

vanja katolika na početku turske vlasti, i to izvan Osmanskih granica u susjedne hrvatske krajeve i dalje. Treći migracijski val u 16. st. je najobuhvatniji, jer je zajedno sa širenjem osmanske vlasti prošireno i područje demografskih, etničkih i vjerskih promjena na Slavoniju i Srijem. Broj katolika u Bosni najdrastičnije je opao tijekom četvrte migracijske etape u drugoj polovici 17. st. Taj je migracijski proces nastao kao posljedica turskih poraza, zbog čega je položaj katolika postao još teži pa su početkom XVIII. st. na području čitave BiH ostala samo tri franjevačka samostana, brojne crkve su uništene, a broj katolika spao je na svega dvadesetak tisuća. Katolici tada uglavnom sele na oslobođena područja Slavonije i Srijema, gdje se od tada i vjerska situacija mijenja u njihovu korist.

Da razjasni težak položaj i opadanje katoličkog stanovništva u Bosni, Slavoniji i Srijemu pod osmanskom vlašću, Živković je iznio niz činjenica i problema vezanih za islamizaciju, uništavanje katoličkih samostana i crkava te njihovo pretvaranje u islamske kultne objekte. Uz to, prikazao je i specifičan povlašten status pravoslavne crkve i težnju pravoslavne hijerarhije, koja se javlja tek sredinom XVI. st., da uz potporu osmanskih vlasti podvrgne katoličko pučanstvo. Upravo su ti podaci u dosadašnjoj historiografiji bili zabacivani, unatoč tomu što o progonima katoličkog pučanstva i svećenstva, poglavito franjevaca, svjedoče brojni dokumenti.

Osim mjestimičnih nejasnoća i pojednostavljenih tumačenja, autoru se može prigovoriti što je u okviru svoje koncepcije donekle zaobišao ulogu Crkve bosanske i krstjana u nastanku i promjenama konfesionalne slike u Bosni. Iako je rezultanta etnogeneze i kasnijeg procesa nacionalne integracije s današnjeg stajališta nedvojbeno, tj. u nacionalnom je smislu u Bosni prevladalo vjersko pravilo, u sadržaju knjige osjeća se nedostatak teorijskog pojašnjenja odnosa hrvatske etnogeneze i širenja civilizacijskog utjecaja katolicizma. Također je šteta što je nakladnik previdio stanovite tehničke i uredničke nedostatke knjige. Pritom prvenstve-

no mislimo na pogreške i izostavljanja u tisku, nepreglednu i neatraktivnu naslovnu stranicu, kao i loše reproducirane zemljovide bez naznake iz kojeg su djela preuzeti. Zacijelo bi bilo korisno da su posebno za ovu knjigu izrađeni novi i pregledniji zemljovid, a izostavljeni neki neuobičajeni dodaci.

Unatoč tome, Živkovićevom smo knjigom dobili dosad najpsežniji prikaz vjerskih i s njima povezanih etničkih promjena u Bosni, Slavoniji i Srijemu, pa bi bilo dobro da se s njenim sadržajem, barem u skraćenom obliku na stranim jezicima, upozna i šira europska javnost. Začudno bi bilo da se i nakon posljednjeg, doista užasnog rata na prostorima Bosne i dalje ignoriraju spoznaje o povijesnim činjenicama i procesima koji su naposljetku doveli do tih događaja i da se njima usuprot idealizira stanovita nedefinirana multikulturalnost BiH. Iskustva proteklih stoljeća, o kojima govori ova knjiga, obeshrabruju u pogledu načina i sredstava kojima bi se takva ideja trebala ostvariti.

Stjepan Ćosić

Šime Peričić, *Pomorska trgovina Dalmacije u XIX. stoljeću*. Zadar: Ogranak Matice hrvatske, 1995., 144 str.

Dugogodišnji istraživač gospodarske povijesti hrvatskog priobalja, Šime Peričić, u kratkom je razdoblju objavio dvije značajne knjige o gospodarstvu Dalmacije u 19. st. Godine 1993. u izdanju Književnog kruga iz Splita tiskana je njegova knjiga *Gospodarske prilike Dalmacije od 1797. do 1848.*, a 1995. *Pomorska trgovina Dalmacije u XIX. stoljeću*. Ovim sintetskim djelima bitno je popunjena historiografska praznina kada je riječ o poznavanju dalmatinske, a time i hrvatske gospodarske povijesti u cjelini. Do sada je, naime, u usporedbi s političkim i preporodnim povijesnim temama, gospodarski život bio uglavnom

sumarno analiziran, bez obuhvatnijeg oslonca u arhivskim dokumentima, pa ni rezultati nisu bili potkrijepljeni egzaktnim ekonomskim pokazateljima.

U knjizi *Pomorska trgovina Dalmacije u XIX. stoljeću* po prvi put se na cjelovit način obrađuje ova, uz poljodijelstvo najvažnija gospodarska grana u austrijskoj pokrajini Dalmaciji. Zbog nedostatka izvora, autor se ukratko osvrće na razdoblje tzv. prve austrijske uprave i francuske vlasti, a temeljito izlaganje započinje razdobljem druge austrijske uprave od 1815. Svoje je analize, osobito od tridesetih godina, kada se započinju voditi detaljnije statistike, potkrijepio nizom dokumentiranih brojčanih podataka o svim aspektima pomorske, a djelomično i kopnene trgovine, s obzirom da je dalmatinska trgovina dulje vrijeme imala tranzitni značaj. Arhivske podatke Peričić je crpio iz fondova Povijesnog arhiva u Zadru, a dopunjavao ih je izvorima iz arhiva Trsta, Venecije i Ancone, koristeći se brojnim službenim statistikama i suvremenom periodikom.

Knjiga je podijeljena na četiri dijela u skladu s aspektima pomorskotrgovačke djelatnosti, kako su nalagala i arhivska vrela. U prvom, općem dijelu, razmotreni su osnovni podaci o proizvodnji kao i neke činjenice vezane za institucije i funkcioniranje gospodarstva Pokrajine. U tom sklopu analizirane su mjere za unapređenje trgovine, trgovinsko obrtno komore, društva, strani konzulati i pomorsko trgovački ugovori. Slijedi prikaz cjelokupnog pomorsko trgovačkog prometa Dalmacije kao austrijske pokrajine. Posebno su obrađeni pokazatelji o izvozu, uvozu i tranzitu, a potom i o prometu prema vrstama robe. U trećem dijelu razmatrani su glavni pravci izvanpokrajinske pomorske trgovine, kako prema domaćim, habsburškim lukama, tako i prema drugim zemljama Sredozemlja i Europe. Četvrti dio posvećen je problemima vezanim za razvitak tadašnje pomorske trgovine: nepovoljnoj austrijskoj trgovačkoj i carinskoj politici u Dalmaciji, pitanju slobodnih luka, prihoda od carina i dadžbina, gusarstvu i pirateriji, brodolomima, slabim prometnim vezama, zapre-

kama vezanim za novac i mjere, i ostalim ograničavajućim čimbenicima.

Metodološki dosljedno Peričić sve svoje u tekstu iznesene raščlambe i zaključke potkrepljuje brojčanim statističkim pokazateljima pružajući nam egzaktnu sliku pomorsko trgovačke djelatnosti Dalmacije tijekom 19. st. Posebno su značajni tabelarni prilozi na kraju knjige. Tu su prikazani podaci o vrijednosti, količini i vrsti roba, te broju brodova u pomorske prometu glavnih luka i Dalmacije kao cjeline, a na sličan je način prikazan pomorski promet pokrajine s inozemstvom (Papinskom državom, Napuljskim Kraljevstvom, Jonskim otocima, Grčkom, Egiptom, Velikom Britanijom, Vlaškom, Moldavijom, Rusijom, i posebno s Italijom).

Tema se svakako mogla upotpuniti i proširiti. Na temelju iznesenog gradiva i podataka autoru se pružila mogućnost da znatno opsežnije iskoristi i elaborira brojčane pokazatelje, da još bolje raščlani značaj i odnose dalmatinskih lučkih središta i tako naglasi posebnosti pojedinih regija. Tim više što je i sam već objavio brojne radove o stanju trgovine i gospodarstva u raznim dijelovima Dalmacije. Osim toga, prikupljeni podaci i zaključci mogli bi se svrsishodno dopuniti širom obradom austrijske trgovinske i fiskalne politike, te općenito odnosom Monarhije prema južnihrvatskim krajevima, posebno u vezi s političkim prilikama u drugoj polovici 19. st. Naime, tek razmatranjem interakcije brojnih segmenata i raznolikih procesa društvene zbilje može i gospodarska povijest dobiti svoju potpuniju interpretaciju. Svakako, izostanak šireg okvira ne treba shvatiti kao nedostatak ovako koncipiranog djela, jer je to zadaća jedne opsežnije monografije za koju Peričićeva knjiga može biti u jednom dijelu dobra osnova, jer nam pruža relevantne podatke o svim trgovačkim i gospodarskim trendovima u Dalmaciji tijekom 19. stoljeća.

Peričićevi rezultati jasno ocrtavaju stanje i probleme dalmatinske trgovine. Štoviše, omogućuju i daljnju obuhvatniju sintezu. Razvitak

pomorstva i trgovine tijekom 19. st. uslijedio je unatoč austrijskoj nepomorskoj orijentaciji i brojnim carinskim zaprekama. Nerazvijenost proizvodnje i petrificirani zemljišni odnosi sužavali su mogućnost gospodarskih aktivnosti, pa su pomorstvo i s njim povezana trgovina, uz poljoprivredu, predstavljali jedini potencijal zapošljavanja stanovništva i ulaganja kapitala. Međutim, austrijska je politika bila determinirana zastarjelim kontinentalnim merkantilizmom, a u Dalmaciji je vidjela samo važno vojno-strategijsko područje. Trebalo je dosta vremena da se službeno stajalište centralizirane vlasti korigira u skladu s maritimnim prednostima Dalmacije. Strojne carinske i porezne mjere nove vlasti nisu bile poticajne za trgovački tranzit između dalmatinskih gradova i susjednog bosanskohercegovačkog zaleđa i panonskog područja, od čega je i zavisio njihov gospodarski prosperitet. Na tom je tradicionalnom trgovačkom pravcu došlo do daljnjeg zastoja 1815., kada je zbog epidemije kuge u BiH trgovački promet bio reduciran, što je potrajalo do 1845. Osim toga, Austrija je nastojala izvući maksimalni prihod na temelju postojeće gospodarske strukture, zadržavši mletački model dadžbina. Uz posebno nepovoljne tridesetinske carine i brojne pomorske i lučke pristojbe, na živežne namirnice i alkohol plaćala se i visoka trošarina. Poseban anakronizam je predstavljala mjera kojom su, osim na uvoz i izvoz, nameti naplaćivani i na unutarnji promet u Pokrajini. Nepovoljan carinski sustav nekoliko je puta ublažavan, ali se većim dijelom zadržao tijekom čitavog stoljeća.

Količine glavnih dalmatinskih izvoznih proizvoda, vina, maslinovog ulja i soljene ribe, u apsolutnom su smislu rasle, ali su bile nestalne i nisu jamčile kontinuirani prihod. Najviše su se uvozili razni manufakturni proizvodi i kolonijalna roba (šećer, kava, riža), žitarice, voće i povrće. Kopnenim je putem najviše pristizala stoka i stočarski proizvodi iz BiH.

Dva su osnovna trgovačka pravca prolazila kroz glavne dalmatinske luke: Zadar, Šibenik, Split, Dubrovnik i Kotor. Onaj važniji, pomor-

ski, prema Trstu, Mlecima i gradovima Papinske države, kasnije Italije, i kopneni kojim je roba pristizala iz Osmanskog Carstva i prekovelebitske Hrvatske. Zbog slabo razvijenog poljodjelstva i obrta u Dalmaciji nije uspostavljena sprega proizvodnje i trgovine, koja se mogla razvijati samo u tranzitnom obliku. No i u tom se pogledu situacija mijenjala na štetu dalmatinskih luka. S promjenom geopolitičkih odnosa poslije Bečkog kongresa došlo je i do skretanja osnovnih trgovačkih pravaca prema sjevernom Jadranu. U okviru dvolučkog sustava Monarhija je favorizirala Trst i Mletke, a potom i Rijeku, dodijelivši im status slobodnih luka. Dalmatinskim gradovima taj status stalno je uskraćivan, pa je Dalmacija tijekom čitavog stoljeća bila jedina austrijska pokrajina bez povlaštene luke. To je u najvećoj mjeri odredilo karakter i ograničilo razvitak dalmatinske pomorske trgovine. Naime, većina uvoza i izvoza Dalmacije obavljala se preko sjeverno-jadranskih luka, dakle posredno, što je znatno poskupljivalo uvoznu robu, dok su se izvozni dalmatinski proizvodi u tim lukama preprodavali po znatno većoj cijeni. Mali dio razmjene odvijao se izravno s inozemstvom, a robu su dovozili uglavnom brodovi pod austrijskom zastavom. Zbog toga je zajednički promet svih dalmatinskih luka u usporedbi s Trstom bio višestruko manji. Unatoč svim ograničenjima trgovački je promet Dalmacije od tridesetih godina bilježio polagani uspon, a trgovačka se bilanca polovicom stoljeća primakla aktivni. Tranzitna je trgovina prije svega donosila relativnu dobit državi, a budući da u njoj nije znatnije sudjelovalo domaće stanovništvo, zarađivali su uglavnom malobrojni veletrgovci i špekulanti, te brodari koji su obavljali transport. Zbog mnogih ograničenja kapital se nije mogao koncentrirati u obliku jačih trgovačkih društava, pa su uvozno izvozne poslove obavljali brojni mali trgovački poduzetnici, uglavnom preko Trsta. Prepreka kopnejoj trgovini bile su slabo izgrađene cestovne veze s unutrašnjošću, za čiju gradnju i održavanje država također nije pokazivala naročit interes. Kopneni je tranzit s Turskom od pedesetih godina počeo stagnirati, mijenjati smjer i opada-

ti. Taj je gubitak u srednjoj Dalmaciji nadoknađen još bržim razvitkom pomorske trgovine povezane s vinskom konjunkturuom, što je i na dubrovačkom području i u Boki popraćeno daljnjim usponom brodarstva.

Relativan i neplanski napredak dalmatinske trgovine i pomorstva, postignut tijekom pedesetih i šezdesetih godina, nije bio dugoročno iskorišten. Već u zadnjoj četvrtini 19. st. zbog poznatih razloga (vinska klauzula, peronospora) došlo je do sloma vinogradarske djelatnosti, a konkurencija parobrodarstva potpuno je uništila kapital uložen u dalmatinsko jedrenjačko brodarstvo.

Zahvaljujući sustavno izloženom gradivu, u Peričićevoj knjizi svi se ovi procesi, kako krizni tako i konjunkturni, mogu pratiti i dokumentirati brojnim statističkim pokazateljima. Osim toga, sve dosadašnje uopćene spoznaje, ne samo o dalmatinskoj trgovini već i o ukupnoj gospodarskoj povijesti, mogu se sada usporediti s rezultatima Peričićeva preciznog istraživanja. Njegovi rezultati uglavnom potvrđuju globalne interpretacije o stanju i problemima dalmatinskog gospodarstva, koje su u novijoj literaturi isticane samo na temelju parcijalnih arhivskih podataka. Ovoga je puta obuhvatnim istraživanjem Šime Peričić dao bitan doprinos znanstvenoj vjerodostojnosti naše gospodarske povijesti.

Stjepan Čosić