

GOSPODARSKE VEZE HRVATSKIH ZEMALJA U DRUGOJ POLOVICI XVIII. STOLJEĆA: HISTORIOGRAFSKI PRIKAZI

U radu se razmatra trgovačko-posrednička djelatnost između hrvatskih zemalja u 18. stoljeću kao najprisutniji oblik gospodarske komunikacije. Razvoj tendencije robne razmjene između pojedinih dijelova hrvatskog etničkog prostora uvjetovan je nizom okolnosti poput razlomljenosti toga prostora na različite upravno-političke čimbenike, interesima mletačke i bečke središnjice te općem geopolitičkom i društvenom stanju hrvatskog prostora, ali i zapadne, srednje i jugoistočne Europe. U ovisnosti s tim čimbenicima, osiguranje i izgradnja prometne infrastrukture u komercijalne svrhe svoj začetak ima u prvoj polovici 18. stoljeća. Iz tih pretpostavki proizlaze središnje paradigme rada o konjunkturi kopneno-pomorske tranzitne trgovine na hrvatskom jugu te ona o konjunkturi žitne tranzitne trgovine na panonsko-jadranskoj magistrali s naglaskom na drugoj polovici 18. stoljeća. Uz argumentiranje činjenicama iz literature gradi se slika o trgovini kao važnom posredničkom mediju između hrvatskih prostora i ljudi u posljednjem stoljeću ranoga novog vijeka.

Ključne riječi: *gospodarska povijest; trgovina; karavane; brodarstvo; žitni put; sanitarni kordon; mletačke stečevine; 18. stoljeće*

1. UVOD

Činitelji zamršenog spleta pojedinih događaja i dužih procesa – političke i društvene okolnosti djeluju ambivalentno, i to ne samo međusobno, već zajedno utječu i na druge sastavne dijelove svakodnevne pa tako i na gospodarski život. S takvim pretpostavkama gleda se i na gospodarsku povijest hrvatskih zemalja u 18. stoljeću. Međutim, od niza djelatnosti koje obuhvaća pojam „gospodarstvo“, predmet proučavanja ovoga rada jest trgovina, kao samo jedna – tercijarna djelatnost gospodarstva. Trgovačka djelatnost od iznimne je važnosti za gospodarski napredak nekog područja u cjelini jer ona posreduje između proizvođača i potrošača te na taj način ubrzava, odnosno integrira pojedine sastavnice gospodarstva ili nekog područja koje su u ranom novom vijeku, kako je poznato, u neznatnoj ovisnosti.

Postavlja se pitanje zašto je predmet razmatranja baš trgovina, to jest robna razmjena, i zar ne postoji i neki drugi oblik „gospodarske komunikacije“. Dakako, odgovor se krije u sintagmi iz naslova rada – „hrvatske zemlje u 18. stoljeću“. Poznavajući činjenicu da je područje nekada jedinstvenog

Hrvatskog Kraljevstva u ranom novom vijeku razjedinjeno na četiri države, Habsburšku Monarhiju, Mletačku Republiku, Osmansko Carstvo i Dubrovačku Republiku te da su se granice među tim europskim silama konsolidirale upravo u 18. stoljeću, lako je zaključiti da je trgovina bila (gotovo) jedini i glavni oblik gospodarske komunikacije. U tom smislu, ona se može protumačiti kako unutarnjom, tako i vanjskom trgovinom. Unutarnjom, gleda li se iz perspektive uokvirene imaginarnim granicama Hrvatskog Kraljevstva, odnosno jednog prostora toga kraljevstva na drugi, dok se vanjskom trgovinom može nazvati gledajući iz perspektive nekog hrvatskog prostora podložnog jednoj državi na drugi hrvatski prostor podložan drugoj državi. Prostorna odrednica tih jedinica na kojima je djelovala i koje je povezivala trgovina, može se u grubo podijeliti na istočnojadranske mletačke stečevine i na područja pod utjecajem Habsburgovaca, a što će detaljnije biti evaluirano u zasebnim poglavljima.

Za ovu temu je vrlo važna i vremenska odrednica. Po svojim općim značajkama 18. stoljeće je neujednačeno. U njega hrvatske zemlje ulaze obogaćene oslobođenim prostorima, ali i iscrpljene ratnim naporima. Takvo će burno stanje potrajati tijekom cijele prve polovice stoljeća kada se nastavljaju protuosmanski ratovi praćeni spomenutim višestrukim razgraničavanjima s Osmanskim Carstvom, ali i unutrašnjim reorganizacijama. Suprotno tome, druga polovica stoljeća odiše „potragom za mirom i blagostanjem“ kako to ustvrđuje Lovorka Čoralić¹, odnosno to je tzv. reformsko razdoblje u kojem dolazi do transformacije ranonovovjekovnih monarhija u protomoderne države.² S druge strane, hrvatske zemlje pod Mletačkom Republikom ne doživljavaju značajne modernizacijske promjene, već mletačka središnjica u svom posljednjem stoljeću održava stari kontinuitet. Upravo će zato naglasak u ovome radu, a sukladno povijesnim izvorima, biti na drugoj polovici 18. stoljeća.

Struktura rada utemeljena je na dvije jasne paradigme koje proizlaze iz gore navedenih političkih, prostornih i vremenskih okolnosti, s tim da su na njihovo definiranje utjecale i regionalne značajke. Prva je paradigma vezana uz konjunkturu trgovanja na hrvatskom jugu, odnosno međusobnu trgovačku komunikaciju između Dalmacije, Boke kotorske, Dubrovnika, ali i Bosne i Hercegovine pri čemu su more i pomorstvo ono što ih spaja u jednu idejnu cjelinu. No, u ovom se poglavlju, osim međusobne trgovačke interakcije spomenutih zemalja, obrađuje i njihova trgovačka interakcija s hrvatskim zemljama u Habsburškom Carstvu. Druga paradigma odnosi se na hrvatske zemlje pod Habsburgovcima, to jest istočnu, središnju i zapadnu Hrvatsku zajedno s Vojnom krajinom, i povezivanje istih novim trgovačkim tendencijama pridošlih s bečkog dvora. Trgovina s Bosnom i Hercegovinom, odnosno hrvatskim etničkim prostorima u Bosanskom pašaluku obrađuje se u okviru oba poglavlja zasebno. Kroz rad će se pokušati objasniti i kako je došlo do razvoja spomenutih paradigmi, to jest kako su na takav intenzivan razvoj u drugoj polovici 18. stoljeća utjecali činitelji iz političkih središta tih moćnih država, društvene i druge okolnosti. Cilj je rada odgovoriti na pitanja je li takva vrsta integracije zaista postojala i ako je, koji su to gospodarski činitelji integracije hrvatskih zemalja u 18. stoljeću te jesu li granice među hrvatskim zemljama kada je riječ o trgovini prohodnije.

Ostavština hrvatske nacionalne historiografije iz koje se mogu crpiti podaci za ovu specifičnu temu nije obilna, što priznaje i Neven Budak pišući kako „trgovina dijeli sudbinu općenito zanemarene hrvatske gospodarske povijesti“.³ Pri tome je važno reći kako do sada nema niti jednog historiografskog djela

1 Sintagma je preuzeta iz naslova kapitalnog djela: *U potrazi za mirom i blagostanjem: hrvatske zemlje u 18. stoljeću*, ed: Lovorka Čoralić, Zagreb: Matica hrvatska, 2013.

2 M. KATUŠIĆ 2013: 3.

3 N. BUDAK 2007: 166.

koje sveobuhvatno piše o trgovačkoj razmjeni između svih ranonovovjekovnih hrvatskih zemalja, već postoje radovi koji se bave povijesti trgovine pojedinih zemalja, regija ili središta, pa svaki novi istraživač ove tematike mora sastaviti vlastiti mozaik što je pokušaj i ovoga rada.

2. TRGOVAČKA AKTIVNOST ZEMALJA HRVATSKOGA JUGA

Središnja značajka trgovačke konjunktura u regijama hrvatskoga juga jest da se ona u najvećoj mjeri zasniva na posredničkoj, izvozno-tranzitnoj trgovačkoj djelatnosti Dalmatinaca, Bokelja i Dubrovčana. Takav unosni oblik trgovine ovisi o uravnoteženosti poluge koja spaja obalu i njeno zaleđe. Zbog toga je posrednička trgovina u radu podijeljena na dva dijela, odnosno etape tranzita robe, kopnene na relaciji od polazišta u unutrašnjosti do obale te pomorske od obale do drugog obalnog odredišta.

Radi boljeg razumijevanja prostornih jedinica koje su uključene u tu razmjenu, treba naglasiti kako se mletačke stečevine na istočnoj obali Jadrana dijele na tri dijela. Mletačka Istra sa sjedištem u Kopru obuhvaćala je zapadni i južni dio, gotovo $\frac{3}{4}$ poluotoka. Potom se južnije nalazi mletačka Dalmacija sa sjedištem u Zadru, a proteže se od Rta svete Magdalene do Neuma, zajedno s otocima od Krka do Korčule. Posljednja je mletačka Albanija, odnosno prostor Boke kotorske i Budve sa sjedištem u Kotoru, dok se između te dvije mletačke pokrajine smjestila samostalna i neovisna Dubrovačka Republika. Ta se granica tijekom stoljeća gotovo i nije mijenjala, ali granica mletačkih posjeda u unutrašnjosti prema Osmanskom Carstvu jest. Tako je Morejski rat Beogradskim mirom od 1699. Veneciji donio proširenje na liniji Knin-Vrlika-Sinj-Vrgorac-Gabela (*Linea Grimani*), a oslobođen je i Herceg Novi, Risno te okolni teritoriji. Idući protuosmanski rat, zaključen Požarevačkim mirom 1718. rezultirao je dodatnim akvizicijama i to na liniji Klek-Žapska gora-Metković-Imotski-Sinj-Vrlika-Knin (*Linea Mocenigo*), a nakon čega se tako ustaljena granica neće mijenjati.

2. 1. MLETAČKA GOSPODARSKA POLITIKA I PREDUVJETI GOSPODARSKOG RASTA HRVATSKOGA JUGA

Mletačka Republika je u svom posljednjem – 18. stoljeću doživjela sudbinu luke lokalnog značaja koja je sada htjela očuvati monopol u razmjeni proizvoda između dvije obale Jadrana, a što je bila posljedica suparništva između velikih europskih sila i između pojedinih talijanskih gradova, Livorna, Ancone i Genove, kao i jačanja habsburške luke Rijeke.⁴ Stoga je u prvoj polovici stoljeća i gospodarstvo Dalmacije postalo žrtvom mletačkog državnog protekcionizma, pri čemu je pokrajina postala tržištem na kojega je trebalo plasirati vlastite proizvode, što je i uređeno terminacijom magistrata trgovine iz 1739. godine da se dalmatinski gradovi mogu opskrbljivati samo u Veneciji. Istočnojadranskim podanicima zabranjena je i gradnja većih brodova, a nedostaje im i domaćeg tereta. I nameti koje mletačka središnjica uzima dvostruko su veći od sredstava koja ulaže u razvoj pokrajine, čemu svjedoči i zapis makarskog franjevca Nikole Gojaka iz 1748. o tome kako tri mletačka *inquisitara* nameću velike namete na „na kuće, stoku i na svaku stvar, najposli na opanke“.⁵

Međutim, kako se trgovačka djelatnost mletačke duge plovidbe sve više ograničavala zbog utjecaja jačanja drugih europskih pomorskih sila, osvijetljen je prostor za napredak hrvatskih brodara i pomoraca. Intenzivan ekonomski uspon Dalmacije i Boke kotorske u drugoj polovici stoljeća Vrandečić

4 L. ČORALIĆ 2013B: 447.

5 J. VRANDEČIĆ, M. BERTOŠA 2007: 68-71.

objašnjava i općim europskim „boljtkom 18. stoljeća“, pojačanom unosnom obalnom trgovinom koju Dalmatinci dijelom uzimaju iz ruku Mlečana i Dubrovčana, ali i neučinkovitom mletačkom sustavu nadzora. Mletačka se stroga kontrola nije podudarala s dalmatinskom stvarnošću, odnosno krijumčarenjem i potkupljivošću činovnika.⁶ S druge strane, zakašnjeli mletački merkantilizam proširio se i na njene stečevine te mletačka središnjica svoj jadranski dominij želi zaštititi od konkurencije habsburških luka Rijeke i Trsta, pa se dalmatinsko društvo prebacuje na unosniji obrtničko-trgovački sektor. Razumljivo, paralelno s takvom tendencijom raste trgovačka flota istočnojadranskih brodara koji Mlečanima uskraćuju monopol trgovanja istočnojadranskom i balkanskom robom te nerijetko izlaze i na Sredozemlje.⁷ Također se utrostručuju vinogradarske površine pa nastaju viškovi za izvoz i to ne samo u Veneciju i druge hrvatske zemlje, već i u Levant, Napuljsko Kraljevstvo i Papinsku državu, kamo se roba i krijumčarila pri čemu se izbjegavaju nameti i ucjene mletačkih trgovaca.

Mletačka vlast i svom istarskom posjedu centralističkim mjerama koči svaki gospodarski razvoj na kopnu i moru. Istarski pomorski gradovi s odumiranjem središnjice postaju sve više marginalne i beznačajne luke obalne plovidbe. Trgovački je promet bio toliko slab da Pula nije mogla biti tržištem ni za proizvode svojeg teritorija i okolice. Samo su Rovinj i Poreč u određenoj mjeri prebrodili tešku krizu, zahvaljujući nizu okolnosti, a velikim dijelom što su bili središte peljara koji su dočekivali brodove za Veneciju.⁸

U takvim okolnostima i pod dojmom merkantilističkih ideja mletačka je središnjica postupno nizom proglašenja svojim podanicima omogućavala da u trgovačkoj djelatnosti s nemletačkim tržištima posluju unosnije. Tako je magistratura za trgovinu donijela dekrete *Cinque Savi alla Mercanzia* iz 1739., 1761., 1780., a 1783. svojim je posjedima dala uvjetovanu slobodu plovidbe i trgovine pa je omogućen ubrzaniji gospodarski napredak dalmatinskih gradova.⁹ Kao konkretan primjer može poslužiti proglas Pet mudrih za trgovinu iz 1761. kojim je dana sloboda osmanskim i dalmatinskim trgovcima da svoju robu nakon raskušivanja u splitskom lazaretu prodaju i drugdje, a ne isključivo u Veneciji. Takva izvozno-tranzitna trgovina sve je više dolazila u ruke domaćih ljudi te će prema kraju stoljeća početi premašivati izvoz, a što je značilo ostvarenje merkantilističke ideje, iako i dalje podređene interesima mletačke središnjice.¹⁰

Za željeni napredak trebalo je urediti i vrlo loše prometnice. Obnavljaju se postojeće i grade nove ceste: Skradin-Ostrovica, Šibenik-Knin, Zadar-Knin, Zadar-Benkovac, Makarska-Imotski, Omiš-Poljica dok je stara cesta Split-Sinj već bila u dobrom stanju. Te prometnice zapravo su važne posrednice za trgovinu bosansko-hercegovačkim proizvodima namijenjenih Mlečanima o čemu će riječi biti poslije. Luke su bile u podosta boljem stanju, štoviše napredak će doživjeti do tada sporedne luke poput Makarske i Skradina. Osim toga, razvila se i poštanska služba listonoše (*portalettiere*) na moru i kopnu koja je efikasno povezivala središta Kotor, Zadar i Veneciju, a uvodi se i pomorski promet putnika.¹¹

6 J. VRANDEČIĆ, M. BERTOŠA 2007: 68-71.

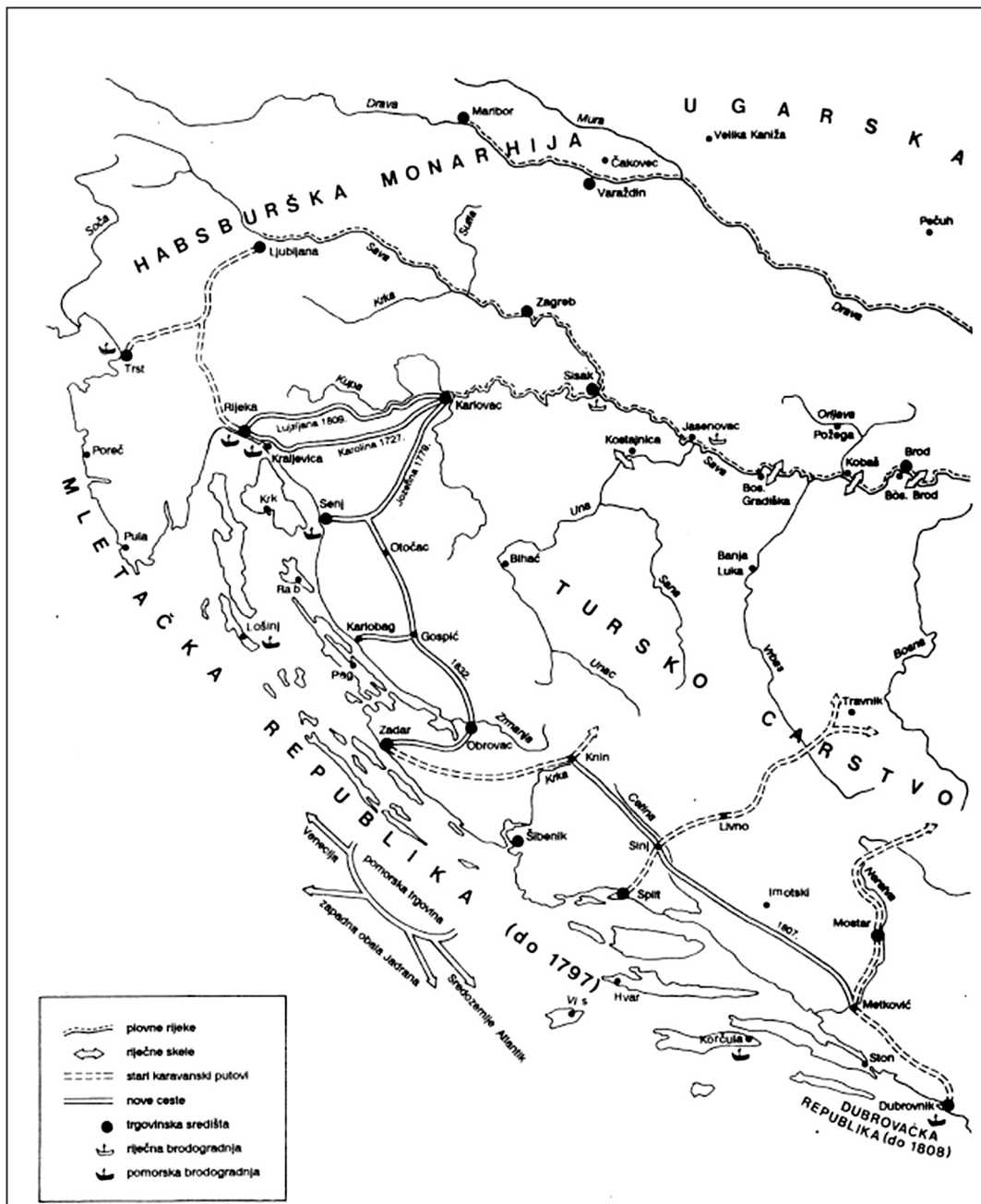
7 Š. PERIČIĆ 1998: 38-40.

8 J. VRANDEČIĆ, M. BERTOŠA 2007: 106-113.

9 L. ČORALIĆ 2013A: 356.

10 N. BAJIĆ-ŽARKO 2003: 16-18.

11 Š. PERIČIĆ 1998: 40-44.



Slika 1. Važniji prometni pravci na hrvatskome jugu (Preuzeto iz: I. KARAMAN 1992: 64)

2. 2. KOPNENA TRGOVINA DALMACIJE I BOKE KOTORSKE S BOSNOM I HERCEGOVINOM I ZAPADNOM HRVATSKOM

2. 2. 1. Kopnena karavanska trgovina s Bosnom i Hercegovinom

U poslijeratno vrijeme nesigurnog spokoja, počevši od oko polovice stoljeća, opet jača kopnena trgovina između osmanske pokrajine Bosanskog pašaluka i susjednih hrvatskih zemalja. Dubrovačka Republika koja je nekoć imala monopol na tu trgovinu, sada se spletom okolnosti iz nje povlači. Nestanak dubrovačke trgovačke mreže ispostava u jugoistočnoj Europi može se smatrati kao posljedica ratnih razaranja i promijenjene strukture stanovništva. Pokušaj povratka na staro stanje nije uspio, a 1712. godine iz Sarajeva su istjerani posljednji dubrovački trgovci, dok su nekadašnji monopol Dubrovčana sada dobrim dijelom preuzeli srpski trgovci.¹²

Kao što su Srbi zavladaali trgovačkom djelatnošću u unutrašnjosti Balkanskog poluotoka, tako su dalmatinski i bokeljski obalni gradovi preuzeli posredničku ulogu izvoza bosansko-hercegovačkih proizvoda prema jadranskim obalnim odredištima. U tome prednjače Zadar, Split, bokeljski Kotor i Herceg Novi kao čvorišta tranzitnog trgovačkog prometa između europskog zapada, istočnog Jadrana i njegove balkanske unutrašnjosti. Kao mjesta lokalne tranzitne trgovine u dalmatinskom zaleđu profilirati će se Obrovac, Benkovac, Drniš, Knin, Sinj i Imotski u ulozu punktova za prihvaćanje osmanskih karavana prema obalnim odredištima.¹³

No zašto Mlečani preferiraju trgovanje s Bosnom i Hercegovinom? Prije svega iz potrebe za opskrbom glavnog grada živežnim namirnicama, potom radi borbe s Dubrovnikom i Austrijom za gospodarski primat na Jadranu i konačno radi ubiranja nameta. Međutim, namete su ubirale obje strane, što je nerijetko nepovoljno utjecalo na intenzivnost tih trgovačkih odnosa. Mora se napomenuti kako je poticaj za trgovinu između Dalmacije i Bosne i Hercegovine koja je jednim svojim dijelom i hrvatski etnički prostor, bio obostran. Osmanski su trgovci dolazili u dalmatinske gradove u nabavu, uglavnom soli, vina, ulja i rakije. Tako je na zalazu stoljeća Split godišnje osmanskim trgovcima prodavao oko četiri milijuna libri soli.¹⁴

Magnet koji je privlačio najviše silnica u intenzivnoj posredničkoj trgovini sa živom stokom iz Bosne i Hercegovine svakako je bio Zadar sa svojom skelom. Takav status Zadra u očima mletačke središnjice tim je veći što je njegovo posredništvo prvenstveno bilo u ulozu opskrbe glavnoga grada živežnim namirnicama. Kao ilustrativni primjer takve uloge Zadra poslužit će statistika koju donosi Šime Peričić prema kojoj je grad godine 1711. posredovao s 10.148 volova; godine 1748. s 9.499 volova, 733 konja i 90 jedinki stoke sitnog zuba; 1766. s 9.889 volova i 38.249 jedinki stoke sitnog zuba; 1784./1785. s 15.000 volova. Posljednjih godina stoljeća vrijednost izvoza u Veneciju godišnje je dostizao 50.000 cekina. To je pokazatelj zavidno organizirane trgovačko-posredničke službe u Zadru, dok će se pored njega u posredništvu sa stokom, iako u mnogo manjim brojkama, pojaviti i Trogir, Makarska, Skradin, Šibenik, Split. Valja spomenuti da često dalmatinski trgovci i sami odlaze u Bosnu nabaviti krupnu stoku, stoga se radi o obostranom poticaju za trgovanje stokom.¹⁵

12 N. BUDAK 2007: 165.

13 L. ČORALIĆ, M. VRBANUS 2013: 143.

14 Š. PERIČIĆ 1998: 49-50.

15 Š. PERIČIĆ 1998: 44-47.

I Bokelji, pored ustaljene trgovine s crnogorskim i albanskim zaleđem, trguju s Bosnom i Hercegovinom odakle za izvoz skladište prah, olovo i poneke živežne namirnice, a posebice stoku u čemu prednjači Herceg Novi i Risno.¹⁶

Podataka o trgovanju na kopnu između Dalmacije i hrvatskih zemalja pod habsburškom krunom vrlo je malo. Ta se trgovina mogla odvijati jedino na dalmatinsko-ličkoj granici, iako bi ispravnije bilo reći da se isprva radilo o krijumčarenju, i to vrlo intenzivnom. Tako se najčešće krijumčarilo žito, sol i vino. No, taj će ilegalni promet robe u drugoj polovici stoljeća biti legaliziran pa se odmah kao sjedište te razmjene profilira Obrovac kamo dolaze lički trgovci, dok trgovci iz Dalmacije idu na ličke sajmove gdje nabavljaju stoku sitnog zuba.¹⁷

2. 2. 2. Primjer Splita

Dok je Zadru namjenjena uloga trgovanja stokom, Split je, podržavan od strane Venecije, glavna izvozna luka za trgovanje svom ostalom robom i kao takav zaslužuje da ga se opiše kao reprezentativan primjer te posredničke trgovine, a u ovom poglavlju u prvom – kopnenoj etapi toga procesa.

Takav svoj status Split može zahvaliti lazaretu, obrambenom sustavu od kužne bolesti koji je izgrađen 1592. od strane mletačkih vlasti, a na prijedlog židovskog trgovca i diplomata Daniela Rodriga. Lazarete su imali i drugi obalni gradovi, Rijeka, Zadar, Šibenik, Dubrovnik, Kotor, Herceg Novi, no splitski je svojim kompleksom od 10.000 metara kvadratnih premašivao sve ostale. Godine 1782., suvremenik francuski slikar i putopisac L. F. Cassas pri posjetu Splitu na svom proputovanju Dalmacijom zapisao je: „...Split je bio Mletačkoj Republici vrlo važan grad...U njega su stizale sve karavane koje su dolazile iz Turske...I baš taj stalni promet ljudi s Istoka uvjetovao je gradnju lazareta, jednog među najljepšim u Europi, kao što je i njegova veličina usmjeravala trgovinu u grad Split...“¹⁸ Lazaret je Veneciji donosio godišnji prihod od 200.000 dukata, a neposrednu je korist donosio tamošnjim trgovcima, brodovlasnicima, gradu Splitu, okolici i cijeloj srednjoj Dalmaciji.¹⁹

Nekoliko je karavanskih putova koji vode iz Osmanskog Carstva u Split, a najznačajniji put išao je rutom Bosna-Bili Brig (planina Prolog)-rijeka Cetina-Han-Sinj-Dicmo-Klis-Solin-Split. Ta se ruta račvala i prema drugim obalnim gradovima, tako je postojao smjer Omiš-Makarska, potom Vrljka-Drniš-Šibenik te Knin-Šibenik i Knin-Zadar. Sami Osmanlije revno su se brinuli za održavanje putova kako bi se taj trgovački smjer intenzivirao. Nakon povlačenja granice u unutrašnjost iza ratova 1699. i 1718., putovanje natovarenim konjima, primjerice na učestaloj ruti Livno-Split trajalo je najmanje dva dana, a od Carigrada oko 43 dana. U svrhu sigurnog putovanja, tridesetih su godina određene *bazane* – zgrade za odmor, i to u Zemunik, u Zadru na Boriku, Benkovcu, Klisu, Obrovcu, Drnišu, Kninu, Ostrovici, Imotskom, Sinju, Šibeniku i Trogiru. Svaka je karavana sigurno od granice, a često i od Livna išla pod oružanom pratnjom vojnika koji su se smjenjivali u postajama sve do Splita ili kojeg drugog odredišta. Postupak koji svaka karavana mora proći izgledao je ovako: najprije u kliškom klancu u Solinu karavanu dočekuju Poljičani u službi Venecije i prate ju do Splita, potom ju u ulazu u grad dočekuje zdravstvena straža koja vijest o dolasku prenosi knezu koji mora odobriti njen ulazak. U sklopu kompleksa u lazaretu stalno je u službi boravio emin, osmanski carinski predstavnik koji

16 Š. PERIČIĆ 1998: 51-53.

17 Š. PERIČIĆ 1998: 51.

18 N. BAJIĆ-ŽARKO 2004: 58.

19 N. BAJIĆ-ŽARKO 2004: 53-73.

karavani po ulasku u grad naplaćuje carine, ali i skrbi se za njihove moguće pravno-administrativne i druge probleme. I konačno, karavana na Vratima Sv. Dominika vojničkoj straži predaje oružje i ulazi u lazaret.

Vrijedan izvor za poznavanje vrsta, količina i podrijetla robe te imena trgovaca su evidencije pri-ora, upravitelja lazareta biranog iz splitskog plemstva. Iz tih statistika je vidljivo da je roba najčešće dolazila iz Sarajeva, Travnika, Livna, a potom i iz Banja Luke, Visokog, Mostara, Požege, Beograda, Budima i Skoplja. Početkom stoljeća najbrojniji trgovci te „bosanske trgovine“ bili su Splićani katolici, dok se kasnije probijaju Židovi. Statistika za tridesetogodišnje razdoblje od 1752. do 1781. godine bilježi ukupno 280 trgovaca, uglavnom židovskog podrijetla, među kojima su i ugledne obitelji Levi, Attias, Danon, Montiglia. Ponekad je dnevno znalo doći i do tri karavane sa stotinu natovarenih konja. Godine 1741. lazaret je zaprimio 44 karavane s ukupno 1.997 natovarenih konja, no mora se uzeti u obzir da one u zimsko vrijeme gotovo i ne prometuju, kao i u vrijeme prisutnosti posvjedočenih kužnih epidemija. Navedene godine, najzastupljeniji artikli bili su željezo, vosak i koža (ponajviše kordovanska), a tijekom stoljeća im se po brojnosti približava orpimento (tzv. zlatna zemlja), duhan, pokrivači schiavini, sukna, papuče, suhe šljive, suhi goveđi jezici i u manjem broju živa stoka. Važno je da se trguje i u suprotnom smjeru, no iako su karavane pri povratku bilježene, nije i njihov teret, ali se iz drugih izvora zna da se najčešće izvozi vino, riba, ulje, masline, rakija i smokve.²⁰



Slika 2. Panorama Splita i njegova lazareta s istoka, gravura Roberta Adama iz 1764. (izvor: https://hr.wikipedia.org/wiki/Splitski_lazaret#/media/File:SPLIT-Adam_city_view.jpg; preuzeto: 30.8.2016.)

²⁰ N. BAJIĆ-ŽARKO 2004: 87-107.

2. 3. POMORSKA TRGOVINA IZMEĐU MLETAČKIH ISTOČNOJADRANSKIH STEČEVINA, DUBROVNIKA I HABSBUŠKIH JADRANSKIH LUKA

2. 3. 1. Opće razvojne značajke

Već je spomenuto kako su mletački zakoni i restrikcije za trgovinu sav izvoz poljodjelskih proizvoda svojih istočnojadranskih posjeda usmjeravale u grad Sv. Marka. I zaista su hrvatski brodari na rivama Veneta imali osigurana vežišta i prodajna mjesta. Tamo se moglo kupiti dalmatinsko vino, ulje, usoljena riba, smokve, gruba balkanska vuna, bosanske kože ili crnogorska kaštradina, dok su hrvatski brodari pri povratku u Mlecima ukrcavali drukčiji teret – žito ili luksuzne proizvode. Zbog toga su oni u Mlecima uživali veliki ugled, kao i tamošnja hrvatska iseljenička zajednica.²¹

Ipak takva politika mletačke uprave nije uvijek prolazila, već se u suprotnosti s njom razvila razgranata mreža krijumčarenja, i to u Napuljsko Kraljevstvo, Papinsku državu te austrijske sjeverno-jadranske luke zapadne Hrvatske. Zbog oskudnih povijesnih izvora o pomorskoj trgovini u 18. stoljeću i u literaturi ponajviše mjesta zauzima trgovina s nehrvatskim na račun hrvatskih zemalja pa će se od navedenih samo ove potonje – kao dio hrvatskog etničkog prostora – detaljnije razmotriti. Osim toga razmotrit će se i pomorsku trgovinu mletačkih posjeda Istre, Dalmacije i Boke kotorske, kako međusobno, tako i s Dubrovačkom Republikom.

Brodarsko-pomorska trgovačka aktivnost bila je najunosnija gospodarska grana obalno-otočnog područja od Kvarnera do juga Dalmacije. Razumljivo je da se na taj način razvija i brodogradnja u čemu prednjači Korčula, i ne samo za obalnu, već i dugu plovidbu, a prate ju brodogradilišta u Malom Lošinju i Trogiru. U drugoj polovici 18. stoljeća velik uspon u pomorskoj trgovini na Kvarneru doživljavaju Cres i Lošinj koji imaju primat u velikim brodovima, potom u zadarskom arhipelagu Zadar, Iž i Silba te na srednjem i južnom Jadranu Šibenik, Brač, Hvar i Vis s većinom manjim brodovima. Ovdje valja zastati na Silbi koja krajem 18. stoljeća raspolaže s oko stotinjak brodova, uglavnom trabakula, kojima izvozi velik dio stoke koja iz Bosne stiže u zadarski lazaret. Općenito se može ustvrditi da u brodarsko-trgovačkoj razmjeni, iako značajne, viške, bračke i hvarske obitelji teško se mogu mjeriti s bokeljskim, pelješkim i kvarnerskim.²² Godine 1771. bilo je u mletačkoj Dalmaciji (zajedno s Bokom kotorskom) 479 većih i 2.245 manjih brodova, što je za stotinu, odnosno 1.300 više nego samo pet godina ranije. Već godine 1780. velikih brodova ima 546, a samo Boka kotorska pri padu Serenissime ima oko 300 većih brodova. Posvuda se javljaju udruženja brodara u obliku pomorsko-trgovačkih društava i primjećuje se podizanje životnog standarda kod pomoraca.²³

U trgovini između hrvatskih zemalja što su se smjestile na jadranskoj obali, s prioritetom onih koje su bile pod Venecijom, vrijedilo je pravilo da su „viškovi pojedinih regija organizirano odlazili onamo gdje se njima oskudijevalo“.²⁴ A osim vlastitim proizvodima ti srednjodalmatinski brodari-trgovci ostatak pokrajine opskrbljuju i s bosansko-hercegovačkim prehrambenim artiklima. Ipak, napominje Perićić, da nameti nisu bili veliki, da su ceste bile bolje i sigurnije, sav taj promet bio bi intenzivniji.²⁵

21 L. ČORALIĆ 2013B: 447.

22 L. ČORALIĆ, M. VRBANUS 2013: 141.

23 Š. PERIČIĆ 1998: 38-40.

24 Š. PERIČIĆ 1998: 44.

25 Š. PERIČIĆ 1998: 44.

2. 3. 2. Trgovački kontakti hrvatskih jadranskih luka

Prije konkretnih primjera te trgovačke djelatnosti između regija ovdje će se spomenuti još i primjer grada Splita, točnije trogirske plemićke obitelji Garagnin čiji je obiteljski arhiv istražila Nataša Bajić-Žarko, kako navodi, zbog oskudice drugih izvora o pomorskoj trgovini.²⁶ Ta je obitelj ostavila dublje tragove na zadarskom, trogirskom i splitskom prostoru u kulturi, znanosti, politici, a sve to na temelju njihove moći – pomorsko-trgovačkoj djelatnosti. Oni uglavnom trguju žitaricama i to onima iz Zagore gdje su u više navrata bili zakupnici desetine u obliku poljodjelskih i stočarskih proizvoda. Žitarice iz Zagore dopremaju u lučka skladišta te ih prodaju u Poreču, Rovinju, Puli, Rijeci, Lošinj u Koprnu, međutim najviše njihovih proizvoda nalazi tržište u Mlecima i drugim talijanskim gradovima, gdje imaju i svoje poslovne agente za ugovaranje poslova i distribuciju predmeta razmjene. Po broju brodova ova obitelj gotovo da nije imala konkurenta, a da je njihovo bogatstvo veliko svjedoči i to što su 1799. posudili novac austrijskim vojnim vlastima.²⁷

Djelatnost ove obitelji reprezentativni je primjer druge etape posredničke trgovine na konkretnom primjeru Splita kao glavne poveznice sjeverozapadnog Balkana i mletačke zapadne sfere. Taj „najtrgovačkiji grad Dalmacije“²⁸ – kako ga je još 1732. nazvao generalni providur Zorzi Grimani – „je postao zlatni most između Istoka i Venecije“.²⁹

Mletačka Istra jedno je od odredišta za robu dalmatinskih trgovaca iz Makarske, Šibenika, Splita i Trogira ponajviše za žito i stoku, dok srednjodalmatinski otoci onamo izvoze vino, ocat, ulje, rakiju, kože, soljenu ribu i sirovo željezo. Dakako, taj izvoz bivao je veći u razdobljima poznate oskudice među istarskim pučanstvom. Primjerice, godine 1767. samo je Brač u Istru izvezao 13.392 barela vina, ili Trogir koji je 1770. onamo prodao 72.000 libri suhih smokava. Zauzvrat, pored manufakturne i kolonijalne robe, kada je berba soli u Rabu i Pagu slaba, u većim količinama i to ponajviše u šibensku regiju dopijeva istarska sol. Tako je četrdesetih godina iz Pirana u Split i Šibenik u većim količinama dovožena morska sol, a prevozili su je brodari iz Premude, Silbe i Malog Lošinja, dakle zadarskog arhipelaga i Kvarnera, pa su tako u samo jedan objekt razmjene bile uključene čak četiri regije istočnojadranske obale.³⁰

Veliki uspon doživljava Boka kotorska. Sam grad Kotor koji je bio sjedište te mletačke pokrajine stagnira zbog svog vojno-obrambenog karaktera, no zato su drugi gradovi doživjeli procvat, čemu je preduvjet bilo i osamostaljenje od kotorske uprave. Poznato je mnogo Bokelja iz Perasta, Prčnja ili Dobrote koji su se kao pomorski vojnici i časnici istaknuli i proslavili u borbama protiv gusara i Osmanlija. To je vrlo važno, jer ih je Venecija osim pojedinačnim počastima nagrađivala i trgovačko-carinskim povlasticama. Drugim riječima, formula za uspješnu egzistenciju bokeljskih ljudi bila je objedinjavanje triju zanimanja u okviru mletačke pomorske strategije – ratnika, pomoraca i trgovaca. U Perastu još od kraja 17. stoljeća djeluje nautička škola. Bokelji krajem stoljeća na svom vrhuncu broje 300 brodova s oko 30.000 pomoraca. Ipak, velikom većinom oni trguju s lukama koje nisu dio hrvatskih zemalja. Pored karavanske trgovine s Bosnom i Hercegovinom, Bokelji od obalnih i otočnih središta srednje Dalmacije uvoze dalmatinsko vino, rakiju, žito i bademe, a zauzvrat im prodaju sir, vosak, prerađenu kožu, katran i drugo.³¹

26 N. BAJIĆ-ŽARKO 2004: 7., 123.

27 N. BAJIĆ-ŽARKO 2004: 121-159.

28 N. BAJIĆ-ŽARKO 2004: 147.

29 N. BAJIĆ-ŽARKO 2004: 57.

30 Š. PERIČIĆ 1992: 71-77; Š. PERIČIĆ 1998: 50.

31 M. KATUŠIĆ 2013A: 378-381; Š. PERIČIĆ 1998: 40-44.

O dekadenciji dubrovačke kopnene trgovine pisano je u prethodnom poglavlju, no grad u 18. stoljeće ne ulazi obećavajuće ni u pogledu pomorske trgovine. Naime, jačanjem trgovačkih mornarica Engleske, Nizozemske i Francuske smanjen je pak utjecaj dubrovačke, i to od šezdesetih godina 17. stoljeća do tridesetih godina 18. stoljeća. No nakon toga će doći do potpunog oporavka što je podlogu našlo u neutralnosti u Ratu za austrijsku baštinu te osloncu spomenutih pomorskih sila na svoje kolonije. Da je okosnica Republike bila izvanjadranska trgovina, svjedoči činjenica da je imala 85 konzula i vicekonzula od Italije i Levanta do Španjolske i obale sjeverne Afrike. Krajem stoljeća plovi se i po Crnom moru i Atlantiku pa flota broji 200 brodova i 5.200 pomoraca, a uspon bilježe i druga mjesta Republike s Pelješca i iz Cavtata. Temelj takvom usponu davale su zakonske odredbe *Regolamenti della Repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale* iz 1745. koje su potom proširivane da bi na kraju bile i tiskane 1784. s obzirom da ih je svaki brod morao imati. Osim toga osnivaju se osiguravajuća društva (najpoznatije je Dubrovačko pomorsko osiguravajuće društvo – osnovao ga kapetan Ivan Kaznačić). Glavni subjekt pomorstva je građanstvo jer drži 75% udjela vlasništva trgovačkih brodova. Kako su dakle trgovački kontakti s drugim hrvatskim jadranskim subjektima u drugom ili gotovo trećem planu, glavni impuls dolazi iz Dalmacije, koja je kao posljedica nužde uslijed često negativne trgovačke bilance u odnosu prema talijanskoj obali, posegnula za Dubrovnikom. Od Dubrovčana kupuju sol, kordovan i odjevne predmete, a prodaju im žito, sirovu kožu i druge poljodjelske proizvode.³² O trgovini između Dubrovnika i Rijeke bit će riječi u drugom dijelu rada.

Posebnu vezu u sferi pomorsko-trgovačkih djelatnosti imali su Bokelji i Dubrovčani, što je vrlo podrobno istražio i priredio Josip Luetić.³³ Ona se očitovala u više primjera. Prvo, u vrijeme jačih pomorskih konjunktura mnogo je Bokelja u službi pomoraca služilo na dubrovačkim brodovima. Sudjelovali su Bokelji i u djelatnosti čuvenog dubrovačkog pomorskog osiguranja, kao korisnici osiguranja ili osiguravatelji. Potom je mnoštvo primjera koji svjedoče o međusobnim privatnim inicijativama pojedinaca, odnosno ugovaranju trgovačko-novčanih i nautičko-komercijalnih poslova poput unajmljivanja ili prodaje različitih tipova brodova. Ponekad je to bio i povod međusobnim nesuglasicama, o čemu svjedoče sudske parnice.

Vrlo su oskudni podaci za trgovinu s habsburškim jadranskim posjedima. Brodari-trgovci iz Rijeke, Senja, Karlobaga i Lovrana u dalmatinske luke dovoze platno, željezariju, građevno drvo, konop i u velikoj mjeri sol iz pulskih i piranskih solana, i to ponajviše u Makarsku i Zadar, a neki od njih otvaraju vlastite dućane u dalmatinskim lukama gdje nude robu austrijske prerade.³⁴ U suprotnom pak smjeru dalmatinski trgovci odvoze spomenute poljodjelske viškove.

2. 4. PREMA KRAJU STOLJEĆA

Prema kraju životnog vijeka Serenissime dolazi do napretka u trgovačkoj djelatnosti. To se očituje u pojavi pomorskog osiguranja robe, ulaganju trgovačkog kapitala u mletačke i druge banke, povećanju broja trgovačkih agenata, posrednika, manjih trgovačkih kompanija i udruženja trgovačkih staleža. To je izravan dokaz da su rute trgovanja bile sigurnije nego prije te da su znatnije akumulacije kapitala poboljšale životni standard trgovačkog sloja. Ipak, nije nedostajalo stalno prisutnih

32 M. KATUŠIĆ 2013A: 370-371; Š. PERIČIĆ 1998: 51.

33 J. LUETIĆ, 1991 – Josip Luetić, O pomorsko-gospodarskim vezama Boke kotorske i Dubrovačke Republike XVI.-XIX. stoljeća, *Dubrovački horizonti*, 31, Dubrovnik, 1991, 38-45.

34 Š. PERIČIĆ 1998: 50-51.

sputavanja, poput nameta, raznolikog, a ponekad i falsificiranog novca, kao i raznolikih mjera te gusara.³⁵

Zahvaljujući toj unosnoj posredničkoj trgovini, gradska naselja od Istre do Boke nakon više stoljeća stagniranja postigla su pozitivan gospodarski pomak dok su seoska područja u unutrašnjosti zadržala stare oblike i metode privređivanja,³⁶ a konjunkturu te djelatnosti pratio je i porast stanovništva što odaje i zajednička brojka za Dalmaciju i Boku kotorsku, pa je tako godine 1718. iznosila 108.090, 1748. – 196.109, 1766. – 245.026 i 1795. – 288.320 stanovnika.³⁷

Pored toga, potkraj stoljeća dolazi i do velikih političkih promjena – Mletačka Republika više nikada sa svojih laguna neće upravljati istočnojadranskom obalom. Austrijska je vlast tijekom svoje prve uprave 1797.-1806. održala *status quo* kako bi se pokrajina stabilizirala pa se konjunktura brodarstva nastavila sve do dolaska Francuza. Tako Dalmacija zajedno s Dubrovnikom 1803.-1804. ima impresivnih 1.020 jedrenjaka duge i velike obalne plovidbe. Francuska je uprava nakon toga pak nastojala provesti temeljite reformne zahvate, štoviše, njezinom je intervencijom zauvijek ugašena i Dubrovačka Republika. Francuzi su pri dolasku u pokrajinu zatekli 281.6 kilometara prometnica, a izgradili su još 298 kilometara. Smatrajući kako je „trgovina pravi izvor sreće naroda“ i austrijska i francuska uprava posvećuju joj veliku pažnju, međutim taj „zlatni rudnik“ Dalmacije – kako ga naziva Šime Peričić – presušiti će upravo u vrijeme francuske uprave zbog pomorske blokade francuskih posjeda od strane suparničkih ratnih sila.³⁸

3. TRGOVAČKA AKTIVNOST HRVATSKIH PROSTORA U HABSBUŠKOJ MONARHIJI

Do konjunktura u trgovini na hrvatskom kontinentu, u zemljama koje su pod habsburškom krunom, također dolazi u drugoj polovici stoljeća. Paradigma vezana uz tu kontinentalnu trgovinu kao medija koji spaja zapravo se odnosi na povezivanje različitih područja koja su kako je u uvodu rečeno, iako sva ujedinjena pod habsburškom krunom, zapravo pod ingerencijom različitih upravnopolitičkih struktura.

Pregled habsburških zemalja valja započeti s Banskom Hrvatskom koja je bila sastavni dio Zemalja krune svetog Stjepana, sastavljena od Varaždinske, Križevačke i Zagrebačke županije, a pod civilnom upravom bana i Hrvatskog sabora. Tzv. Velikim bečkim ratom s kraja 17. stoljeća i mirom u Srijemskim Karlovcima (1699.) kojim su oslobođene Slavonija, Lika i Krbava te kojim je granica pomaknuta na Dunav, Savu i Unu, Habsburgovci dolaze do značajnog kontinentalnog geopolitičkog područja. Međutim, tek će se 1745. godine oslobođena Slavonija formalno razgraničiti na Provincijal (civilni dio) s Virovitičkom, Požeškom i Srijemskom županijom pod ingerencijom bana i Hrvatskoga sabora i Vojnu Krajinu (vojni dio) koja se sastojala od Varaždinskog, Karlovačkog i Slavonskog generalata pod upravom Dvorskog ratnog vijeća te Banske krajine pod upravom hrvatskoga bana. Idući protuosmanski ratovi (1714.-1718.; 1737.-1739.; 1788.-1791.) širili su, a potom opet vraćali granicu uspostavljenju Karlovačkim mirom, dok je u trajnom naslijeđu ostalo područje Banata i istočnog Srijema te nekoliko mjesta uz granicu Karlovačkog generalata. Hrvatska područja Bosanske Posavine te ono između Une i Vrbasa (tzv. Turska Hrvatska) godine 1718. ušla su u habsburški svijet, a već

35 Š. PERIČIĆ 1998: 54-55.

36 L. ČORALIĆ, M. VRBANUS 2013: 143.

37 Š. PERIČIĆ 1998: 11.

38 Š. PERIČIĆ 1998: 79-92.

1739. nepovratno su izgubljeni u korist Osmanskog Carstva. Dio habsburške sfere kao austrijska nasljedna zemlja bila je i Pazinska knežija u Istri koja je obuhvaćala samo četvrtinu poluotoka. Baranja, kao i Međimurje bili su dio ugarske Zaladske županije od 1699., odnosno 1720. godine.

Također, radi kasnijeg tumačenja, važno je spomenuti i upravno-političke promjene u Hrvatskom primorju. Naime, godine 1766. Beč u jednu cjelinu – tzv. Austrijsko primorje (*Litorale Austriaco*) – ujedinjuje Akvileju, Trst, Rijeku i Hrvatsko primorje (zrinsko-frankopanska primorska dobra s lukama Bakar, Bakarac i Kraljevica) radi svojih gospodarskih interesa, a Hrvatskim primorjem od tada se nazivalo samo obalno područje pod Karlovačkim generalatom. Godine 1776. od Austrijskog se primorja izdvaja novoosnovana Severinska županija te Riječki gubernij, podređeni Hrvatskom kraljevskom vijeću. No već ukidanjem tog autonomnog državnog tijela 1779. Riječki gubernij kao *corpus separatum* i sve druge hrvatske županije dolaze pod nadležnost Ugarskog namjesničkog vijeća. Kada je vladar Josip II 1786. ukinuo i Severinsku županiju, uspostavljeno je tzv. Ugarsko primorje (*Litorale Hungaricum*) na području od Rijeke do Senja (riječki, bakarski i vinodolski kotar) sa sjedištem u Rijeci. To će područje po zakonu iz 1790. biti stavljeno pod jurisdikciju Hrvatskog sabora i bana.³⁹

Na tom prostoru trgovačka djelatnost često nije poznavala granice i sve se rješavalo u austrijskim centrima moći. Primjerice, jedan prometni pravac od svoga početka do odredišta čas je ulazio, a čas izlazio iz granica neke administrativne cjeline pa bi bilo uzaludno upozoravati na sve te dodirne točke. Osim te unutardržavne konjunktura razmotrit će se i trgovačka komunikacija na granici s Bosanskim pašalukom, dok je kopnena trgovina s mletačkom Dalmacijom opisana u prethodnom poglavlju.

3. 1. GOSPODARSKA POLITIKA BEČKE SREDIŠNJICE

Stanje gospodarstva u kontinentalnoj Hrvatskoj početkom stoljeća uistinu je bilo loše, kao posljedica ratnih razaranja potkraj 17. stoljeća. Nedostaje radne snage, prometna infrastruktura, a u poljoprivredi vučna stoka, nove metode, tehnologije i kulture. Ipak, geografski položaj kontinentalne Hrvatske ima veliki potencijal za razvoj trgovine. Tokovi Dunava, Drave i Save te cestovne komunikacije predodređeni su za posredništvo između srednje i južne Europe. Međutim, ni riječni ni kopneni putovi nisu na očekivanoj razini. Sabor, a kasnije i županije te vlastelini o tome ne mare, a stalno prisutan problem predstavljaju i hajdučija, nedostatak novca na tržištu, tridesetnice, maltarine i drugi nameti na kupnju ili prodaju robe.⁴⁰

U Beču nije postojalo posve organizirano djelovanje s ciljem poboljšanja urušenih gospodarskih struktura. U prvoj polovici stoljeća, počevši od Karla VI. pa sa zastojem uslijed sporova oko Pragmatičke sankcije i vrhuncem u vrijeme vladavine Marije Terezije, do izražaja dolazi gospodarska vizija Beča čija je okosnica bio razvoj tzv. žitnog puta, odnosno izvozne magistrale za poljodjelske proizvode Podunavlja prema Jadranu. S tom se svrhom prije svega razvija poljodjelski potencijal Temišvarskog Banata pod komorskim institucijama te kreće obnova i izgradnja riječnih i cestovnih prometnica, a sve s ciljem plasmana Monarhije na međunarodno tržište žitarica. Bio

39 Pregled političkog i teritorijalnog ustroja hrvatskih zemalja preuzet je iz: M. KATUŠIĆ, 2013 – Maja Katušić, Pregled političkih zbivanja, in: *U potrazi za mirom i blagostanjem: hrvatske zemlje u 18. stoljeću*, ed: Lovorka Čoralić, Zagreb, 2013, 3-26.

40 L. ČORALIĆ, M. VRBANUS 2013: 143.

je to odraz kameralizma, srednjoeuropske varijante merkantilizma, odnosno političko-ekonomske teorije temeljene na državnoj kreaciji gospodarske politike. A koliko je pri tome važna trgovina pokazuje isječak koji donosi Igor Karaman: „Budući da niti seljak, niti obrtnik, bez trgovca ne može nešto zaraditi, to je trgovina život države (die vita, das leben des états), i kao takva sve ostale pokreće.“⁴¹ U skladu s takvim težnjama, posebnu pozornost dobiva Banska Hrvatska što će se očitovati u brizi za cestovne i riječne prometnice, revitalizaciji primorskih luka, davanju sajamskih privilegija nekim gradovima i trgovištima i slično. Vizije Bečkoga dvora bile su vezane i uz Vojnu krajinu s temeljnom idejom da ona bude gospodarski samodostatna, a čemu su trebali pomoći i tzv. vojni komuniteti (vojni gradovi, npr. Bjelovar).⁴² Izvan tih reformskih kretanja ostat će Pazinska knežija, dio poluotoka koji je u lošijem stanju nego Mletačka Istra pa se trgovačka aktivnost tamošnjih Hrvata veže uz krijumčarenje soli, vina, ribe ili drva s tržištem Trsta ili susjednom Venecijom.

Sav razvoj koji će u tom smislu uslijediti ovisio je „...o sklopu raznorodnih interesa brojnih jurisdikcija na tlu prekokupske Hrvatske...“⁴³ koje su nakon Rata za austrijsko naslijeđe, dakle u vrijeme Marije Terezije, intenzivno u djelo provodile kameralističke ideje. Ovdje se neće opisivati cjelokupna struktura državne administracije, već samo one organe koji su izravno participirali u gospodarstvu hrvatskih zemlja. Središnji državni upravni organ u tom smislu bila je Dvorska komora, zapravo od 1749. njena pomoćna ustanova Dvorsko trgovačko vijeće, kasnije osamostaljeno kao zasebna dvorska institucija s ciljem uspostave jedinstvenog carinskog sustava u kojemu nije bila i Ugarska, već je 1755. stupio na snagu patent o ugarskom „Vectigalu“ koji je išao na ruku austrijskim poduzetnicima, jer je carinska stopa za uvoz austrijskih proizvoda iznosila 3%, a za uvoz robe drugih država u Zemlje krune sv. Stjepana 30% od vrijednosti robe. Od velike je važnosti i Dvorsko ratno vijeće koje upravlja Vojnom krajinom, a od 1771. i Ravnateljstvom plovidbe. Kao jak unapređivač izvozne panonsko-jadranske rute od 1749. djeluje Tršćanska intendantca, od 1759. Temišvarska trgovačka privilegirana kompanija te od 1768. Nova banatska trgovačka kompanija. Osim toga, lokalna gospodarska djelatnost ovisila je i o pukovnijama Vojne krajine kao i o Hrvatskom saboru te slavonskim vlastelinstvima, a upravo je ta staleška podređenost plemstvu i njegovu feudalnom uređenju bila najveća kočnica razvoju trgovačkog sloja i djelatnosti. Međutim, u okviru marija-terezijanskih reformi osniva se 1767. Hrvatsko kraljevsko vijeće kao samostalna hrvatska vlada, pri čemu je vrlo važan i Trgovačko-gospodarski odjel Vijeća kojemu početne instrukcije u vezi razvitka panonsko-jadranske magistrale daje i sama carica.⁴⁴

S osnutkom Hrvatskog kraljevskog vijeća doći će do postupnog napuštanja merkantilističke gospodarske politike i sve je manje izravnih intervencija centralnih institucija, obzirom na to da novi smjer ide prema fiziokratskom i slobodnotrgovačkom sistemu zaštitnih carina. Kada su devet godina kasnije Rijeka i Hrvatsko primorje reinkorporirani u Bansku Hrvatsku, postalo je vidljivo da na gospodarska pitanja značajniji utjecaj imaju i domaći hrvatko-ugarski krugovi.⁴⁵ Vrhunac paradigme o konjunkturi žitne trgovine u kontinentalnoj Hrvatskoj očituje se tako i u afirmaciji sloja obrazovanih trgovaca s liberalnim uvjerenjima stvorenog prosvjetiteljstvom i konjunkturu žitne trgovine, koja će doduše biti prekinuta napoleonskim ratovima i valom konzervativizma.⁴⁶

41 I. KARAMAN 1992: 63.

42 Prikaz gospodarske politike bečkog središta u odnosu na hrvatske zemlje pregledno je sumiran u radu: I. HORBEC 2013: 422-424.

43 I. KARAMAN 1966: 273.

44 O ovome iscrpno piše u: I. KARAMAN 1966: 265-273; I. HORBEC, M. VRBANUS 2015: 283-285.

45 I. KARAMAN 1966: 311.

46 N. BUDAK 2007: 145-146.

3. 2. RAZVOJ I AKTIVNOST PANONSKO-JADRANSKE MAGISTRALNE

Uzgoj i trgovina stoke koja je bila toliko prepoznatljiva za istočne hrvatske zemlje u prvim dvama ranonovovjekovnim stoljećima, sada odlazi u drugi plan pa na njen račun postupno jača trgovina pšenicom i drugim žitaricama. Žitna trgovina je unosnija pa se u nju uključuje plemstvo koje raspolaže s viškovima žita. Osim toga, pokazalo se da panonsko žito svoje tržište može naći na Apeninskom poluotoku koji se nerijetko nalazio u nestašici ukoliko bi žetva na njegovu južnom dijelu i Siciliji propala. No imalo je tržište žita i svoje padove, ukoliko bi ratne potrebe odnosile viškove, uvođenje novih kultura među kojima i kukuruza koji se ne oporezuje ili pak krumpira od godine 1770.⁴⁷

Zajednička sjednica Trgovačkog vijeća i Dvorskog ratnog vijeća godine 1765. zaključila je kako je među glavnim smetnjama za unapređenje prometa u prekokupskoj Hrvatskoj i problem sukoba brojnih jurisdikcija na tom području.⁴⁸ No, trebalo je oživiti prometnu infrastrukturu. Za izvoz podunavskog, ugarskog i slavonskog žita jednako su važni bili i riječni i kopneni putovi, a tendencija koja se u tom smislu nastojala postići, barem od strane hrvatsko-ugarskih čimbenika, bila je odstraniti konkurenciju ustaljene izvozne magistrale kroz Kranjsku preko Ljubljane prema Trstu i Rijeci.

3. 2. 1. Revitalizacija prometne infrastrukture

3. 2. 1. 1. Cestovna i riječna infrastruktura

Plovne rijeke od kojih je sve kretalo, Dunav i Tisa, Sava i Kupa bile su, a posebice posljednje dvije, u vrlo lošem stanju. U prvoj polovici stoljeća žitna magistrala Dunav-Sava-Kupa-Karolina gotovo da se i nije koristila u ozbiljne komercijalne svrhe pa će s reformnim djelovanjem u tom smislu nezaobilazna biti tek epizoda vezana uz osobu kapetana Temišvarskog Banata Teodora Schleya, koji je 1757. godine odlučio ispitati novi pravac – pored ustaljenog Kranjskog – izvoza južnougarskog žita prema Jadranu. Njegova inicijativa bila je pod pokroviteljstvom temišvarskog grofa Perlasa i predsjednika Dvorskog trgovačkog vijeća grofa Choteka. O tom pothvatu, o kojemu će riječi biti nešto kasnije, izradio je elaborat s prijedlozima za nadležne institucije. Zaključio je da je obala Save prekomjerno obrasla šikarama koje onemogućavaju vuču lađa te da to iskorištavaju i razbojnici, dok je problem Kupe velik broj vodenica i mlinova. Rješenje vidi u nametu od jedne forinte za svaki brod čime bi se poboljšala plovnost, a smatra da to nije nemoguće jer godišnje se u oba smjera proveze oko tisuću koraba (*Croatische Koraben*). Potom predlaže izgradnju skladišta za žito u Sisku i Karlovcu radi pretovara robe na manje lađe, odnosno vučne zaprege. Karaman zaključuje kako je „Schley svojim radom...nesumnjivo doprinio u znatnoj mjeri da su komercijalne oblasti u Beču ozbiljno zahvatile u daljnje rješavanje problema prometa na Kupi i Karolinskoj cesti“.⁴⁹

Ruta koja je bila osnovica kopnenog dijela izvozne magistrale bila je Karolinska cesta. Nazvana tako prema vladaru Karlu VI., gradila se od 1728. do 1732. u duljini od 106 kilometara, približno prateći stare frankapanske putove, na relaciji Karlovac-Bosiljevo-Vrbovsko-Mrkopolje-Fužin-Hreljin-Bakar-Rijeka. S Karolinom došlo je do intenzivnije cirkulacije ljudi i roba na toj trasi žitnoga puta. Za održavanje ceste ubirane su pristojbe za kola i stoku u mitnicama. No zbog minimalno uloženi sredstava (70.000 forinti), ona je ostala preuska, s puno zavoja i strmina, a smetnja tom prometnom pravcu bili su i hajduci, uglavnom pravoslavni Vlasi.

47 N. BUDAK 2007: 145-146.

48 I. KARAMAN 1966: 310.

49 I. KARAMAN 1966: 281-287.

Pedesetih godina primjećuju se naponi Beča da uredi trgovačke putove što su prolazili kroz Bansku Hrvatsku kako bi se osigurala „kontinuirana povezanost morskih luka sa zaleđem“. To je izvrstan primjer koji osvjetljava djelovanje državnih mehanizama, točnije zajedničke konferencije predstavnika civilnog Dvorskog trgovačkog vijeća i Bankalne komisije te vojnog Karlovačkog generalata u Beču 1754., što detaljno elaborira Igor Karaman.⁵⁰ Temeljni rezultat konferencije je kolonizacija središnjeg dijela Karoline (oko Mrkopolja – *Colonienbezirk*) i to s Vlasima, da bi ih šezdesetih godina zamijenili vjerniji i radišniji Česi i Nijemci, a s ciljem održavanja ceste i opskrbom putnika. Spona ka neometanom djelovanju u tom pogledu bili su i hrvatski staleži, koji često one trase trgovačkog puta koji je prolazio preko njihovog teritorija nisu održavali. Godine 1765. Dvorsko trgovačko vijeće izuzelo je kraj s lijeve strane Karolinske ceste na potezu od Mrkopolja do Vrbovskog iz sastava Vojne krajine i pripojilo ga Austrijskom primorju zbog čega je Karolina izgubila značaj granice s Karlovačkim generalatom. Ti odvojeni predjeli 1777. bit će uključeni u Severinsku županiju. Ipak, tijekom 18. st. Karolina je ostala najvažnija prometnica zapadne Hrvatske.⁵¹

Daljnji angažman oko uređenja te panonsko-jadranske magistrale vezan je uz tzv. Raabovu spomenicu, to jest elaborat savjetnika Tršćanske intencance Franza Raaba iz 1759. nastao na temelju obilaska terena s T. Schleyem, predstavnikom Banske Hrvatske I. Bužanom i delegatom Vojne krajine J. M. Mayerom. Elaborat predlaže i povećanje obradivih površina u Ugarskoj i Hrvatskoj jer navodi da potražnja Temišvarске kompanije i trgovačkog udruženja u Trstu neprestano raste. On zapaža da Vlasi na središnjoj trasi Karolinske ceste ne pridonose stabilizaciji prometnice, štoviše oni se udružuju s razbojnicima pri prepadi-ma na prijevoznike pa predlaže raseljavanje Vlaha i naseljavanje kolonista iz zapadnog dijela Monarhije. Ponovno se traži regulacija toka Kupe i izgradnja žitnih skladišta. Elaborat je raspravljen na sjednici u Beču u studenom 1759. te je dobio sankciju carice Marije Terezije, a to je označilo početak sistematskih radova na uređenju te trgovačke magistrale.⁵²

Kao primjer valja spomenuti i spomenicu Temišvarске kompanije iz 1763. godine koja predlaže dodatna poboljšanja magistrale. O vlastitom trošku ona želi opremiti flotu velikih lađa dugih 12 hvatova i nosivosti od 1000 stara koje bi podijeljene u grupe neprestance održavale plovidbu tijekom devet plovni-h mjeseci. Jednoj takvoj grupi od oko osam lađa od Banata do Siska treba između 50 i 55 dana plovidbe. Za to se predlaže i čišćenje riječnog korita te konačno saniranje problema na uvijek problematičnoj srednjoj ruti Karoline. Osiguranjem svih ovih parametara, Kompanija dolazi do izračuna da je ova magistrala s troškom od 2.44 forinte izračunanim prema nosivosti jednog broda, dakle 1000 stara, jeftinija od kranjske gdje trošak za prijevoz iste količine iznosi 2.48 forinte.⁵³

Za razliku od Karolinske koja je prolazila isključivo civilnim područjem, Jozefinska cesta, građena između 1770. i 1779. na ruti Karlovac-Generalski stol-Tounj-Tržan-prijevoj Kapela-Brinje-prijevoj Vratnik-Senj, u cijelosti je išla krajiškim područjem. Jozefinska je cesta bila i znatno naprednija, građena prema najvišim europskim standardima za što je utrošeno 350.000 forinti. Duga je 100 km za održavanje kojih je angažirano 220 cestara. U Karlovcu je 1790. osnovano državno prijevozničko poduzeće s 500 kola i 120 konja s tridesetak zaposlenih zanatlija. Godine 1777. roba koja je njom kolala oslobođena je plaćanja carine, pa je Jozefina postala žila kucavica Karlovačkog generalata, ali i civilne Hrvatske jer je to bila najbrža spona između hrvatske unutrašnjosti i Jadranskoga mora pri čemu je senjska luka doživjela procvat.⁵⁴

50 I. KARAMAN 1966: 277-281.

51 Ž. HOLJEVAC 2013: 310-312; I. HORBEC 2013: 423.

52 I. KARAMAN 1966: 287-295.

53 I. KARAMAN 1966: 300-304.

54 Ž. HOLJEVAC 2013: 312; N. BUDAK 2007: 72-73.

Tu su i druge nove ili obnovljene ceste. Od 1786. Terezijanska cesta Gospić-Oštarije-Karlobag, a do 1789. modernizirana je cesta Žuta Lokva-Gospić-Knin-Zadar. Krajem stoljeća građena je i tzv. kor-donska cesta južna Lika-Srb-Drežnik-Karlovac. Na tim magistralnim cestama otvarane su i poštanske postaje za izmjenu konja i slične usluge. Ipak, pravi iskorak od Karoline i Jozefine bit će tek 1811. Luj-zinska cesta od Karlovca do Rijeke koja je prolazila kroz naseljeniji kraj te je prometno bila pogodnija.⁵⁵

3. 2. 1. 2. Razvoj primorskih luka

Kad su Osmanlije već bili potisnuti prema Istoku, car Leopold je 1703. uoči Rata za španjolsku baštinu odlučio iskoristiti primorske luke pa je dao nalog Englezu Edmundu Halleyu da ih pregleda i odluči se za bolje. On se odlučio za Bakar, Bakarac i Kraljevicu pri čemu je predvidio opskrbu flote hrvatskim i ugarskim proizvodima za što je predložio izgradnju infrastrukture i prometnica. S tim je intenzivnije nastavio Karlo VI. kada je 1717. Trst i Rijeku proglasio slobodnim lukama koje su 1719. postale *porti franchi austriachi* te izgradnjom Karoline deset godina kasnije. Bio je to svojevrsni zametak podunavsko-jadranske izvozne magistrale.⁵⁶

Dakako, poticaj za to nije došao niotkud. Luke Primorja kontinentalnoj Hrvatskoj nude prirodan izlaz na more, pri čemu se ističe Rijeka jer je izlaz nudila i slovenskim, austrijskim te srednjoeuropskim zemljama uopće. Za Hrvatsku će od velikog značaja biti i luka Senj koja nije bila pod riječkom upravom, ali je bila najvažnija luka Vojne krajine. Karaman napominje kako su ti „emporiji organski urasli u jedinstveno biće gospodarskog života Hrvatske“.⁵⁷

Spomenuti Franz Raab pridonio je i razvoju arsenala i ratne luke Kraljevica, koja je također služila za izvoz temišvarskog žita, ali je njezina flota imala primarnu ulogu štiti Austrijsko primorje i njegove pomorce od gusara. Elaborat što ga je Raab izradio prihvatila je carica Marija Terezija napominjući da je to „stvar što se tiče općeg dobra čitave države“. S inkorporacijom luke u civilnu Severinsku županiju dolazi do zaokreta prema njoj trgovačkoj djelatnosti, no Kraljevica će sve do pada Venecije u habsburške ruke zadržati status austrijskog vojnopomorskog središta.⁵⁸

Senjska luka, okružena nepristupačnim kamenim uzvisinama, u drugoj polovici stoljeća doživjela je svoje zlatno doba. Težak teren nije joj „ukrao“ ulogu glavnog emporija za opskrbu žiteljstva Karlovačkog generalata pa godišnje prema Senju ide i do 100.000 konja. Bio je to poticaj za izgradnju Jozefinske ceste 1775.-1779. koja je Karlovac spajala sa Senjom, a odvojkom preko Otočca i Gospića i s Karlobagom. Na taj su način obje luke uključene u trgovačko-poslovne krugove Hrvatske i Slavonije.

3. 2. 1. 3. Razvoj urbanih trgovačkih čvorišta na magistrali

Dakako, na toj su se magistrali i u njezinoj okolici razvili gradovi i mjesta uključeni u oživljavanje trgovačkog života. Reprezentativan primjer, pored već spomenutih primorskih gradova-luka, su Karlovac i Sisak. Karlovac je od vojno-obrambenog brzo prerastao u prometno-trgovačko središte pa ga Budak s pravom naziva „možda i najvažnijim trgovačkim središtem Hrvatske“. Grad je 1763. dobio

55 Ž. HOLJEVAC 2013: 312-313.

56 N. BUDAK 2007: 71.

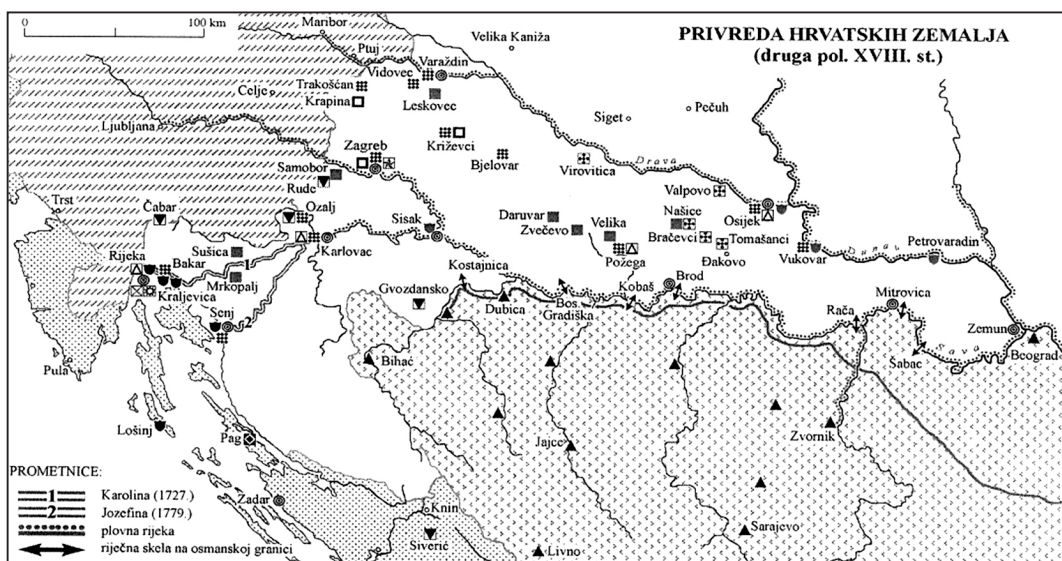
57 I. KARAMAN 1992: 13-27.

58 I. KARAMAN 1992: 29-61.

status vojnog komuniteta, a 1778., kada je imao 2.417 žitelja, status slobodnog kraljevskog grada. Vojni element gubi se od 1783. kada se sjedište generalata premješta u Zagreb. Karlovac nije ojačao samo zbog žitnog puta, već i zbog magistrale kojom prolaze stoka i pamuk iz Bosanskog pašaluka. Sredinom stoljeća cestom je povezan sa Zagrebom i dobiva most na Kupi na kojoj se nalaze skladišta, pristaništa i brodogradilište, a zbog potreba trgovine krajem stoljeća grad ima 431 obrtnika. Najbogatiji sloj bili su veletrgovci i brodovlasnici koji plove čak i Crnim Morem do Carigrada. Zbog takve tranzitne uloge, u Karlovcu se razvija i ugostiteljstvo.

Na sličan se način razvio i Sisak koji je razgraničenjem između civilne i vojne Hrvatske 1769. ostao podijeljen na dva dijela, a Kupa je postala granica između dva upravna područja. No i kaptolska i vojna uprava pridonijela je razvoju prometno-trgovačkog karaktera Siska u kojemu su također izgrađena žitna skladišta.

Dakako, pored ovih gradova-čvorišta razvili su se i neki koji ne leže na „žitnom putu“, poput Zagreba, a posebice Varaždina koji je svoju zavidnu trgovačku aktivnost imao zahvaliti trgovini s Venecijom i zapadnim pokrajinama Monarhije, no oni nisu u značajnijoj mjeri pridonijeli konjunkturi žitne trgovine.⁵⁹



Slika 3. Važniji prometni pravci u kontinentalnoj Hrvatskoj (isječak karte; preuzeto iz: N. BUDAK 2007: 226)

3. 2. 2. Trgovačka aktivnost na panonsko-jadranskoj magistrali

U statističkom pogledu o samom obujmu prometovanja žitnim putom, potom količinama robe ili količinama zarade te subjektima te trgovine u literaturi gotovo da nema podataka, osim pojedinačnih primjera pa će se neke od njih i ovdje navesti.

Jedno od prvih većih komercijalnih putovanja magistralom je ono spomenutog Teodora Schleya, kapetana Temišvarskog Banata, iz 1757.-1758. godine. Bila je to prava avanturistička ekspedicija na

59 I. JUKIĆ 2013: 272; N. BUDAK 2007: 123-124.

koju je krenuo trima brodovima i uz vojnu asistenciju iz Nove Palanke Savom do Siska, potom Kupom do Karlovca i konačno Karolinom do Rijeke. Podunavsko žito i sušeno meso prodao je dijelom u Karlovcu, a dijelom u Rijeci, gdje je potom za prodaju u Banatu kupio šećer, ribu, ulje, kandinirano voće, vino i dr., a kada je to preprodao, uračunavši i putne troškove za oba smjera, imao je čistu dobit od 878,13 forinti.⁶⁰

Zanimljivo je kako se isprva podunavska i slavonska pšenica na talijanskom tržištu nije mogla prodavati po povoljnim cijenama, stoga što je ona bila pomiješana s raži ili drugim žitaricama, a često je, kako slavonski seljaci uglavnom nisu imali ambare već su je čuvali u jamama, zaudarala po zemlji.⁶¹

Dakako, u godinama nakon Schleyeve ekspedicije kada se cjelokupni prometni pravac obnovio i pripremio u svrhu intenzivnog prometovanja, sudjelovalo je u toj posredničkoj trgovini i plemstvo u okviru privatnih inicijativa. Tako je plemić-poduzetnik, general i banski namjesnik Adam Batthyany odvezio banatsko žito preko Siska i Karlovca u Senj i Bakar gdje je izgradio vlastita skladišta iz kojih je žito prodavano u Livornu.⁶² Izvrstan uvid u taj poslovni svijet daje primjer Senjanina Marka Sussanija koji je istodobno bio moćni riječki brodovlasnik i najistaknutiji lađarski trgovac u Karlovcu.⁶³ Već godine 1770. Savom s kopitnice ljudi, volovi ili konji vuku i tisuću lađa godišnje kroz devet plovnih mjeseci.

U onom drugom, kopnenom dijelu magistrale od Karlovca do Primorja uvijek se vodilo računa o tome da se izbjegne problem tzv. praznog povratka kada bi prijevoznici, često lokalno žiteljstvo, krenuli iz primorskih luka prema Karlovcu. Pod tim se podrazumijeva da je tovarne prostore trebalo napuniti robom koja će se prodati u ravninama Kupe, Save ili Dunava, kao što je to učinio i Teodor Schely. Najčešće izvožen proizvod iz Primorja prema kontinentalnoj Hrvatskoj bila je sol, kojom su se nerijetko lokalnim prijevoznicima s Karoline i drugih cesta plaćale prijevozničke usluge. Tako je u drugoj polovici stoljeća Karlovac postao skladištem morske soli. Štoviše, tamo je Marija Terezija 1776. naredila izgradnju „solare“, pa se iz Karlovca sol izvozila u Pokuplje, Posavinu i Slavoniju.⁶⁴

Opskrba Vojne krajine za domaće je trgovce bila vrlo unosna, primjerice pravnik i kraljevinski i gradečki blagajnik Franjo Kušević obogatio se opskrbom vojske suknom. Drvo kao još jedan predmet razmjene između žiteljstva Primorja i krajiškog stanovništva u zaleđu također je bilo problematično. Naime, drvo je jedini predmet kojim je krajiško stanovništvo u većoj mjeri moglo trgovati, dok je s druge strane njihova opskrba živežnim namirnicama uvelike ovisila o primorskim lukama. Luke su to pak iskorištavale na račun krajišnika, s obzirom da je drvo bilo jeftinije od živeža, pa je takvo poslovanje dovodilo do pojačane eksploatacije šuma. Ipak, stanje je djelomično uređeno 1788. Zakonom o šumama kada je Beč odredio da se trgovanje kvalitetnim brodograđevnim drvom stavlja pod nadzor države, dok je drvo za ogrjev i dalje ostavljeno slobodnoj razmjeni krajišnika i Primoraca.⁶⁵

I rad Alexandera Buczynskog evaluira taj stalni sukob vojnih i trgovačkih vlasti na primjeru grada Senja nakon što je grad sredinom stoljeća stavljen pod nadležnost Tršćanske trgovačke intendance. To se očituje u činjenici da je nakon brojnih zaokreta tek 1773. Senju „zauvijek“ bilo dopušteno uvoziti

60 I. KARAMAN 1966: 281-287.

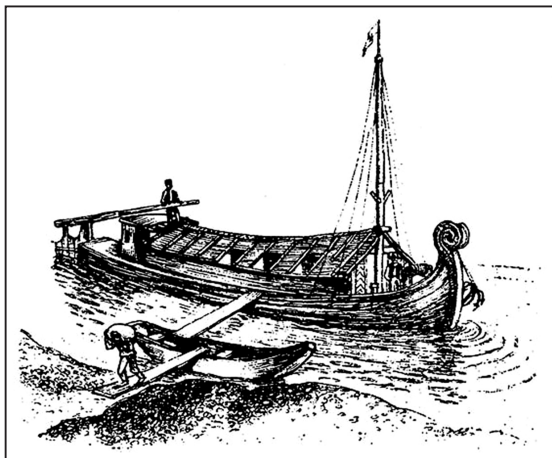
61 R. HORVAT 1994: 120.

62 N. BUDAK 2007: 145-146.

63 N. BUDAK 2007: 124.

64 I. KARAMAN 1966: 276; R. HORVAT 1994: 132-133.

65 I. KARAMAN 1992: 70-74.



Slika 4. Prikaz tzv. žitne lađe (izvor: <http://mek.niif.hu/02100/02152/html/02/img/8-209.jpg>; preuzeto 30.8.2016.)

krajiško žito, ali su i dalje ostala prisutna poneka ograničenja. Mnogo je važniji bio uvoz dalmatinskog vina preko senjske luke, a on se „tretirao kao pitanje privrede građanske Hrvatske *par excellence*“. Vojne su vlasti taj uvoz naizmjenice dopuštale i zabranjivale, ovisno o potrebama Karlovačkog generalata, dok ga je Trgovinsko-gospodarska komisija Hrvatskog kraljevskog vijeća nastojala potpuno ukinuti, smatrajući da se zbog intenziteta te razmjene velike količine novca odlijevaju van granica Monarhije te da na krajiško tržište treba usmjeriti vina iz civilne Hrvatske. Početkom sedamdesetih godina taj je uvoz prekinut pa su se senjski trgovci vinom našli u nezavidnom položaju.⁶⁶

Dok je gotovo sva roba koja je pristizala u primorske luke Karolinom, Jozefinom i drugim cestama, prodavana i odvožena prema talijanskoj obali, manji dio završavao je u dalmatinskim gradovima o čemu je pisano i ranije. Tako je Rijeka, koja će kasnije postati glavna uvozno-izvozna luka ugarskog dijela Monarhije, već u prvoj polovici stoljeća održavala intenzivnije trgovačke veze s Dubrovnikom. Rijeka je u Republiku izvozila žito, željezo, stočne proizvode, med i vosak, a od nje je primala ulje, vunu, kožu i duhan. Ta se veza održala i kasnije pa je 1782. godine u Rijeci boravio dubrovački diplomat Luka Sorkočević. O značaju i potencijalu riječke luke svjedoči brojka iz 1777. godine o 3.000 jedrenjaka koji su prošli kroz senjsku luku.⁶⁷

3. 2. 2. Trgovina s Bosnom i Hercegovinom

Osim ove „unutarnje“ trgovine između različitih upravno-političkih područja Habsburške Monarhije, dio paradigme o konjunkturi kontinentalne trgovine 18. stoljeća jest i trgovina s Bosanskim pašalukom. Sve do odredbe Marije Terezije 1769. vodeći čimbenik u trgovini između dvaju carstava bili su trgovci iz Osmanskog Carstva, kada su se prema istoj trebali opredijeliti kojega će carstva biti podanici, s obzirom da inače nisu niti jednom plaćali poreze.⁶⁸

Posrednički medij tih trgovačkih dodira, baš kao i onih između Bosne i dalmatinskih luka, jest tzv. sanitarni kordon, zaštitni zdravstveni pojas uz granicu s Osmanskim carstvom. I njegov nastanak vezan je uz reformno kameralističko djelovanje Karla VI. koji je 1728. izdao patent za organizaciju kordona na području Slavonske vojne krajine uzduž Save od Jasenovca do Zemuna. Na tom prostoru središnja uloga pripala je Brodu na Savi. Osim sjedišta sanitarnog kordona, Brod je imao i ulogu važnog prijelaza granične rijeke pa je u njemu uspostavljen kontumac, to jest karantena. U vezi s tim osnovano je, sa sjedištem u Osijeku, i Slavonsko sanitarno povjerenstvo kojemu je na

⁶⁶ A. BUCZYNSKI 1991: 213-214.

⁶⁷ M. BERTOŠA, S. BERTOŠA 2013: 339.

⁶⁸ L. ČORALIĆ, M. VRBANUS 2013: 144.

čelu bio zapovjednik Slavonske vojne granice. Usprkos važnosti kontumaca, propisani boravak u njemu sputavao je putnike, a kršiteljima izolacije isprva je dosuđivana smrtna kazna čemu je za opomenu uzduž Save na svakih pola sata hoda postavljeno vješalo.⁶⁹

No, neregularan prelazak granice ipak se često nije mogao zaustaviti. Osmanski trgovci podmićivali su krajišnike na kordonu, zbog čega je određeno da se kordonska služba vrši na terenu vanmatičnih satnija. Najčešći predmet krijumčarenja bila je sol koja se često skrivala u kućama krajišnika zbog čega su ih vojne vlasti pretraživale, dok je kazna za krijumčarenje soli zbog narušavanja državnog monopola bila dvadesetogodišnji zatvor.⁷⁰

No država promet s Bosanskim pašalukom nije uređivala samo u Posavlju, nego i u zapadnoj regiji Hrvatske. Naime, sredinom pedesetih godina nastojala je razviti luku Karlobag koja je trebala imati ulogu tranzitno-izvoznog središta za karavansku trgovinu iz Bosne i Hercegovine, tako da se dotadašnji pravac prema mletačkoj Dalmaciji skrene prema Austrijskom primorju. Međutim, za to je bilo potrebno izgraditi dodatnu infrastrukturu, a i krajiško stanovništvo nije bilo mnogo zainteresirano za takav prijedlog jer je ono već sudjelovalo u razmjeni u kojoj su oslobođeni carina, dajući primorsku sol za žito iz Bosne. Od uređenih graničnih prijelaza i tridesetnica valja spomenuti statistike tridesetničarskog ureda u Radanovcu kod Gospića. Taj ured u razdoblju od 1755. do 1761. obuhvaća doduše samo 0.6% ukupnog uvoznog-izvoznog prometa, ali ipak daje podatke da je uvozni promet koji je išao preko njega s Bosnom bio povezan 35%, a uvozila se redom pšenica, duhan, rakija, ovce, konji i drugo. I ta statistika ide u prilog činjenici da su takva nastojanja države propala, s obzirom da je predviđeni sustav tridesetnica bio nepovoljan i da stoga cijeli projekt nije mogao biti konkurentan ustaljenoj osmansko-mletačkoj karavanskoj trgovini.⁷¹

4. ZAKLJUČAK

Upravno-politička razjedinjenost hrvatskih zemalja koje se okvirno mogu podijeliti u dvije sfere utjecaja, mletačku i habsburšku, nastavila se i u 18. stoljeću. Prva polovica stoljeća i dalje je odisala ratničkim ozračjem zbog niza protuosmanskih ratova kojima se oslobodio dio hrvatskog etničkog prostora. Potom se u drugoj polovici stoljeća na oslobođenim prostorima – značajnim geopolitičkim cjelinama poput Slavonije, Podunavlja i dalmatinskog zaleđa – pristupilo sveobuhvatnoj konsolidaciji i revitalizaciji zatečenog devastiranog i depopuliziranog krajolika. Pri tome je velika pažnja pridodana zamrloj trgovačkoj aktivnosti. Ta je tendencija imala drukčije razvojne putove u mletačkoj i habsburškoj sferi pa stoga možemo govoriti o dvjema paradigmama u toj „renesansi“ trgovačke djelatnosti – konjunkturi pomorske i konjunkturi kontinentalne trgovine.

Intenzitet revitalizacije trgovine ovisio je o više faktora. Prije svega o širem europskom gospodarskom napretku, a time i činiteljima iz mletačke i habsburške središnjice. Mletačka Republika je uslijed gubitka svog trgovačkog potencijala u širem Sredozemlju i pod utjecajem merkantilizma nastojala oblikovati trgovačku aktivnost svojih istočnojadranskih podanika. To je činila ukidanjem restrikcija i davanjem povlastica za trgovanje, ponajprije ono izvozno-tranzitnog karaktera u lancu čija je prva karika bila karavanski promet s bosansko-hercegovačkim zaleđem, odnosno korpusom

69 R. SKENDEROVIĆ 2015: 313-325.

70 D. MATANOVIĆ 2015: 251-259.

71 I. KARAMAN 1992: 74-76.

hrvatskog etničkog prostora pod Osmanskim Carstvom. Prostor za takav razvoj otvoren je i s propašću dubrovačkog trgovačkog monopola u jugoistočnoj Europi pa dolazi do uspona dalmatinskih i bokeljskih lučkih gradova, poput Zadra u trgovini stokom i Splita u trgovini s ostalim predmetima razmjene. Jedna od karika s početka lanca bila je i kopnena trgovina s zapadnom Hrvatskom na ličkoj granici, iako u znatno manjem opsegu. Nastavak lanca odnosio se na pomorsku trgovinu, odnosno transport bosansko-hercegovačke i domaće dalmatinske robe na krajnja odredišta. O tome svjedoči opseg unosne brodarsko-pomorske trgovačke aktivnosti u kojoj primat u kvantitativnom smislu drže bokeljske, pelješke i kvarnerske obitelji. Bosansko-hercegovačka roba uglavnom se izvozila na strana tržišta, dok je razmjena između hrvatskih jadranskih luka utemeljena na principu preusmjeravanja poljodjelskih, stočarskih i sirovinskih viškova. U tom smislu gledamo na međusobne trgovačke kontakte srednje Dalmacije, mletačke Istre, Austrijskog primorja, Dubrovnika i Boke kotorske, dok je jedna od posljedica aktivizacije trgovine i rast broja stanovništva u mletačkim istočnojadranskim posjedima. Konjunktura izvozno-tranzitne trgovine nastavila se sve do francuske uprave 1806., kada je – unatoč potpori nove uprave trgovini – zbog vojno-političkih okolnosti došlo do zastoja konjunktura koja je bila „zlatni rudnik“ istočnojadranske obale.

Tendencija Venecije da zavlada jadranskim zaljevom u pravom smislu riječi bila je prijeko potrebna i zbog konkurentne revitalizacije austrijskih primorskih luka. Te su luke, kao dio lanca druge paradigme, sastavni čimbenik trgovačke konjunktura na hrvatskom kontinentu, konjunktura u razvoju podunavsko-jadranske magistrale, tzv. žitnog puta. Taj „habsburški“ korpus hrvatskih zemalja, iako pod jednom državom i krunom, također se nalazio pod nizom jurisdikcija koje su dijelile prostor, ljude i svakodnevicu. Ovdje je uloga merkantilizma, točnije kameralizma bila još važnija i svoj temelj ima u reformnom djelovanju Karla VI. koji je započeo s izgradnjom prometne infrastrukture kao preduvjeta za izlazak podunavske, ugarske i slavonske ravnice na međunarodno tržište žitarica. Prateći izgradnju te paradigme pratimo i napore državnih institucija poput Dvorskog trgovačkog vijeća i Dvorskog ratnog vijeća, koje su uz domaće političke čimbenike izgurale ustaljenu žitnu rutu preko Kranjske. No, pravi zamah trgovine žitom bilježi se tek u drugoj polovici stoljeća. Pored revitalizacije riječnih i cestovnih komunikacija, brižno su aktivirane i austrijske luke Primorja kao prirodan izlaz za hrvatsku ravnicu i konačno, takvim radom došlo je i do oživljavanja urbanih središta koja su postala pravi posrednički emporiji na panonsko-jadranskoj magistrali. Baš poput dalmatinskog slučaja, u poslijeratnom mirnom razdoblju oživljena je i trgovina s Bosnom i Hercegovinom gdje su medij razmjene bile vojne vlasti. Naposljetku, takav sveopći trgovački zamah rezultirao je i stvaranjem značajnih spisa ekonomske znanosti iz pera hrvatskih stručnjaka.

Uz gore navedene i u radu evaluirane činjenice, možemo odgovoriti na pitanja koja su otvorena u uvodnom dijelu. S obzirom da je od polovice 18. stoljeća došlo do dugogodišnjeg mira između Mletačke Republike i Habsburškog Carstva s Osmanskim Carstvom, oživljavanje gospodarstva kao primarnog cilja dviju kršćanskih zemalja odrazilo se i na međusobnoj izmjeni silnica u trgovačkoj, a time i u gospodarskoj komunikaciji uopće. Dakako, intenzivnija je robna razmjena na regionalnoj razini – poput žive trgovačke razmjene između Dalmacije, Boke kotorske, Istre i Dubrovnika ili pak suradnje Vojne krajine, Banske Hrvatske, Provincijala i Austrijskog te kasnije Ugarskog primorja u izvoznoj žitnoj trgovini – dok je na međuregionalnoj razini razmjena nešto skromnija, ali ipak postojeća i na kopnu i na moru, kako na ličkoj granici tako i preko luka Primorja, a ponajviše na bosansko-hercegovačkoj granici. Važno je napomenuti da je svaki poticaj za međusobnu trgovačku razmjenu bio obostran, bio on plod državne ili privatne inicijative, što vidimo u spomenutim primjerima riječko-dubrovačke pomorske robne razmjene, senjsko-karlovačkog trgovca Marka Sussanija ili

krijumčarenja malih trgovaca na bosansko-krajiškoj granici. Ti nam primjeri dokazuju da konjunktura u trgovačkoj djelatnosti kakve su doživjele i hrvatske zemlje nužno dovode do potrebe za otvaranjem novih tržišta gdje treba plasirati robne viškove. Stoga možemo reći da je država bila glavni čimbenik za gospodarsku komunikaciju između njoj podložnih zemalja, dok je potražnja kao posljedica općeg ekonomskog boljitka bila centripetalna sila u spajanju različitih zemalja istog hrvatskog etničkog prostora kao dijelova austrijske, mletačke, osmanske i dubrovačke države. Nadalje, čvrste granice koje su dijelile hrvatske prostore, nagrizane su upravo posredstvom trgovačkih kontakata, a to pak vidimo na primjeru trgovanja na dalmatinsko-ličkoj granici, koje je od razgranatog krijumčarenja intervencijom samih država preraslo u legalnu aktivnost. Drugim riječima, trgovačka komunikacija je kao svojevrsni medij nesvjesno postupno utirala put za razmjenu ostalih, a tako i kulturnih dobara, čime je, pored gospodarske, mogao početi i proces komunikacije hrvatskih zemalja u nacionalnom smislu. Stoga s punim pravom možemo reći da je 18. stoljeće, a posebice njegova druga polovica, vrijeme živuće integracije hrvatskih zemalja.

LITERATURA

- N. BAJIĆ-ŽARKO, 2004 – Nataša Bajić-Žarko, *Split kao trgovačko i tranzitno središte na razmeđu istoka i zapada u 18. stoljeću*, Split, 2004.
- M. BERTOŠA, S. BERTOŠA, 2013 – Miroslav Bertoša, Slaven Bertoša, Zapadna Hrvatska – Istra, Rijeka i Kvarner, in: *U potrazi za mirom i blagostanjem: hrvatske zemlje u 18. stoljeću*, ed: Lovorka Čoralić, Zagreb, 2013, 323-344.
- A. BUCZYNSKI, 1991 – Alexander Buczynski, Trgovački pomorski grad Senj i Tršćanska trgovačka intendantca (1752-1775), *Senjski zbornik*, 18, 1991, 205-216.
- N. BUDAK, 2007 – Neven Budak, *Hrvatska i Slavonija u ranome novom vijeku*, Zagreb, 2007.
- L. ČORALIĆ, 2013A – Lovorka Čoralić, Hrvatski jug – Dalmacija, in: *U potrazi za mirom i blagostanjem: hrvatske zemlje u 18. stoljeću*, ed: Lovorka Čoralić, Zagreb, 2013, 345-364.
- L. ČORALIĆ, 2013B – Lovorka Čoralić, Mletačka Republika, in: *U potrazi za mirom i blagostanjem: hrvatske zemlje u 18. stoljeću*, ed: Lovorka Čoralić, Zagreb, 2013, 439-457.
- L. ČORALIĆ, M. VRBANUS, 2013 – Lovorka Čoralić, Milan Vrbanus, Gospodarstvo, in: *U potrazi za mirom i blagostanjem: hrvatske zemlje u 18. stoljeću*, ed: Lovorka Čoralić, Zagreb, 2013, 127-148.
- Ž. HOLJEVAC, 2013 – Željko Holjevac, Zapadna Hrvatska – Gorski kotar, Lika, Krbava i Primorje, in: *U potrazi za mirom i blagostanjem: hrvatske zemlje u 18. stoljeću*, ed: Lovorka Čoralić, Zagreb, 2013, 301-321.
- I. HORBEC, 2013 – Ivana Horbec, Habsburška Monarhija, in: *U potrazi za mirom i blagostanjem: hrvatske zemlje u 18. stoljeću*, ed: Lovorka Čoralić, Zagreb, 2013, 407-438.
- I. HORBEC – M. VRBANUS, 2015 – Ivana Horbec, Milan Vrbanus, Sava – poticaj i prepreka trgovini u 18. stoljeću, in: *Rijeka Sava u povijesti: zbornik radova znanstvenog skupa održanog u Slavanskom Brodu 18-19. listopada 2013*, ed: Branko Ostajmer, Slavonski Brod, 2015, 281-312.
- R. HORVAT, 1994 – Rudolf Horvat, *Povijest trgovine, obrta i industrije u Hrvatskoj*, Zagreb, 1994.
- I. KARAMAN, 1966 – Igor Karaman, Trgovinska magistrala Sisak – Karlovac – Rijeka i merkantilistička politikabečkog dvora u godinama 1749-1767, *Staurine JAZU*, 53, Zagreb, 1966, 263-312.
- I. KARAMAN, 1989 – Igor Karaman, *Privredni život Banske Hrvatske od 1700. do 1850.*, Zagreb, 1989.
- I. KARAMAN, 1992 – Igor Karaman, *Jadranske studije*, Rijeka, 1992.
- M. KATUŠIĆ, 2013A – Maja Katušić, Hrvatski jug – Dubrovačka Republika i Boka kotorska, in: *U potrazi za mirom i blagostanjem: hrvatske zemlje u 18. stoljeću*, ed: Lovorka Čoralić, Zagreb, 2013, 365-387.
- M. KATUŠIĆ, 2013B – Maja Katušić, Pregled političkih zbivanja, in: *U potrazi za mirom i blagostanjem: hrvatske zemlje u 18. stoljeću*, ed: Lovorka Čoralić, Zagreb, 2013, 3-26.
- J. LUETIĆ, 1991 – Josip Luetić, O pomorsko-gospodarskim vezama Boke kotorske i Dubrovačke Republike XVI.-XIX. stoljeća, *Dubrovački horizonti*, 31, Dubrovnik, 1991, 38-45.
- D. MATANOVIĆ, 2015 – Damir Matanović, Sava u svakodnevnom životu krajišnika Slavonske vojne krajine, in: *Rijeka Sava u povijesti: zbornik radova znanstvenog skupa održanog u Slavanskom Brodu 18-19. listopada 2013*, ed: Branko Ostajmer, Slavonski Brod, 2015, 251-259.
- Š. PERIČIĆ, 1992 – Šime Peričić, Prilog upoznavanju pomorsko-trgovinskih veza Dalmacije i Istre u XVII. i XVIII. stoljeću, *VIA*, 2-3 (1992-1993), 65-81.
- Š. PERIČIĆ, 1998 – Šime Peričić, *Gospodarska povijest Dalmacije od 18. do 20. stoljeća*, Zadar, 1998.
- R. SKENDEROVIĆ, 2015 – Robert Skenderović, Sanitarni kordon na Savi i začetnici javnog zdravstva u Slavoniji, in: *Rijeka Sava u povijesti: zbornik radova znanstvenog skupa održanog u Slavanskom Brodu 18-19. listopada 2013*, ed: Branko Ostajmer, Slavonski Brod, 2015, 313-325.
- J. VRANDEČIĆ, M. BERTOŠA, 2007 – Josip Vrandečić, Miroslav Bertoša, *Dalmacija, Dubrovnik i Istra u ranome novom vijeku*, Zagreb, 2007.

ECONOMIC RELATIONS BETWEEN CROATIAN COUNTRIES IN THE SECOND HALF OF 18TH CENTURY: HISTORIOGRAPHICAL REVIEW

Summary

The topic of discussion in this paper is the trade and intermediary activities between Croatian lands in the 18th century as the most prevalent form of economic communication. The development of the trade in goods trend between several Croatian ethnic areas was determined by a number of circumstances, such as fragmentation of the area into a variety of administrative and political factors, the interests of the Venetian and the Vienna headquarters, general geopolitical and social state of the Croatian territory, but the western, central and southeastern Europe as well. Depending on these factors, security and the construction of the traffic infrastructure for commercial purposes has its origins in the first half of the 18th century. On the base of these assumptions derive the central paradigms of the work upon the progress of terrestrial-marine transit trade in the Croatian south and the transit trade of wheat on the Panonian-Adriatic coastal highway, with the emphasis on the second half of the 18th century. Using the argumentative facts from the academic sources, a picture of the trade as an important intermediary medium between the Croatian areas and people in the last century of the Modern age is being created.

Keywords: economic history; trade; caravans; shipping industry; wheat roads; sanitary cordon; Venetian acquis; 18th century