

## BRANKO KOJIC

Drugarice i drugovi, ja mislim da je prof. Vučo vrlo dobro upozorio na osnovna pitanja koja mi moramo rješavati u vezi s problemom industrijske revolucije kod nas i uopće u svijetu, a to su početak industrijske revolucije, njezine glavne karakteristike, svršetak industrijske revolucije, dakle periodizacija; i na kraju reperkusije socijalne, ekonomske itd., koje su zbog industrijske revolucije nastale u društvu i u privredi.

Ja bih s tim u vezi malo konkretizirao situaciju u Engleskoj, dakle tamo gdje je započela industrijska revolucija, jer mislim da bi nam ta situacija mnogo pomogla pri radu na problemu naše industrijske revolucije, zato što se industrijska revolucija u Engleskoj historiografski najviše obrađivala, što ima o njoj najviše literature.

Ja bih odmah počeo s godinom 1760, koju većina ekonomskih povjesničara uzima kao početak industrijske revolucije u Engleskoj, iako ima i autora koji taj početak stavljaju u 1750. godinu, ali mislim da je posebno karakteristično što nema spora o tome da se radi o industrijskoj revoluciji u tekstilnoj industriji. Naravno, to za nas nije naročito važno, niti mi treba da rješavamo pitanje kada je počela industrijska revolucija u Engleskoj. Međutim, taj termin početka ipak je zanimljiv i za nas, kao i za sve ostale zemlje zbog toga što nam kriteriji na osnovi kojih su engleski povjesničari odredili početak svoje industrijske revolucije mogu poslužiti kao poredba pri određivanju početka industrijske revolucije u pojedinim jugoslavenskim zemljama.

Ako potražimo u engleskoj ekonomskoj povijesti šta se to naročito dogodilo 1760. ili 1750, zbog čega bi te godine trebalo uzeti kao početak industrijske revolucije u toj zemlji, nećemo naći nikakav naročiti događaj.

Obično se kao jedan od osnovnih općih kriterija za određivanje početka industrijske revolucije uzima početak primjene parnog stroja u nekoj određenoj grani proizvodnje.

Međutim, James Watt je tek 1769. patentirao svoj parni stroj, a to je devet godina poslije termina koji se uzima kao početak engleske industrijske revolucije. Doduše, parni stroj je postojao i prije Watta, i to u nekoliko varijanti, od kojih je najpoznatiji onaj koji je još 1698. patentirao Thomas Severy. Ali, taj stroj koji je nazvan »The miners friend«, dakle prijatelj rudara, kao i svi tipovi parnih strojeva prije Watta, nije uopće upotrebljavan u tekstilnoj industriji, nego je iskorišten za crpljenje vode iz ugljenokopa.

Zasluga je Watta u tome što je on konstruirao prvi parni stroj koji je omogućavao rotaciono kretanje, dok su se svi prethodni parni strojevi mogli upotrebljavati samo za vertikalno gibanje. Međutim, kad se danas govori o

Wattovu parnom stroju, onda se najčešće misli na njegov izum dvotaktnog rotacionog stroja, koji je on patentirao tek 1782. godine. To je bio prvi parni stroj koji je mogao pokretati sve moguće vrste mehanizama, koji je omogućio primjenu parne snage ne samo za pogon industrijskih strojeva nego i za pogon brodova i željeznica.

Što se tiče engleske tekstilne industrije, u njezinom je razvoju naročito značajna godina 1733, kada je John Kay konstruirao svoj »leteći čunak« (The flying shuttle) i time inaugurirao epohu velikih pronalazaka, koji su uskoro doveli do revolucionarnih promjena u toj grani proizvodnje, najprije u Engleskoj, a zatim i u ostalom svijetu.

Sam Kay, kao što je poznato, bio je slabe sreće sa svojim izumom. Bojeći se da će ostati bez posla, jer je »leteći čunak« znatno povećavao proizvodnost tkalačkog rada, tkalci su napali njegovu kuću, uništili mu sve strojeve i ostalu imovinu, a on sam bio je prisiljen pobjeći u Francusku gdje je i umro.

Poznato je iz ekonomske povijesti da se strah engleskih tkalaca pokazao potpuno neosnovan, jer ne samo da tkalci nisu ostali bez posla nego ručna vretena nisu više mogla zadovoljavati sve veću potražnju za pređom, zato što je ručno pređenje bio spor i težak posao sa niskom proizvodnošću rada.

Zbog toga je pažnja izumilaca bila vrlo rano koncentrirana na rješavanje tog problema pa je i tu uskoro zabilježeno nekoliko značajnih pronalazaka koji su znatno povećali proizvodnost rada.

Kao izumitelji na tom području naročito se ističu James Hargreaves, koji je 1764. konstruirao svoju glasovitu »Spinning Jenny«, kao prvi uspjeti pokušaj da se nekoliko niti pamuka, ili vune, prede istovremeno. Zatim su došla usavršenja Richarda Arkwrighta 1769, Samuela Cromptona 1779. godine, a naročito Edmonda Cartwrighta, koji je 1786. uspio mehanizirati i one operacije tkanja koje su se još morale obavljati ručno.

Ukratko, u prilično dugom razdoblju od nešto preko 50 godina, između 1733. i 1786, došlo je u Engleskoj do primjene niza pronalazaka koji su znatno usavršili stroj za pređenje i tkalački stan.

Ovi su izumi imali epohalno značenje zbog toga što se radilo o jednoj djelatnosti od goleme važnosti za život ljudi, o problemu odjeće, pri čemu treba imati na umu da se tokom mnogo tisuća godina pređenje i tkanje obavljalo dugo vremena najprije ručno, a zatim s vrlo primitivnim napravama, koje su se sporo usavršavale i poboljšavale.

Zanimljivo je da Engels u svom djelu »Razvitak socijalizma od utopije do nauke« na jednom mjestu izričito ističe da izumi Watta, Arkwrighta i Cartwrighta označuju početak industrijske revolucije u Engleskoj. Na mjesto kolovrata, ručnog razboja i kovačkog čekića — piše Engels — stupili su strojevi predilice, mehanički tkalački stan i parni čekić, a na mjesto radionice došla je tvornica, koja iziskuje zajedničku djelatnost stotina i tisuća ljudi.

Kao najvažnije posljedice industrijske revolucije u Engleskoj, Engels navodi da je ona stvorila klasu krupnih kapitalista tvorničara, ali u isto vrijeme i kudikamo mnogobrojniju klasu tvorničkih radnika. Ova klasa neprestano je rasla u istoj mjeri u kojoj je industrijska revolucija zahvatila jednu granu proizvodnje za drugom.

Tehničke promjene u tekstilnoj proizvodnji izazvale su i značajne socijalne posljedice.

Prije uvođenja manufakture, tj. prije nego što je tekstilna industrija prenesena u radionice, pređenje i tkanje obavljali su radnici u svojim kućama, ili u kućama svojih poslodavaca, pri čemu je pređenje bio ženski i tkanje muški posao, a kod jednog i drugog, u velikoj mjeri pomagala su djeca.

Prvi tekstilni strojevi koji su se temeljili na spomenutim izumima bili su izrađeni od drveta, a tekstilne manufakture u kojima su se oni koristili bile su smještene na rijekama, zato što je za pogon tih strojeva služila vodena snaga.

Tek je primjenom Wattova parnog stroja tekstilna industrija postala neovisna od vodene snage, što znači da se tekstilna tvornica mogla locirati

na svakom pogodnom mjestu, i ona se stvarno brzo seli iz relativno nenastanjenih predjela uz riječne brzace, u gradove čime je ujedno bio riješen i problem potrebne radne snage.

Silan porast pamučne industrije bio je jedan od najsenzacionalnijih događaja ove rane faze industrijske revolucije u Engleskoj.

Evo samo nekoliko podataka:

Godine 1833. a to je samo tri godine nakon što su se počeli u većoj mjeri primjenjivati parni tkalački strojevi, uvezla je Engleska 300 milijuna funti pamuka i proizvodila 60 posto svih pamučnih tkanina na svjetskom tržištu, Francuska 16 posto, a SAD samo 7 posto. Ostale su zemlje tek neznatno sudjelovale u toj važnoj grani trgovine.

Sve ovo pokazuje kako industrijska revolucija u Engleskoj nije naglo buknila, što bi se moglo zaključiti iz naziva »revolucija«, nego se tu radilo o jednom relativno sporom i dosta dugotrajnom procesu, koji je revolucionaran ne samo po svojoj tehnologiji nego i po svojim ekonomskim i socijalnim posljedicama.

Značenje parnog stroja bilo je naročito u tome što je on silno stimulirao razvoj tvorničkog rada i što je postao temelj industrijskog sistema, zato što je tek primjena parne snage omogućila skupljanje velikog broja radnika na jednom mjestu, uvođenje radnog vremena, radne discipline, podjele rada i drugih karakterističnih oblika tvorničke proizvodnje.

Prema tome mislim da industrijsku revoluciju treba shvatiti, a isto tako i proučavati kao tehnički, privredni i društveni razvoj, koji je najprije u Engleskoj, a zatim i u drugim zemljama omogućio uvođenje industrijskog sistema proizvodnje.

Postojanje takve industrijske revolucije može se činjenično dokazati u gotovo svim zemljama, pa i u jugoslavenskim zemljama, s tim što je ona kod raznih naroda nastupila u razno vrijeme i odvijala se pod različitim okolnostima.

U Engleskoj je do nje najprije došlo zbog toga što je engleski narod za tu veliku promjenu imao najprikladnije političke institucije, povoljan geografski i klimatski položaj, slobodnu unutrašnju trgovinu, veliko iskustvo u vanjskoj trgovini, izgrađen financijski sistem, razvijeno brodarstvo i veliko prirodno bogatstvo u ugljenu i željezu.

Osim toga u Engleskoj je industrijska revolucija mogla započeti prije željezničke ere, jer su relativno dobre ceste, a naročito plovne rijeke i gusta mreža kanala, omogućile lagan pristup do luka. Zato kad je George Stephenson, osnivač britanskog željezničkog sistema, otvorio 1825. godine prvu prugu između Stocktona i Darlingtona, industrijska revolucija je bila već u punom jeku. Naprotiv u Njemačkoj, zbog teškoća kopnenog transporta, industrijska revolucija počinje tek 1835, kada je otvorena prva željeznička pruga između Nürnberga i Fürtha. Slično je bilo i u SAD i nekim drugim zemljama.

Što se tiče svršetka industrijske revolucije, mislim da je najispravnije shvaćanje ono prema kojem se taj terminalni datum ostavlja neodređen, što drugim riječima znači da industrijska revolucija još traje, s tim što je u međuvremenu prolazila kroz razne faze znanstveno-tehničkih promjena, od kojih su neke imale revolucionarno značenje.

Izložio bih svoje mišljenje koje je prilično u suprotnosti s izlaganjem mojih kolega s lijeve i desne strane, a radi se o industrijskoj revoluciji u pomorstvu na Jadranu. O tome sam mislio kasnije govoriti opširnije, ali dao bih sada samo opći tok misli. Istočna obala Jadranskog mora ima vrlo povoljne uvjete za razvoj pomorstva, specijalno brodarstva i brodogradnje, zato što na tom moru nema velikih valova i jakih struja, koje bi sprečavale plovidbu, a ima puno uvala koje mogu poslužiti kao sklonište brodovima. Ona ima izvanredne mogućnosti za plovidbu kao rijetko koja morska obala u Evropi. I stvarno, na njoj se plavi od davnina, od prvih stanovnika za koje znamo

na toj obali, a to su bili Iliri. Mi znamo da su oni bili pomorski narod, a specijalno Liburni koji su izradili takav tip broda koji je ušao u svjetsku povijest pomorstva pod imenom »liburna«.

Kad su Hrvati došli na istočnu obalu Jadrana oni su tu vještinu naučili i dalje razvijali. To je poznato iz opće povijesti hrvatskog naroda, pa se ne bih na tome mnogo zadržavao. Godine 1420. dolaskom Mlečana taj se razvoj guši, jer Mlečani žele biti gospodari Jadrana. Prije toga imamo ugarsko-hrvatske kraljeve (Arpadovići, Anžuvinci) koji su bili više kontinentalno orijentirani. Oni ne gledaju na more, ali usprkos tome prirodni uvjeti su takvi, specijalno u Dubrovniku, koji je bio relativno samostalan, da se na Jadranu razvija vrlo snažno brodarstvo, vrlo snažno u evropskim razmjerima. Najprije se razvija drvena brodogradnja koja je imala izvanredne uvjete, na primjer na Korčuli gdje je bilo šuma, a kad su lokalni izvori drveta u Dalmaciji iscrpeni, onda dolazi do izražaja sjeverni Jadran sa vrlo bogatim šumama u zaleđu (Gorski kotar) itd.

I relativno dosta brzo dolazi ondje do preokreta za koji sam uvjeren da je revolucionaran. Taj je razvoj uglavnom dosta istraživani i ja ću dati samo nekoliko osnovnih podataka. Poznato je da je 1807. godine u Americi zaplovio prvi parobrod, a svega 11 godina kasnije to jest 1818. godine Morgan, jedan američki trgovac i neko vrijeme generalni konzul u Trstu dobiva koncesiju i uspostavlja parobrodarsku liniju između Trsta i Venecije sa svojim malim drvenim parobrodom koji je imao kotače na bokovima. Međutim, to nije imalo nikakva utjecaja na razvoj jedrenjaka u to doba. Kasnije, 1836. godine, kad je osnovano prvo parobrodarsko društvo na Jadranu »Tršćanski Lloyd«, kada je 1837. godine uspostavljena prva redovna linija iz Trsta duž Jadrana do luka Levanta, počinje nagli razvoj parobrodarstva.

U to vrijeme iz razloga u koje se sada ne ću upuštati, ali ima i mnogo subjektivnih, a to su prije svega konzervativna shvaćanja naših tadašnjih brodovlasnika, insistira se i dalje na jedrenjacima. Naime, našim brodovlasnicima nikako nije išla u glavu na prvi pogled jedna ekonomska zagonetka, a to je kako mogu parobrodi koji gutaju toliko ugljena, a koji se mora skupo plaćati, konkurirati jedrenjacima koje besplatno tjera prirodna snaga vjetera. I kada u cijelom svijetu prevladavaju parobrodi, kad se počinju dizati brodogradilišta za gradnju parobroda najprije u Trstu, a malo kasnije u Rijeci, oni do zadnjeg momenta ne napuštaju svoje jedrenjake. Međutim, između 1870. i 1880. godine plovidba na jedra na istočnom Jadranu se ruši kao kuća od karata. Ja ću u toku diskusije u drugom dijelu navesti konkretne podatke o tome kako su se jedrenjaci duge plovidbe povlačili sa mora, kako su se drveni škverovi zatvarali, i kako je samo vrlo mali broj brodovlasnika uspio da se preorijentira na parobrodarsku plovidbu, zapravo svega jedan jedini, i to Nikola Martinolić u Malom Lošinj, koji je na vrijeme prešao sa drvene brodogradnje na željeznu, i to vrlo uspješno, što je jedno malo čudo za otok gdje se u stvari svaki čavao morao uvesti.

Posljedice tog preokreta bile su katastrofalne.

Ono na čemu kolege naročito insistiraju, a to je socijalno-ekonomska struktura, ona se u pomorstvu iz temelja promijenila. Dok je prije brod bio najčešće porodično vlasništvo, brodovlasnik je bio i kapetan broda i trgovac itd., sada su došla dionička društva s velikim kapitalom, jer je trebalo puno novaca da bi se sagradio parobrod. Bivši brodograđevni radnici i pomorci jedva su se mogli zaposliti. Samo mali broj našao je zaposlenje kod velikih parobrodarskih poduzeća, dok su svi drugi bili prisiljeni emigrirati. U velikoj promjeni koja se u to vrijeme zbila na Jadranskom moru ja vidim sve elemente jedne revolucije: i tehničko-tehnološke, i revolucije sa svim dubokim socijalno-ekonomskim promjenama.

Ja sam to tako do sada shvaćao i bio bih vam jako zahvalan ako biste me pokolebali i dokazali da se stvarno tada ništa nije dogodilo. Međutim, stvarno se dogodila jedna katastrofa. Tisuće naših ljudi moralo je emigrirati,

veliki broj ljudi otišao je u Ameriku i nikad se više nisu vratili. Prema tome mislim da se tu ipak radi o jednoj revolucionarnoj promjeni.

Osvrnuo bih se ukratko na referat dra Karamana, i to na one njegove dijelove u kojima on govori o brodograđevnoj industriji na istočnom Jadranu odnosno o njenim počecima, dakle o industrijskoj revoluciji u brodograđevnoj industriji. Istakao bih da je dr Karaman vrlo dobro upozorio na osnovne karakteristike i ključne točke u tom razvoju, pa ću se stoga ograničiti samo na nekoliko podrobnosti za koje smatram da su značajne da bi se dobila zaokružena slika toga razvitka.

Prvi pokušaji industrijske brodogradnje na jugoslavenskom dijelu Jadrana javljaju se 1855. godine u Rijeci, kada su trojica riječkih privrednika Scarpa, Verzenassi i Franković osnovali »Stabilimento tecnico fiumano« za izradu raznih strojeva, među njima i brodskih. To je poduzeće, između ostalog, sagradilo i prve domaće parobrode »Hrvat«, »Liburno«, »Union« i »Vindol«, zatim više bagera i drugih tehničkih plovni objekata.

Godine 1874. zapalo je to poduzeće u financijsku krizu i likvidirano, a umjesto njega pojavljuje se u Rijeci 1890. godine veće i modernije brodogradilište »Howaldt & Comp«, koje je na osnovu koncesije mađarske vlade osnovala njemačka tvrtka Howaldtswerke iz Kiela. To je bilo veliko i moderno uređeno brodogradilište s dva plutajuća doka, koje je najprije služilo za popravak brodova, a s vremenom prešlo i na gradnju manjih parobroda za obalnu plovidbu. Godine 1903. i ono je likvidirano.

Slijedeća faza u razvoju riječke brodogradnje počela je 1905. kada je mađarski koncern »Danubius« podigao veliko brodogradilište za gradnju modernih brodova. Godine 1911. spaja se to poduzeće s industrijom strojeva Ganz iz Budimpešte u veliko i moderno brodogradilište »Ganz-Danubius«, koje se, zahvaljujući visokim subvencijama mađarske vlade i narudžbama za gradnju ratnih brodova, moglo upustiti u velike investicije. To je brodogradilište imalo niz radionica i sve potrebne uređaje za gradnju najmodernijih parnih brodova, tako da je u njemu, među ostalim ratnim brodovima, sagrađen i bojni brod »Szent Istvan« od 22.500 tona deplasmana.

Pored tog velikog brodogradilišta postojalo je u Rijeci još jedno manje brodogradilište, koje je 1896. osnovao inženjer Lazarus, član poduzetne i bogate riječke porodice porijeklom iz Češke. Pored brodograđevne, strojograđevne i opremne radionice ovo je brodogradilište imalo i vlastitu ljevaonicu. Sagradilo je mnogo manjih brodova, ali je s razvitkom brodogradilišta »Ganz-Danubius« prestalo graditi nove brodove i ograničilo se samo na popravke.

Brodogradilište u Kraljevici, koje je Austrija osnovala 1729, gradilo je do 1875. godine samo drvene brodove. Godine 1780. prešlo je u vlasništvo francuskog kapitala i pod njegovom upravom sagradilo niz većih brodova do 1835, kada su ga preuzeli engleski brodograditelji Joseph i Thomas Pritchard, koji su na tom brodogradilištu ostali do 1856. godine. Za to vrijeme sagrađena su u njemu 23 jedrenjaka duge plovidbe i jedan ratni brod.

Poduzeće tada prelazi u domaće ruke, ali u eri propadanja jedrenjaka sve više nazaduje, mijenja nekoliko vlasnika sve do 1908, kada ga riječki »Ganz-Danubius« priključuje svom brodogradilištu. Rad na kraljevičkom brodogradilištu tada ponovo oživljuje, naročito gradnjom brodova za ratnu mornaricu, a istovremeno se vrši i preorijentacija s gradnje drvenih brodova na čelične.

Mnogo slabije sreće bilo je Senjsko brodarsko društvo sa svojim pokušajem osnivanja modernog brodogradilišta. To društvo, koje se uglavnom orijentiralo na održavanje parobrodarske veze između Senja i drugih luka na Jadranu, imalo je i svoje brodogradilište u Senju, u kojem je 1874. godine bilo zaposleno oko 170 radnika. Uprava je tada donijela odluku o gradnji jedrenjaka s pomoćnim parnim strojevima, ali kako se u međuvremenu utvrdilo da se takva kombinacija ne primjenjuje nigdje u svijetu, odustala je od te namjere. Društvo nije ni pokušalo graditi parobrode, jer nije ni posjedovalo

potrebne uređaje za mehaničku obradu željeza. Stoga je gradnju svog prvog parobroda povjerilo 1872. godine riječkom »Stabilimento tecnico«, koji je u to vrijeme bio već dobro uređeno industrijsko brodograđevno poduzeće. Parobrod je sagrađen s pogonom na vijak, imao je 83 tone, dobio je ime »Hrvat«, porinut je u more 13. srpnja 1872. godine kao prvi domaći parobrod. Održavao je redovnu liniju između Senja i Rijeke.

Pored Rijeke, jedan od istaknutih centara industrijskog razvoja na našem dijelu Jadrana bila je Pula, koju je Austrija od sredine XIX stoljeća razvijala kao svoju glavnu ratnu luku. Tako je još 1846. austrijska ratna mornarica počela u Puljskom zaljevu graditi prva vojna skladišta, a 1856. položila je carica Elizabeta kamen temeljac za pomorski arsenal. Nešto kasnije je na otoku Uljaniku počela gradnja velikog brodogradilišta, koje je 1880. spojeno s arsenalom. To brodogradilište bilo je opskrbljeno s najmodernijim uređajima, tako da je na njemu bila moguća gradnja i najvećih brodova toga vremena. U njemu je bilo uposleno 2500 radnika, a gradilo je najveće austrijske ratne brodove od 15.000 do 22.600 tona deplasmana.

Vrlo karakterističan je bio razvoj brodogradnje na otoku Lošinju koji počinje 1845. i iz godine u godinu pokazuje stalan i brz uspon. Vrhunac svog razvoja doseže lošinjska brodogradnja u razdoblju od 1868. do 1870. godine, kada je na brodogradilištima u Malom i Velikom Lošinju sagrađeno 45 jedrenjaka duge plovidbe sa 27.420 tona nosivosti.

U kritičnom razdoblju od 1871. do 1880. godine, u općem nazadovanju brodarstva na jedra na istočnom Jadranu, lošinjska se brodogradnja dobro držala, ali od 1880. kriza postaje sve brža i sve dublja. Lošinjska brodogradilišta jedno za drugim obustavljaju rad, a održalo se svega jedno jedino brodogradilište, Nikole Martinolića, potomka stare brodovlasničke porodice, kome je uspjelo 1883. godine, u punoj krizi drvene brodogradnje na istočnom Jadranu, preurediti svoje brodogradilište, najprije za gradnju željeznih jedrenjaka, a zatim i vrlo dobrih malih parobroda za obalnu plovidbu.

Konačnu prekretnicu u razvoju brodarstva i brodogradnje na istočnom Jadranu predstavlja godina 1894. kada su stupile na snagu nove zakonske odredbe o državnom subvencioniranju brodova slobodne plovidbe.

Veliki napredak u tehnologiji parobroda, koji je u međuvremenu ostvaren u svijetu, dolazi sada vrlo brzo do izražaja i u parobrodarstvu istočnog Jadrana.

Iz godine u godinu povećava se broj parobroda tako da su se 1900. godine u sastavu austrougarske trgovačke mornarice nalazila 142 parobroda duge plovidbe sa preko 230.000 tona nosivosti.

Plovidba na jedra u to se vrijeme konačno pomirila sa svojom sudbinom. Predviđanja onih koji su propast jedrenjaka smatrali neizbježnom, ostvarila su se brže nego što su to i najveći pesimisti predviđali. A zajedno s propašću jedrenjaka propala je i drvena brodogradnja na Jadranu. Od ukupno 653 velika jedrenjaka sa preko 327.000 tona koliko ih je bilo na vrhuncu razvoja nase plovidbe na jedra godine 1871, u obje polovine Monarhije, ta je flota 1900. spala na svega 42 jedrenjaka sa 24.000 tona. Ako to svedemo na situaciju u pojedinim mjestima Dalmacije, onda dobivamo upravo porazne rezultate, tako da je u nekim mjestima teška kriza drvene brodogradnje i jedrenjaka ostavila pravu pustoš.

Mislim da ovi podaci dovoljno jasno pokazuju, s jedne strane, brzi uspon parobrodarstva istočnog Jadrana, a s druge strane potpunu propast nekadašnje slavne mornarice na jedra, iz koje je uskoro nestao i posljednji veliki jedrenjak.

U toj sudbonosnoj krizi brodarstva na istočnom Jadranu spasili su se samo oni najpoduzetniji naši brodovlasnici, koji su pravovremeno shvatili duh novog vremena i našli mogućnosti da se na vrijeme preorijentiraju s plovidbe na jedra na parobrodarstvo. Za sve ostale, a to su stotine naših starih brodovlasničkih i brodograđevnih porodica, koje su nepovratno izgubile svu svoju,

kroz generacije akumuliranu imovinu, i hiljade brodograđevnih radnika i pomoraca, koji su ostali bez posla, posljedice industrijske rveolucije na moru bile su upravo katastrofalne. Samo mali broj našao je zaposlenje na Lloydovim i drugim parobrodima, a svi ostali bili su prisiljeni u potrazi za kruhom emigrirati uglavnom u prekomorske zemlje, iz kojih se većina više nikada nije vratila.

## ANĐELKO RUNJIĆ

Tema našeg okruglog stola je »Industrijska revolucija u jugoslavenskim zemljama« pa se čini da smo apriori prihvatili da su proces, ili sustav izmjena koji se odvijaju u našim zemljama, imali značajke revolucije. Meni se međutim, pričinja da bi tek opsežnije istraživanje, ili skup istraživanja, ili jedna dugotrajna diskusija koja bi se temeljila na rezultatima tih istraživanja, mogli pokazati jesu li te izmjene imale stvarno revolucionarna obilježja. Dakle, ja imam određene distinkcije u odnosu na teze profesora Vuča.

U proučavanju i u analizi dinamike društveno-ekonomskih fenomena smatram da se revolucionarnim može nazvati samo ono što bitno utječe na izmjenu socijalne i ekonomske strukture društva. Pa kada je riječ o industrijskoj revoluciji na Britanskom otočju, ili u Zapadnoj Evropi, onda mi doista vidimo prema svim podacima i literaturi (koja je već veoma opširna) da su nova sredstva za rad pridonijela snažnom zamahu i bitnim promjenama socijalno-ekonomske strukture. Ako bismo to potkrijepili samo jednom činjenicom: da je, recimo, u formiranju narodnog dohotka Velike Britanije došlo do naglog povećanja sudjelovanja industrije u odnosu na agrar i tradicionalne oblasti, onda bismo vidjeli da je to stvarno imalo karakter revolucije. (Ja trenutno imam na umu podatke koji se nalaze u knjizi »British Economic Growth 1688—1959« autora P. Deana i W. A. Cole, Cambridge 1969. godina.)

Kad bismo — tako vrednujući neke agregatne veličine — pokušali doznati u kojoj se je mjeri vršila izmjena društveno-ekonomske strukture na području zemalja jugoslavenskih naroda paralelno s primjenom novih sredstava za rad, nove pogonske snage, parnih strojeva itd., vidjeli bismo da taj proces prilično dugo ne vrši bitan utjecaj na izmjenu socijalno-ekonomske strukture, što mu onda, po mojem mišljenju, odriče karakteristike revolucionarnog procesa. Devedesetih godina prošlog stoljeća, prema svim bitnim pokazateljima, imamo jednu krutu, inertnu, arhaičnu agrarnu strukturu, koja ne pokazuje baš mnogo nastojanja za promjene. To vrijedi općenito za jugoslavensko područje, premda tu treba imati na umu da unutar Jugoslavije ima mnogo specifičnosti.

Na osnovi dosadašnjih spoznaja, ja smatram da taj proces, s obzirom na utjecaj koji je on izvršio na globalnu izmjenu socijalno-ekonomske strukture, ne možemo smatrati revolucionarnim.

Htio bih reći još i ovo. Budući da naš okrugli stol okuplja historiografe, ekonomiste, pravnike i sociologe, nužno je baš ovdje težiti zajedničkom proučavanju i određivanju pojmova i kategorija (s obzirom na čestu mnogoznačnost njihovu u literaturi). Tako bi se diskusija mogla voditi općim formuliranim pojmovima. Kolega Šorn, koji je dao zaista za nas dragocjene podatke o procesu industrijalizacije Slovenije, kaže da on industrijsku revoluciju smatra dijelom tehničke revolucije u širem smislu. Taj se pristup, odnosno takvo se stajalište, ne bi moglo prihvatiti iz istih onih razloga, koje dr Hrelja znatno temeljitije iznosi u svojem referatu, pa ja nemam potrebe da to argumentiranje potkrepljujem.

SADRŽAJ — INHALT — SOMMAIRE

# АСТА

## HISTORICO-OECONOMICA IUGOSLAVIAE

Časopis za ekonomsku povijest Jugoslavije

Часопис за економску историју Југославије

Časopis za ekonomsko zgodovino Jugoslavije

Списание за економска историја на Југославија

### VOL. I



**REDAKCIJA**

**IVAN ERCEG, NIKOLA GAČEŠA, KEMAL HRELJA,  
DŽEVAD JUZBAŠIĆ, DANICA MILIĆ, ANĐELKO RUNJIĆ,  
JOŽE ŠORN, NIKOLA VUČO, DANČO ZOGRAFSKI**

**GLAVNI I ODGOVORNI UREDNIK**

**IVAN ERCEG**



**Redakcija »Acta historico-oeconomica Iugoslaviae«, 41000 Zagreb,  
Strossmayerov trg 2 (privremeno)**

**Pretplatu i narudžbe slati na »Školska knjiga«, 41000 Zagreb,  
Masarykova 28**