potvrđuje senjski asesor Pit(t)oni koji u svom izvješću preporučuje puštanje muslimana i Židova u grad radi podizanja demografskog stanja i radi poticanja trgovine.⁸⁴

Za stanovništvo komuniteta Senja i Karlobaga ne može se na temelju konzultiranih izvora ustanoviti jesu li iz njihovih redova potekle poduzetničke inicijative; stanovništvo je mahom pasivno "trpjelo" mjere, odnosno prosvjedovalo kad su one značile osjetno otežavanje njihova načina života.⁸⁵ Uvjete njihova privređivanja svakako su ometale zabrane, ograničavanje drevnih sloboda i povlastica. S druge strane, vlasti su barem položile temelje gospodarskih mjera koje su se sa zakašnjenjem od nekoliko naraštaja ipak ostvarile.

⁸⁴ Z. HERKOV, 1966, 86.

⁸⁵ I. KARAMAN, 1991, 108-109; KARAMAN, 1992, 63-64.



Sl. 1. Senj, Stara cesta, desno kula Lipica, a lijevo tvornica duhana, snimio oko 1940. Griesbach

Neobjavljeni arhivski izvori

Državni arhiv – Ratni arhiv u Beču:

Inneroesterreichischer Hofkriegsrat – Croatia (IOeHKR/Croatica) – fond počinje s godinom 1578.

Državni arhiv Zagreb:

Commercialia, fasc. 32, 39

Literatura

Wilhelm BRAUNEDER, *Oesterreichische Verfassungsgeschichte*, 7. revidirano i prošireno izdanje, Wien, 1998.

Alexander BUCZYNSKI, *Gradovi Vojne krajine*, sv. 2, Zagreb, 1997.

Heinz DUCHHARDT, *Das Zeitalter des Absolutismus, Oldenbour Grundriss der Geschichte*, Muenchen, 1998.

Ivan ERCEG, *Dnevnik Josipa II. o prilikama u Hrvatskoj i na Jadranskoj obali god. 1775.*, *Starine*, 53, Zagreb, 1966.

Ivan ERCEG, *Gradivo o ekonomskoj politici i trgovačkom prometu na sjevernom Jadranju (Senj-Rijeka-Istra-Trst) u 18. stoljeću*, *Vjesnik historijskih arhiva u Rijeci i Pazinu*, sv. 13, Rijeka, 1968.

- Eva FABER, *Litorale austriaco. Das oesterreichische und kroatische Kuestenland 1700-1780*, Trondheim-Graz, 1995.
- Zlatko HERKOV, Statut grada Karlobaga od godine 1757., *Vjesnik Historijskih arhiva u Rijeci i Pazinu*, sv. 20, Rijeka, 1975/76.
- Igor KARAMAN, Trgovinska magistrala Sisak-Karlovac-Rijeka i merkantilistička politika bečkog dvora u godinama 1749-176, *Starine*, 53, JAZU, Zagreb, 1966 (separat).
- Igor KARAMAN, Ekonomske prilike Senja i Karlobaga u XVIII. i XIX. stoljeću, *Jadranske studije*, Prilozi ekonomsko-socijalnoj historiji Rijeke, Hrvatskoga primorja i Dalmacije od XVIII. do XX. stoljeća, Rijeka, 1992.
- Igor KARAMAN, Prilog za povijest Senja i Karlobaga, *Senjski zbornik*, 18, 1991, 106.
- Lucijan KOS, Pravno-ekonomsko značenje mora u Velebitskom kanalu, *Senjski zbornik*, Senj, 1975.
- Milan KRUHEK, Utvrde Hrvatske krajine, *Senjski zbornik*, 17, 1990.
- Oskar LEHNER, *Oesterreichische Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte mit Grundzuegen der Wirtschafts- und Sozialgeschichte*. 2. prerađeno izdanje, Linz, 1992.
- Mirjana PEREMIN, Spisi komercijalne uprave za Senj, Karlobag, Kraljevicu i Bakar s posebnim osvrtom na fond "Commercialia (1749-1776)", *Arhivski vjesnik*, 36, 1993, 207-221.
- Franjo RAČKI, Prilog za povijest Senjskih uskoka, *Starine*, 9, Zagreb, 1877. Dijalog između talijanskog trgovca iz Rijeke, "Giovannija" iz Ferme, s anonimnim sugovornikom o uskocima i Senju.

SENJ/ZENG(G) UND KARLOBAG IN DER EPOCHE DES MERKANTILISMUS

Zusammenfassung

Der vorliegende Aufsatz stuetzt sich auf das in der kroatischen Geschichtsschreibung noch weitgehend unerschlossene Quellenmaterial "Commercialia", das die Korrespondenz der Organe des "Litorale austriaco" darstellt. Dieser behoerdlich dekretierte Zusammenschluss von Regionen verschiedenster staatsrechtlicher Zugehoerigkeit, geografischer Beschaffenheit und historisch-kultureller Traditionen beruhte auf der Annahme, dass die gemeinsame Adriagrenze das verbindende Element sei, das fuer alle diese Regionen die Anwendung merkantilistisch-kameralistischer Wirtschaftspolitik ermoeeglichte. Das Material "Commercialia" ermoeeglicht keine umfassende Darstellung der Wirtschaftspolitik, aber es bietet Informationen fuer eine solide Darstellung von wirtschaftspolitischen Zielen: Die Beschraenkung auf Senj und Karlobag, sowie auf die Materialien zu "Wald", "Hafen" und "Waelder" zu der die Autorin durch private Umstaende gezwungen wurde, ergab doch eine sinnvolle und quellenmaessig zu rechtfertigende Einheit, die unter das Motto "Bewirtschaftung natuerlicher Ressourcen" gestellt wurde. Anhand dieser 3 Elemente der Wirtschaftspolitik der merkantilistischen Behoerden konnte festgestellt werden, dass eine "von oben" dekretierte Politik auf die

Beduerfnisse der Bewohner keine Ruecksicht nahm und von dieser – vielleicht gerade wegen ihrer Ruecksichtslosigkeit – nicht angenommen wurde. Die "Commercialia" geben keinen Hinweis darauf, ob ein entwicklungsfaehiger Kaufmansstand in Senj und Karlobag vorhanden war, der die Initiativen der Behoerden haette aufgreifen und umsetzen koennen. Die Behoerden waren weder risikofreudig noch dachten sie in wirtschaftlichen Kategorien: Sie waren auf Akkumulation des Geldes in der Staatskasse, auf Macht basierend auf Geld ausgerichtet, nicht auf Investition und Stimulation von Wirtschaftsprozessen. Private Geldgeber und unternehmerische Initiaven wurden eher abgelehnt. Trotzdem haben die merkantilistischen Behoerden Initiativen gesetzt und damit die Grundlage dafuer gelegt, dass Plaene wenn auch erst nach Generationen Verspaetung verwirklicht werden konnten, die auch der Bevoelkerung zugute kamen.

SENJ AND KARLOBAG DURING THE MERCANTILIST TRADE POLITICS (SELF-SUPPORTING RESEARCH)

Summary

This investigation relied upon the archival materials of the Court Trade Council and its subordinate service the Trade Intendance at Trieste who, from 1748 to 1776, implemented their mercantilist trade politics, known in Austrian and German version as a cameralistics. The author wonders how that economic system reflected on the economic life of Senj and Karlobag which, during the formation of the united economic space of all the Adriatic lands denominated "Litorale austriaco", were incorporated in it. The results of the investigation adduce to a conclusion that the main characteristic of the mercantilism was centralistic, uniform and controlled planning and leading of the economic politics from the Viennese headquarters without any cooperation either with the local population or regard to their regional local requirements and peculiarities. The economics were lead by the government employees, who did not stimulate any of private business. The inhabitants reacted to such a politics passively or by resistance. Nevertheless, the mercantilist projects were the ground works and preconditions for the economic undertakings, which could take place only after the abandonment of the mercantilist system.