

PRILOG ZA POVIJEST SENJA I KARLOBAGA U DRUGOJ POLOVICI XVIII STOLJEĆA

Igor Karaman

Historijski razvitak grada Senja bilježi za dvotisućljetnog postojanja tog naselja nekoliko epoha u kojima je Senj igrao važnu ulogu u zbivanjima na Primorju i u njegovu zaleđu: kao rimska Senia, uporište knezova Krčkih — Frankapana ili uskočko »gnijezdo« u ratovima s Turcima i Venecijom. Za izgradnju današnjeg Senja napose je važan njegov položaj tranzitnog središta u trgovinskom prometu bliže i dalje unutrašnjosti (Like, zapadne Bosne) prema moru u toku XVIII i XIX stoljeća. Taj je period historije ovog grada, za razliku na pr. od epohe Uskoka, slabije istražen ma da je izvorna građa dobro očuvana.

Pregled razvitka grada i očuvanih spomenika Senja dat je u prvom (i jedinom) svesku edicije, koju je u red. A. Schneidera a pod nazivom »Hrvatski kulturni spomenici« pokrenula 1940. Jugoslavenska akademija u Zagrebu.¹ Uz prikaz povijesti Senja u prehistorijsko i rimsko doba (J. Klemenc) te uloge Senja u povijesti i kulturi hrvatskog naroda (P. Tijan, M. Breyer), svezak sadrži opis gradske arhitekture i najvrednijih likovnih spomenika (Đ. Szabo); opremljen je s preko stotinu veoma uspjelih reprodukcija arheoloških nalaza, građevina, portreta, gradskih veduta (crteža i fotografija) i sl. Sažet osvrt P. Tijana na položaj Senja u XVIII i XIX st. (s. 28—33) ne pruža više od kratke informacije. Potrebno je, međutim, upozoriti na opsežnu bibliografiju o Senju koju je Tijan priložio uz svoj tekst a koja može korisno poslužiti svakom tko se želi potanje uputiti u dosadašnju literaturu o razvoju toga grada.

Na noviju historiju Senja utjecala je znatnim dijelom činjenica, da se gotovo stotinu godina nalazio u neposrednoj upravno-političkoj vezi s Vojnom krajinom odnosno Karlovačkim generalatom — od reinkorporacije 1776. do razvojačenja 1871. Nekoliko godina nakon što je zakonskom odredbom od 8. VI 1871. dotadašnji vojni komunitet uzdignut u status »kralj. slobodnog i lučkog grada« (a time mu bio vraćen položaj, koji je imao u ranijim stoljećima), objavio je M. Magdić knjižicu »Topografija i poviest grada Senja«.² Na prvim stranama svog rada Magdić ovako ocrta geografski položaj naselja: ono leži »na izlazu tiesne gudure (t. z. senjske drage), između dvaju niza golih kršovitih brda, kojimi se prama istoku stere 693.94 metara iznad mora visoka Vratnik-gora, preko koje vodi umjetna Josipova cesta iz Karlovca u Senj, posredujuća promet između primorja i nutarnje zemlje« (s. 9).

Stiješnjen na obroncima Velebita, taj grad nije imao uvjeta za razvoj drugih privrednih grana osim tranzitne trgovine na moru i kopnu. Struktura

¹ Senj — Hrv. kult. spomenici I, Zagreb 1940 (ured. A. Schneider).

² M. Magdić, Topografija i poviest grada Senja, Senj 1877.

zemljišta na području senjskog kotara u vrijeme razvojačenja (prema vojnom katastru za 1870/1) pokazuje da je od 285,9 ha ukupne površine otpadalo: na gradsko naselje nešto ispod 10 ha; na ceste i putove 12,9 ha; na mladu šumu 12,7 ha; na pašnjake 166,9 ha; na vrtove, voćnjake i vinograde 76,5 ha itd.³ Postojale su, prema tome, mogućnosti samo za proizvodnju izvjesnih količina vina i ishranu stoke. Nije bilo bolje niti u pogledu gradske prerađivačke privrede. Magdić bilježi svega tri veće radionice u gradu (piva, tjestenine i meda), dok je sav obrt pretežno usmjeren na podmirenje potreba gradskog stanovništva. Jedina gospodarska grana koja je mogla osigurati prosperitet Senja bila je trgovina. Među dvije stotine poduzetnika, koliko ih nalazimo u gradu nakon razvojačenja, bavilo ih se šezdeset trgovinom a daljih 34 prometom vina.⁴

Dvije ocjene o stanju senjske privrede, date u razmaku od jednog stoljeća, prikazuju veoma tmurnu sliku: prilikom obilaska Hrv. primorja 1775. Josip II je zapisao da je Senj — prije znatno trgovačko mjesto — propao, a sličnu sudbinu dijelila su i ostala naselja na Primorju (Karlobag, Kraljevica) pa i Rijeka, a M. Magdić navodi za stanje u 70-tim godinama XIX st.: da je »senjska luka pusta a bila bi sasvim prazna, da krajiške šume s ove strane Kapele ne dovabe po koju ladju...«⁵ Naizgled, prilike se nisu izmijenile. Međutim, u desetljećima što su protekla u periodu između jednog i drugog zapisa, grad Senj je proživio dugogodišnji prosperitet, cvat trgovačke djelatnosti koji je označavan kao »zlatno doba« u historiji grada. Upravo zahvaljujući zahvatima, potaknutim po Josipu II, Senj dolazi 1776. u sklop Karlovačke krajine, a izgradnja Jozefinske ceste (1776—79) i njena rekonstrukcija (1833—43) omogućavaju senjskim poduzetnicima da u najvećoj mjeri iskoriste konjunkturu drvne trgovine od 1820-tih godina pa sve do uvođenja novog prometnog sredstva — željeznice.⁶ Propadanje senjske trgovine u vrijeme razvojačenja posljedica je izgradnje prvih željezničkih pruga u Hrvatskoj (Sisak—Zidani most 1862; Zagreb—Karlovac—Rijeka 1873). Željeznička prometna politika vodećih krugova Austro-ugarske monarhije nije bila naklonjena nastojanjima Senjana da i svoj grad povežu sa zaleđem modernijim saobraćajnicama, premda je krajiška uprava do razvojačenja podržavala ova nastojanja.

Problemi s kojima su se sukobljavali senjski poduzetnici u svom radu pod vojnom upravom, kao i neka uspješna — iako relativno vremenski ograničena — rješenja, imaju svoje korijene još u prethodnom periodu (1752—76),

³ isto, 9—10.

⁴ isto, s. 36; od obrtnika (osim trgovaca i vinara) ima po Magdiću: »1 ljekarnik, 6 pekara, 4 brijača, 1 knjigoveža (zajedno knjižar i vlasnik tiskarne), 1 tokar, 5 bačvara, 4 mesara, 5 gostioničara, 2 zlatara, 1 klobučar, 1 opančar, 3 kavanara, 1 dimničar, 1 kožar, 1 slikar sobâ, 4 zidara, 2 sedlara, 3 bravara, 3 kovača, 5 krojača, 6 postolara, 3 limara, 1 skladištar duhana i biljega, 11 prodavaonica duhana, 5 stolara, 2 urara, 4 veslara, 1 tapetar, 15 ribara«.

⁵ J. Horvat, *Kultura Hrvata II*, Zagreb s. a., 134; Magdić, sp. dj., 37.

⁶ Magdić, sp. dj., 36—37 (»Promet je rasao naglo u Senju, odkada je on dobio sa svojim zaleđem novo spojilo krasnom 114 kilometara dugačkom a 8 metara širokom Josipovom cestom, s gotovljenom god. 1776—1779. troškom od 388.000 for., koja se glede izvedbe može mjeriti s najumjetnijimi alpinskim cestami«).

dok se grad Senj s ostalim Hrv. primorjem nalazio pod neposrednim utjecajem ekonomske politike bečkog Dvora, kao dio tzv. Austrijskog primorja sa središtem u Trstu.

Nakon što su prema odredbama Madridskog mira 1617. Uskoci morali napustiti Primorje, »bude u Senj uvedena njemačka posada, a senjskimi kaptani postajahu sada sami Niemci, koji su počeli gaziti i zlorabiti stara prava senjska, tako da su Senjani čestokrat bili prisiljeni tužbe proti njimi podići« (Magdić, 139). U toku XVII i XVIII st. vladari su u više navrata potvrđivali senjska gradska prava — ali je ipak 1752. opća trgovinska politika Beča na sjev. Jadranu zahvatila i Senj. Godinu dana prije, kako zapisuje B. A. Krčelić u »Annuama«, poslanicama Hrvatske za sabor u Požunu dato je uputstvo da zahtijevaju vraćanje državnih imanja na Hrv. primorju pod nadležnost Ugarske komore; no, budući da je bila poznata želja Dvora da se ta imanja ostave pod upravom bečke Bankovne komisije i sâm grad Senj podvrgne komercijalnoj upravi, to su se hrvatski izaslanici i požunska Komora povukli.⁷

Stvaranje izdvojene teritorijalne jedinice na obalnom području sjev. Jadrana, pod neposrednom upravom Tršćanske intendance (podređene Dvor. trgovačkom vijeću u Beču), čini sastavni dio nastojanja centralnih vlasti Habsburške monarhije u sredini XVIII st. da izravnom intervencijom državnih organa utječu na pozitivan razvitak privrede. U skladu s tada dominantnom merkantilističko-kameralističkom ekonomskom doktrinom, to je značilo u prvom redu potpomagati bržu izgradnju prometnih veza i unapređivati trgovačko poslovanje. »Budući da niti seljak niti obrtnik bez trgovca ne može nešto zaraditi, to je trgovina život države (die vita, das leben des états), ona kao takva sve ostale pokreće«.⁸ Austrijska trgovina odvijala se do sredine XVIII st. pretežno u sjeverozapadnom pravcu, koristeći se kao plovnom magistralom tokom rijeke Labe. Vojno-političko i teritorijalno jačanje Pruske nakon rata za austrijsko nasljeđe (1740—48) skrenulo je poglede Beča prema jugu, pa otada počinje intenzivan rad oko izgradnje cestovnih veza prema sjev. Jadranu i osposobljavanje tamošnjih luka za opsežnu tranzitnu trgovinu (uređenje luka, izgradnja skladišta itd.). U toj djelatnosti nije se vodilo računa samo o osiguranju izlaza na otvoreno more za zapadnu polovinu Monarhije, tzv. nasljedne zemlje, nego također u znatnoj mjeri i o istočnim krajevima — o Ugarskoj s Hrvatskom. Zato je komercijalna uprava postepeno zahvaćala važnija lučka naselja i na Hrv. primorju: Senj 1752, Karlobag 1754. — a osnovna djelatnost te uprave bila je usmjerena na rješavanje problema oko uspostave brzog i sigurnog trgovinskog prometa prema unutrašnjosti.⁹

Razvitak Senja (i ostalih luka na Primorju) u periodu komercijalne uprave do reinkorporacije 1776. nije dosada detaljnije obrađen. Korisno je zbog

⁷ B. A. Krčelić, *Annuae*, Zagreb 1952, 101; Krčelić je griješkom unio u god. 1757 (umjesto 1752) zabilješku da je Senj »podvrgnut bečkoj bankovnoj komisiji i trgovačkom dikasteriju« (341).

⁸ W. Schröder, *Fürstliche Schatz- und Rentkammer*, Leipzig 1686. Usp. i I. Karaman, *Komorski zemljišni posjed u Hrvatskoj i »jakobinac« Josip Kralj, Radovi Odsj. za pov. FF 3, 1960.*

⁹ O privrednoj i trgovačkoj politici bečkog Dvora prema Hrvatskoj usp. I. Karaman, *Djelatnost Trgovinsko-gospodarske komisije Hrv. kralj. vijeća 1769—79, HZ XVII, 1964.*

toga upozoriti na vrijednu i dosta opsežnu izvornu građu iz poslovanja te uprave, koja se stjecajem okolnosti nalazi danas u bečkom Ratnom arhivu. Kako su Senj i Karlobag prilikom reinkorporacije potpali pod vojno-krajišku upravu, to je veći dio administrativne dokumentacije prethodnog perioda (1752—76) iz registrature komercijalno-komorskih organa u Beču predat Dvor. ratnom vijeću radi normalnog nastavka poslovanja; ta građa sačinjava sada depozitni fond (od 18 ovećih arhivskih svežnjeva) uz spise Ratnog vijeća, pod naslovom »Commercialia«. Dokumenti se uglavnom sastoje od predmetno svrstanih dosijea, s podnescima koje je lokalna uprava posredstvom Tršćanske intendance upućivala u Beč, ili s odlukama i naredbama Dvor. trgovačkog vijeća za Intendancu odnosno magistratu u Senju i Karlobagu. Nekoliko predmeta odnosi se i na susjedne luke na Hrv. primorju, Kraljevicu i Bakar.¹⁰

Pri upotrebi građe može rad istraživača olakšati postojeći popis fonda, koji je nastao u vrijeme predaje dokumentacije vojnoj upravi (»Consignation deren dem Kays.Königl.Hofkriegsrathe aus der K.k. böhmisch- und österreich. Hofkanzley-Commerial-Registratur übergebenen, die Seestaedte Zengg, Carlobago und Porto-Ré, dann die Herrschaft Buccari, und dahin gehörige Angelegenheiten betreffenden Acten«). Prvobitno je sav fond obuhvaćao 160 tematskih rubrika, ali se u sadašnjoj građi nalazi svega polovina; ostala građa zadržana je, čini se, u registraturi komercijalne uprave.

Dokumenti u fondu »Commercialia« odnose se na organizaciju uprave, crkvene i kulturne prilike, zdravstvo, redarstvo itd. — a najveći dio tematskih rubrika sadrži predmete iz područja privredne djelatnosti na moru i na kopnu.^{10a} Pregled tema, s izvornim naslovima na njemačkom jeziku (uz registraturski broj, odn. signaturu teme), poslužit će korisno da se dobije uvid u raznovrsnost građe i olakša njena dalja upotreba:

»3. Hauptmann-Amts-Verwaltung zu Zengg; 4. Castellanat zu Carlobago; 10. Comercial-Einrichtungen, Commisiones Carlobago 1756/59; 11. Zengg — Banus Croatiae, Croatisches Landtag; 14. Agricultur; 17. Bistum, Dom-Kapitel; 22. Klöster, Pfarren, Kirchen; 23. Milde Stiftungen; 24. Spittal; 26. Taufung der Juden-Kinder; 27. Studien und Schullen-Sachen; 30—31. Bauwesen; 32. Holz-Handel und Magazin, Carlstädter Grenz-Waldungen; 34. Sanitaets-Weesen; 38. Medici und Chyrurgi; 39. Comunitaets-Strassen nach Fiume, Licca; 41. Post-Weesen; 42. Fachini; 44. Salz-Verschleis; 47—48. Magistrats-Renovation, Städt. Verfassung, Oeconomicum; 49. Patricien und Burgerschaft; 52. Polizey-Comisiones; 54. Feuer-Lösch-Ordnung; 56. Tumultuanten etc. Unterthanen; 58. Sicherheitssachen; 59. Acta die Plaz-Comisarien betr.; 61. Einfuhr fremden Weine; 62. Maas und Gewichts-Regulirung; 63. Waag-Amt; 66. Tax- und Arrha-Weesen; 67. Comercien-Cassen; 68. Pensiones und Gnaden-Gaben; 73. Jura Albinagii, Fiscalen und Fiscalitaeten; 74.

¹⁰ usp. Inventar des Kriegsarchivs, Beč 1953. (v. i I. Karaman, Neke nove austrijske arhivske publikacije, Arhivist 1958, 1—2).

^{10a} Na organizaciju komercijalne uprave u Senju odnosi se dosije 1755—3—ad 15 »Haupt-Instruction für den Hauptmann-Amts-Verwalter zu Zeng Herrn Marchese Melchiore Cavalcabo«; također 1758—143—14 »Haupt-Instruction für den K. k. Intendenza-Rath und Hauptmann-Amts-Verwalter zu Zengg Herrn Conrad Grafen von Sparr«. Slične instrukcije za upravnike u Karlobagu sadrže dosije 1754—4—5 »Interims-Instruction für den Castellano und K. Richter zu Carlobago«; 1758—4—15 »Haupt-Instruction für den Dr. Martin Diminich K. k. Castellano zu Carlobago«.

Ancoraggio und Alboraggio-Gefälle; 75. Urbarial und Grund-Zinns-Acta; 76. Getreyd, Wieh, und Holz-Daz; 77. Contributionale Ordinarium, dann Donum Gratuitum; 80. Taback-Lieferungs-Contract mit dem Päbstlichen Tabac-Apaltatore; 81. Pulver und Salieter-Weesen; 85, 86, 90, 93. Maut und Tarif-Weesen; 95. Fabriquen in genere; 98. Schif-Seil und Seegel-Tuch-Manufacturen; 105. Handelsstandt; 107. Fleisch-Impresa, und Fleisshacker; 109. See-Weesen, Schifffahrt und Schiffbau; 110. Marinari, Matricul und Bruderschaft S. Nicolo; 111. See-Armement, oder Ausrust- und Unterhaltung einer Fregatten 1750—73; 112. Mercantil-Schif-Armirung der Zengger Handelsleute Demelli et Susani; 113. Die Ertheilung der K. k. Flaggen-Patente, Scontrini, Passavanti; 114. Capitaneo del Porto; 115. Begrusung fremden Schiffen; 117. General-Tariffa der Consular-Gebühren und Taxen in Ponente; 124. Handels-Verbindung der Deutsch- und Italienischen Erbstaaten; 125. Salz-Lieferung für die öst. Lombardie durch Susan-Demelli; 126. Comercium mit Toscana; 130. Comercium mit Bosnien; 132. Levantinisches Comercium; 135, 138. Verrunglückungen innländischen Schifffahrer; 139—141. Militaria, Proviant und Artillerie Weesen; 143. Judicialia und diesfällige Statuta; 144. Errichtung eines Consensus; 145. Advocaten, Procuratores und Notarien; 146. Schulden-Sachen; 147. Malversationes der k. k. Beamter, etc.; 148. Pupillaria; 149. Criminal-Sachen; 152. Auslieferung fremder Unterthanen; 153. Mercantil- und Wechsel-Gerichte etc.«

Kako se može uočiti, građa se velikim dijelom odnosi na pomorsku djelatnost u lukama na Hrvatskom primorju pa bi njena potpunija obrada bila vrijedan doprinos našoj historiji pomorstva. U ovom prilogu, međutim, osvrnut ćemo se na drugi, opsegom manji dio dokumentacije koji daje uvid u nastojanja komercijalne uprave oko uspostave intenzivnijeg prometa primorskih luka i obalnog područja sa zaleđem odnosno nešto udaljenijom zapadnom Bosnom.

*

Politika izravne državne intervencije u privrednom i napose trgovinsko-prometnom životu Monarhije, koja leži u osnovi djelovanja komercijalne uprave na izdvojenom primorskom pojasu sjev. Jadrana, donijela je djelomične rezultate u onim sektorima toga teritorija gdje su postojali usklađeni odnosi društveno-političkih faktora na obalnom području i u unutrašnjosti. Takav je slučaj u zapadnoj polovini Monarhije, u nasljednim zemljama; unatoč tradicionalnom pokrajinskom partikularizmu izgrađuju se upravo u to vrijeme trgovinske magistrale od Beča i drugih gradskih centara preko slovenskih krajeva do glavne izlazne luke i središta cjelokupne komercijalne uprave — do Trsta.¹¹

Mnogo polaganije teče proces uspostavljanja prometa prema Rijeci i mnogo više poteškoća ometa osiguranje prevozničke službe na Karolinskoj cesti, jedinog donekle pogodnog saobraćajnici u goransko-primorskim krajevima. Područje preko kojeg ona prolazi podijeljeno je na više upravnih jedinica, a u njima djeluju raznorodni društveno-politički faktori. Uz ugarsko-hrvatske oblasti u unutrašnjosti, u načelu protivne zahvatima bečkog Dvora na teritoriju

¹¹ A. Beer, Die Zollpolitik und die Schaffung eines einheitlichen Zollgebietes unter Maria Theresia, Mitteilungen des Instituts für österr. Geschichtsforschung XVIII, 1897.

istočne polovine Monarhije, djeluju i u užem području pod komercijalnom upravom konkurentne sile. Trgovačka oblast osniva u Gorskom kotaru, na bivšem vojno-krajiškom zemljištu, tzv. Komercijalnu gospoštiju sa jasno izraženom tendencijom da se osiguraju povoljniji uvjeti za prijevoz trgovačke robe preko Karolinske ceste, a na Primorju, u Bakarskoj gospoštiji, prevladavaju fiskalni interesi bečke Bankovne komisije. Uočivši ove suprotnosti odgovorni forumi odlučili su se 1766. na ujedinjavanje goransko-primorskih imanja pod komercijalnom upravom, ali je to područje još uvijek ostalo izolirano od šireg ugarsko-hrvatskog zaleđa — sve do reinkorporacije 1776.¹²

Izdvajanje obalnog pojasa i njegovo podvrgavanje posebnim organima centralnih oblasti na bečkom Dvoru pokazalo je negativne rezultate naročito u dijelu Hrv. primorja od Senja do Karlobaga. Tu je trgovačko područje bilo najuže i zbog toga je mogućnost zahvata u saobraćaj s unutrašnjošću bila najmanja. Upravo na tom sektoru dolaze do punog izražaja negativne posljedice djelovanja komercijalne uprave; one pobuđuju nezadovoljstvo i otpor domaćih krugova koji teže za tim da se ponovo uspostavi neposredna veza sa zaleđem tj. vojno-krajiškom upravom i ugarsko-hrvatskim oblastima.¹³

Pojačani otpor Senjana prema novoj, trgovačkoj upravi i isticanje teškog stanja u koje je grad Senj zapao od početka 50-tih godina XVIII st. očituju se napose u vezi s pokušajima Tršćanske intendance da nametne plaćanje kućnog i zemljišnog poreza. Pitanje reguliranja poreza, koje se postavilo preuzimanjem Senja pod komercijalnu upravu, unijela je Intendanca u čl. 6 instrukcije za uređenje gradske uprave, ali je već 15. VIII 1753. Komercijalno vijeće Senja upozorilo da je nemoguće uvesti nova porezna opterećenja, budući da sâmi Senjani imaju potrebu da im se financijski pomogne (a riguardo della grande miseria del paese, quale senz'altro ha estremo bisogno di ricever qualche soccorso).¹⁴ Što se tiče poreza na kuće, Vijeće napose ističe da su mnoge zgrade kupljene od gradskih patricija po drugim osobama pod uvjetom »jednakih prava« tj. sa slobodom od plaćanja poreza. Osim toga, veliki broj kuća zadužen je u korist kaptola i samostana oporučnim ostavštinama i drugim obavezama, tako da ih stanari-dužnici često zapuštaju, a ponekad i sâmi vje-

¹² I. Erceg, Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije 1776/7, Zbornik HI u Zagrebu 3, 1961; isti, Kmetsko-feudalni odnosi na komorskim imanjima u Vinodolu i Gorskom kotaru neposredno prije marijoterezijanske regulacije, na i. mj. 4, 1961 (usp. našu ocjenu u HZ XVI, 1963).

¹³ Građa o političkom otporu Senjana novoj upravi 1759. sadržana je u tematskoj skupini 56. »Tumultuanten etc. Unterthanen« fonda Commercialia (na pr. dosije 1761—56—18 »Bericht womit über eine von Seiten des minoris Consilii der Stadt Zengg de Anno 1759. vorbeygegangene beträchtliche Conjunction, und heimlichen Eidschwur, dann andere Machinationes wider die daselbstige Commercial-fundos, die abgeführte Inquisition gutächtlich einbegleitet wird«, Trst 7. II 1761; 1762—56—24 »Bericht womit zu folge All. Resolution ddto. 29. Augusti pres. 21. Novembri 1761. eingerathen wird, wie die Urheber zweyer aufwicklerischen (!) Recursen in Zengg zu bestrafen seyen«, Trst 27. III 1762).

¹⁴ Ratni arhiv u Beču, Commercialia (dalje: RAB, Com.) 1754—72—2; arhivska signatura označava najprije godinu, zatim tematsku skupinu i redni broj spisa unutar skupine.

rovnici, jer nisu u mogućnosti da ih bilo kome prodaju.¹⁵ O zemljišnom posjedu Senjana vijeće konstatira: »Što se tiče zemalja, ili bolje reći vrtića (jer ne zaslužuju ime zemalja), treba upozoriti da su iskâpani u sretnijim vremenima za puku zabavu u živom kamenu, tako da ne samo ne pružaju nikakva ploda od već uložena novca — a tim manje se može izvući svakogodišnji utrošak — nego su još potrebna svake godine dodatna ulaganja iz drugih izvora za njihovo očuvanje, pa su zato već mnogi napušteni«. Također se ukazuje na slabo stanje obrtnika, kojih je tako malo i tako su siromašni da im se ne može nametnuti porez; od radnika najviše je mornara, nužno potrebnih gradu, pa nije prikladno da ih se opterećuje porezom.

Na podnesak senjskog Vijeća, upućen preko Intendance u Beč, odgovoreno je da se Senjane ne može potpuno osloboditi kućnog i zemljišnog poreza, ali je izražena spremnost da uplate u trgovačku blagajnu budu umjerene, na korist cijele zajednice. Radi donošenja konačne odluke zatražen je tačan pregled zgrada i zemljišta, s naznakom vrijednosti odn. produkcije.¹⁶ Otpor Senja uzrokovao je zavlâčenje odluke u tom pitanju. U martu 1754. Dvor strogo opominje da se dostavi pregled nekretnina senjskih građana, a tek potkraj 1757. određuje se kategorizacija svih zgrada i zemljišta u tri klase, radi pravilnog razrezivanja umjerenog poreza.¹⁷

Klasifikacija nekretnina u Senju izvršena je popisom koji je 7. V 1758. Komercijalno vijeće uputilo iz Senja; bečki organi prihvatili su taj prijedlog, ali je uz to određeno da patriciji plaćaju porez kao i ostali stanovnici grada. Prema senjskom popisu bilo je tada u svemu obuhvaćeno 407 kuća, od toga 28 u predgrađu a 379 u samom gradu; za zgrade su utvrđene tri kategorije koje bi imale plaćati 30, 20 ili 10 soldi poreza. Najveći broj kuća uvršten je u treću klasu, pa se za njih napose ističe: »la maggior parte delle casse di terza classe sieno a nominarsi piuttosto cative, e meo stagiie, stalle, che casse, ove vi abbita gente miserabile, che l'inverno mendicano«. Ukupno je od svih gradskih kuća u prvu klasu ubrojeno 65, u drugu 139, u treću 175. Crkvene ustanove i bratovštine imale su od toga 9 kuća prve klase, po 20 druge i treće, i 3 kuće u predgrađu — u svemu 52 ili oko jedne osmine. Trgovački stalež raspolagao je tada sa 24 dućana od kojih je najveći broj razvrstan u treću klasu (17), četiri u drugu (Antun Mikulić, Petar Barišić, Vuk i Stjepan Laković), a tri su najimućnija dućanska trgovca prve klase Leonard Mollinari, Domenik Curti i Ivan Chiribiri. Time nisu bili obuhvaćeni pomorski poduzetnici, kao što su bili senjski patriciji Demelli i Sussani.¹⁸

Klasifikacijom nekretnina i određivanjem umjerenog poreza nije završena borba sa Senjanima oko tog nameta. Već 4. XI 1758. podnose općina i

¹⁵ isto (»In tutta la città non si trovarranno quatro casse, che non sono grate con passivi debiti, e livelli, legati pij, e lascite de'loro defonti, in gvisa tale, che non potendo pagare gl' annui interessi, e livelli a questo Capitolo, e Conventi di religiosi, sono astretti di cedere a loro malgrado l'istesse casse, e quelli pochi mobili che hanno; talchè consimili casse si ritrovano in buon numero disabitate, ed abbandonate non solo da debitori, ma anche da' stessi creditori per mancanza di compratori . . .«).

¹⁶ RAB, Com. 1753—75—1.

¹⁷ isto, 1754—75—2; 1757—75—5.

¹⁸ isto, 1757—75—9.

puk grada Senja molbu za oslobađanje od zemljišnog poreza jer ga ne mogu podmirivati — a nije ni potrebno jer se izdaci gradske uprave pokrivaju ostalim приходima. U svojoj molbi ističu da je Senj »una città senza terreni, senza capitale, senza pane, e senza alcun prodotto mercanteggiabile...«¹⁹ Na početku iduće godine, 17. I 1759, gradska uprava je morala izvijestiti Intendancu da je uspjela ubrati porez od svega devetorice građana (većinom patricija i imućnijih), pa traži dalja uputstva. U prilogu je uprava dostavila odgovore građana na upit, zašto ne plaćaju porez, među kojima i takve »da nemaju od čega kupiti kruha za obitelj«; ili izjavu suca Konjikovića, da je izgubio sina u ratu, da je i drugoga dao u vojsku pa mu ne preostaje nego da pod stare dane uzme štap u ruke i pođe na ulicu moliti milostinju (»ch'il bastone nelle mani per andar à pitochare sotto la sua vecchaja«) itd. Na nalog Intendance od 27. I i. g. gradska uprava je morala provesti pojedinačno zapisničko preslušavanje građana zbog uskraćenog poreza; protokol od 26—28. aprila bilježi uglavnom objašnjenje da su siromašni i ne mogu platiti. No, pojedinci su isticali da po gradskim privilegijama nisu dužni plaćati porez — a ako se sada naređuje, to je nasilje; dakako, da im vladarica može sve uzeti, pa i njihovu glavu! U vezi s takvim stavom Senjana komercijalna uprava je izrazila na početku maja 1759. mišljenje da velik dio građana doista ne može plaćati porez: »Istina je da je siromaštvo kod većeg dijela došlo do krajnjih granica i da je nepodnošljivo. Pored toga, za porez su popisane zgrade i zemlje koje ne zaslužuju da se nazovu tim imenom jer se radi o malim kolibicama ili vrtićima od jednog koraka«. Prisjednik Demarchi iznio je prijedlog da se ona polovina obveznika koja, po njegovu mišljenju, može snositi porez — a to su crkva, patriciji i neki pučani — pritegne na ispunjavanje dužnosti vanrednim mjerama, odnosno da im se nametne dvostruki porez.

Tršćanska intendantsca zatražila je tada mišljenje Dvora posebnim izvještajem (»Bericht über die in Zengg vortdauerende Wiedersezlichkeit gegen so vielle All. Verordnungen in betreff der Grund-Steuer und den Verfasser deren diesfalls zu All. Thron gelangten Bittschrüfften«) od 26. V 1759. Suočena s takvim otporom, Marija-Terezija je odlučila da sukob prekine kratkim putem — pogotovu jer se radilo o malom godišnjem prihodu komercijalne kase. Ručnim pismom predsjedniku Intendance, grofu Nikoli Hamiltonu, od 23. VI i. g. odredila je da zasada nema smisla insistirati na tako sitnoj stvari kad je ona izazvala otpor koji bi mogao upropastiti Senj, nego se sve ostavlja »in suspenso«, bez posebne rezolucije ovim ručnim pismom.²⁰

Da je pravi uzrok otpora bilo uglavnom nastojanje Senjana da očuvaju svoja prava, a ne isključivo neimaština, svjedočio bi »donum gratuitum« prigodom vjenčanja nadv. Josipa 1761, kad su iz gradske blagajne odmah dali 500 forinti i još dobrovoljnim prilozima građana prikupili 300 forinti, dok je iz blagajne Karlobaga dano daljih 200 forinti.²¹

Težnja senjskih građana s jedne strane a ugarsko-hrvatskih krugova s druge da se područje Primorja vrati pod vlast ugarsko-hrvatske države, našla je svoje mjesto i u pripremama za prvi požunski sabor koji se sastao nakon

¹⁹ isto, 1759—75—8; isti dosije sadržava i dalje spise o otporu Senjana protiv plaćanja poreza.

²⁰ isto, 1759—75—8.

²¹ isto, 1761—77—3.

što je uvedena komercijalna uprava tj. za zajednički sabor 1764. Još prije, kad je 1755. Hrvatski sabor pozvao grad Senj da pošalje svoje predstavnike na saborske sjednice, suprotstavila se tome Tršćanska intendantca s motivacijom da grad Senj niti pravno niti u pogledu poreza ne potpada pod kraljevinu Hrvatsku («zumahlen die Stadt Zeng weder quoad Iurisdictionem, noch quoad Contributionale zu dem Königreich Croatien gehörig ist»)²² Na poziv da upute predstavnike na sabor u Požunu 1764. Senjani su odlučili da izaberu dva delegata. Pozivajući se na čl. 21 gradskog statuta izabrali su suca Ivana Čolića i Ivana Daničića i dali im zadatak da 17. juna i. g. nastupe na požunskom saboru u ime grada Senja.²³ Ta je odluka uznemirila komercijalnu upravu, pa Tršćanska intendantca postavlja pitanje Dvor. trgovačkom vijeću u Beču da li se može dopustiti odlazak te dvojice delegata u Ugarsku, a ako ih se pusti, na čiji trošak bi putovali i kakve bi im instrukcije bilo potrebno dati. Po mišljenju Intendancce, senjski predstavnici imali bi zadatak da traže održanje postojećeg statuta grada. I ovom prilikom tršćanska oblast napose zauzima oštar stav prema presizanju Karlovačkog generalata koji želi Senj podvrći svojoj nadležnosti. Intendantca, naprotiv, ističe težnju da uz Senj dobije pod svoju jurisdikciju i preostalu obalu Hrv. primorja, opravdavajući to privredno-prometnim razlozima («... als sich hoffen lieste, dass seinerzeit zum nuzen des Commercii, und zunahm der Schiff-fahrt die übrige Militar-Küste ihr eher unterworfen, als die bereits ihrer Obsorg anvertraute Ortschaften derselben entzogen werden solten»). Dvor. trg. vijeće zaključilo je 22. V da se delegati moraju pustiti jer na to imaju pravo, ali da putuju na trošak onih koji ih šalju, dok je radi instrukcije potrebno pribaviti izjavu o cilju njihovog odašiljanja na sabor.²⁴

Zajednički Ugarsko-hrvatski sabor u Požunu 1764/5. doista je, uz ostala »gravamina«, podnio Mariji-Tereziji i zahtjev, sadržan u zak. čl. XXX, da se ukine tzv. Austrijsko primorje u tadašnjem opsegu i izdvojena područja ugarsko-hrvatske države reinkorporiraju matici-zemlji.²⁵ Na ispunjenje tog zahtjeva moralo se čekati još daljih deset godina.

*

U želji da čvršće međusobno poveže luke na Hrv. primorju pod svojom upravom, Dvor. trgovačko vijeće naredilo je 1. XI 1755. Tršćanskoj intendantci da ispita mogućnosti izgradnje ceste od Rijeke do Senja, koja bi — po mišljenju Vijeća — bila veoma korisna saobraćajnica («eine der nützlichsten Verkehrungen seÿe»)²⁶ Međutim, Intendantca nije odmah odgovorila tom zahtjevu, vjerojatno zbog toga što nije dijelila mišljenje Vijeća o korisnosti uspostave takvog cestovnog spoja. Tek 8. VII 1758. podnosi tršćanska oblast izvještaj o tom pitanju, izjašnjavajući se protiv gradnje ceste Rijeka—Senj i to iz ovih razloga:

²² isto, 1755—11—4.

²³ isto, 1764—11—9.

²⁴ isto; zaključak Dvor. trg. vijeća potvrdila je 7. VI 1764. i Marija-Terezija.

²⁵ Magdić, sp. dj., 155.

²⁶ RAB, Com. 1755—39—1.

1) Između Rijeke i Senja nema opsežnije trgovinske razmjene koja bi zahtijevala pogodniju kopnenu vezu; postojeći lokalni promet odvija se bez poteškoća morskim putem, pa nema potrebe da se u tome bilo što mijenja.

2) Gradnja obalne ceste od Rijeke do Senja veoma bi bila otežana zbog nepogodnih prirodnih uvjeta na trasi kojom bi morala proći. Brdovitost terena i jaki vjetrovi ometali bi sâmu izgradnju, a isto tako i kasniji promet na cesti.

3) Kad bi se uspostavila predložena veza između ta dva grada, trgovci i prevoznici bili bi u veoma teškom položaju, zbog nemogućnosti da se na tom području potpuno osiguraju opskrbeni punktovi za prevozničku službu.

Zbog svega toga Intendanca predlaže da se odustane od planova za gradnju ceste Rijeka—Senj, a mjesto toga upozorava na potrebu da se uspostavi saobraćaj od Senja prema unutrašnjosti. Poznato je, kaže se u izvještaju Intendancie, da Senj nema s kopnene strane drugog pristupa kojim bi mogao pribaviti živežne namirnice i trgovinske artikle, nego preko kamenitih bregova što ga sa svih strana okružuju. Taj pristup je zasada veoma težak i opasan, tako da prijevoz na njemu mogu obavljati samo tovarni konji, dok nije moguće osigurati kolski promet. Pa ipak, to je jedini put kojim stanovništvo Karlovačkog generalata uopće može voditi svoju trgovinu, zbog čega se na njemu godišnje prema Senju broji do sto tisuća konja; premda su putovi neprikladni i gotovo zastrašujući («obschon die Wege durchgehends fast impracticable, und in der That erschrocklich anzusehen sind») upravo u tom pravcu kreće se trgovina krajišnika robom iz Like ili daljih područja, a u obratnom smjeru opskrba unutrašnjosti solju, vinom i uljem iz primorskih krajeva. Očigledno je, dakle, — zaključuje Tršćanska intendanca — koliko bi trgovinski promet porastao, ako bi se izgradila dobra cesta. Najpovoljniju trasu Intendancie vidi u smjeru prema Karlovcu, preko Velike Kapele.²⁷

Dokumentirani elaborat komercijalne uprave uvjerio je bečki Dvor o važnosti svladavanja prepreka trgovinskom saobraćaju Senja sa zaleđem i otada počinje izrada projekata za magistralu koja će dvadesetak godina kasnije biti dovršena i nazvana Jozefinskom cestom. U tom poslu znatnu ulogu imala je i uprava Generalata, dapače je konačno provođenje višegodišnjih planova u život bilo posljedica proširenja nadležnosti vojno-krajiških oblasti na grad Senj 1776

Izrađujući nacрте nove ceste imalo se u vidu i odvojak koji bi preko Otočca i Gospića povezo i luku Karlobag. Zajednička komisija komercijalnih i vojnih predstavnika raspravljala je, nakon obilaska terena, u Karlobagu 7. X 1759. o pojedinim dionicama i troškovima izgradnje ceste.²⁸ Na predviđenoj trasi određeno je šest postaja, s polaznom pozicijom u Švarči, nedaleko

²⁷ isto, 1758—39—5.

²⁸ Taj zapisnik, kao i elaborat inž. Fremauta iz 1762 (v. bilj. 29), ne nalaze se u fondu Commercialia, nego u Arhivu Dvorske komore u Beču; Commerz Litorale Abt. 161, fasc. 1752—60, fol. 939—991. («Extractus Protocoll»). Sjednici su prisustvovali: u ime vojnih oblasti B. grof Petazzi, u ime senjske uprave S. barun Gussich, u ime Tršćanske intendancie P. barun Pittoni i zapisničar de Rupersberg; uz elaborate i troškovnike zapisniku je priložena i »Karte der Strassen von Karlstadt nach Zengg«, sad izdvojen u zbirku planova pod sign. B/50.

Karlovca, a završnom u Senju. Ukupna udaljenost od Švarče do Senja proračunata je u pješačkim satima s 26 i pol sati, i to:

a) od Švarče do Zvečaja:	4 sata, trošak 2.116 for.,
b) od Zvečaja do Tounja:	5 sati, trošak 3.076 for.,
c) od Tounja do Oštarija:	1,1/2 sati, trošak 1.050 for.,
d) od Oštarija do Lazareta:	4 sata, trošak 2.588 for.,
e) od Lazareta do Brinja:	6 sati, trošak 7.824 for.,
f) od Brinja do Senja:	6 sati, trošak 9.120 for.

Odvojak za Karlobag imao je polaznu poziciju na dionici ceste između Senja i Brinja, a njegova duljina iznosila bi u svemu 16 sati hoda, i to:

a) od senjske ceste do Otočca:	6 sati, trošak 3.211 for.,
b) od Otočca do Gospića:	10 sati, trošak 6.631 for.

Promet između Gospića i Karlobaga predviđen je na postojećoj cestovnoj vezi.

Ukupni troškovi senjske ceste dosižu prema ovom proračunu nešto ispod 26 tisuća forinti, a zajedno s odvojkom prema Karlobagu 35.808 forinti. Čini se, međutim, da u tim troškovima nije bio predviđen izdatak za nekvalificiranu radnu snagu koju bi besplatno dali stanovnici naselja u blizini kojih bi trasa prolazila. Naime, tri godine kasnije povjerena je inženjeru Fremautu, vijećniku Dvor. trgovačkog vijeća u Beču (koji je u to vrijeme bio angažiran radi uređenja trgovine od Siska i Karlovca prema Rijeci i u tom smislu provodio mjere za regulaciju plovidbe na Kupi odnosno osiguranja prijevoza na Karolini), izrada novog troškovnika za senjsku cestu. On je, također obišavši teren kojim je cesta imala proći, izračunao da bi ukupni troškovi na trasi od 14 i pol njemačkih milja iznosili:

a) za upravne izdatke	8.260 for.,
b) za alat i barut	6.188,50 for.,
c) za izgradnju mostova	7.322,30 for.,
d) za nadnice stručnih radnika	9.980 for. ili svega 31.751,20 for.

Ukoliko bi se mjesto besplatnog rada okolnih stanovnika morala upotrijebiti plaćena radna snaga i za obične radove, to bi iznosilo još 54.000 forinti, tj. čitav trošak bio bi 85.751,20 forinti.²⁹

Fremautov elaborat prikazuje u detalje prirodne karakteristike terena kojim bi nova cesta prolazila, a napose se zadržava na analizi polazne pozicije iz Karlovca, kao i na uvjetima pod kojima bi se moglo najpovoljnije izvesti izlaz ceste na more kod Senja. Njegov plan izgradnje čitave nove, moderne četvrti u Senju, na završnoj tački magistrale, odaje svu širinu njegovih pogleda:

»L'entrée dans Zeng se fera par une nouvelle porte apercer derriere la maison du Commandant, la quelle evitera le torrent qui mouille le pied du

²⁹ Arhiv Dv. komore, Commerz Litorale Abt. 161, fasc. 1763—64, fol. 392—405 (»Tres humble relation et rapport... de la visitation faite du terrain et route depuis la Ville de Carllstadt en Croatie jusques a Zeng, touchant la nouvelle Chaussée proposée d'y faire«, Ljubljana 17. XI 1762).

mur et entre souvent par la porte dans la ville; cette nouvelle entrée tres commode conduira fort facilement sur la place. Mais, comme Zeng est une ville batie a l'antique, sans ordre et ou les rues sont trop etroits pour y conduire des voytures, la plaine qui est du coté de l'est, suffisamment spatieuse entre la ville et les montagnes, serviroit a y construire une nouvelle ville a la moderne, avec des rues plus spatieuse et des magazins pour les grains et autres produits. Cette nouvelle ville batie avec des maisons de bonne hauteur, guarantira le port tant si peut plus contre le vent de la bore.«

Zahvati koje Fremaut predlaže u tom elaboratu anticipiraju kasnija rješanja bitnih problema uređenja prometa kroz Senj i njegovu luku, što ih je po nalogu Josipa II ostvario nakon reinkorporacije Filip barun Vukasović. Među akutnim nevoljama Senjana treba svakako na prvo mjesto istaći stalnu opasnost od poplava, zbog bujice koja mimo gradskih zidina utječe u more; o tome postoji u građi komercijalne uprave više izvještaja, s planovima za zaštitu od bujice. Nakon velike poplave 23. IX 1757. Tršćanska intendantca je poslala u Beč opsežan izvještaj kojem je priložen i plan pod naslovom »Dissegno del novo progieto del Porto della Citta di Segna, affine d'ampliarlo, rippararlo, e refarlo dall' imunimento causato dal Torente, et assicurarlo al possibile dalla Bora, che rende notabil pregiuditio a quello«; sličan elaborat iz 1761. popraćen je planom »Idée wie zu Zengg die Riva vom Hospital-Thurn bis zu der Punta S. Ambrosi zur Sicherheit der Schifffen in Porto, mit einem Quai und Colonen könnte eingerichtet werden«, itd.³⁰

*

U trgovinskoj razmjeni između poduzetnika u primorskim lukama i krajiškog stanovništva u unutrašnjosti značajan udio imala je doprema drva iz prostranih šuma na području Karlovačkog generalata. Imajući u vidu veliku vrijednost drvnog blaga u zaleđu uske obalne zone pod komercijalnom upravom, Dvor. trgovačko vijeće u Beču svratilo je pažnju na postojeće stanje u eksploataciji krajiških šuma, pa u noti sa svog zasjedanja 13. XII 1756. upozorava Dvor na uništavanje šuma, koje navodno provodi vojna uprava: »Ako se putuje uzduž naše morske obale, ne vidi se nego samo goli kamen, budući da je vojska uništila sve šume, dijelom radi opskrbljivanja potrebnim ogrjevom, a dijelom radi izrade građevnog drva...«;³¹ ogoljavanje krša, prema istoj noti, onemogućava lokalnom stanovništvu bavljenje uzgojem ovaca i koza, čime se umanjuju mogućnosti proizvodnje mesa, masla, mlijeka za domaću upotrebu, a uz to i prerada stočarskih produkata za izvoz preko mora u talijanske krajeve (sir, vuna, kože).

Na pritužbe komercijalnih organa da se krajiškim šumama loše gospodari, Karlovački generalat je 16. IV 1757. poslao izvještaj Dvor. ratnom vijeću, opravdavajući znatnu eksploataciju drva teškim uvjetima pod kojima krajišnici moraju obavljati razmjenu sa senjskim i drugim primorskim trgovcima.³² Kako Generalat u elaboratu ističe, Senjani iskorištavaju oskudicu koju stanovništvo pod vojno-krajiškom upravom trpi zbog nedovoljnih količina obradive zemlje

³⁰ RAB, Com. 1758—30—28; 1761—30—39. Radilo se i na obnovi senjskog kaštela, o čemu dosjeji 1756—30—7 i 1760—30—36 donose desetak planova.

³¹ isto, 1756—32—2.

³² isto, 1757—32—4.

i dosljedno tome zbog pomanjkanja žitarica i drugih plodina; znajući da su krajišnici primorani pod svaku cijenu nabavljati živež i druge potrepštine iz Hrv. primorja, tamošnji trgovci razmjenjuju robu s artiklima koji se dovoze iz unutrašnjosti pod veoma nepovoljnim uvjetima. Tako, na pr., nameću dvostruku cijenu onome što prodaju ili svoju robu daju unaprijed na račun drva koje tek treba dopremiti na Primorje i time primoravaju krajišnike na prihvatanje viših cijena za artikle koje ovi kupuju, i sl. Budući da je drvo jedini trgovinski artikl za stanovništvo zaleđa, razumljivo je da takvi postupci Senjana dovode do veće eksploatacije šumskog blaga zbog niske cijene drvne građe, a visokih cijena živeža i drugih potrepština.

Da bi se u budućnosti takvo poslovanje spriječilo, Karlovački generalat predlaže da se u Senju i Jablancu izgrade državni magazini za drvo i da se isključivo preko njih, dakle uz učešće erara, obavlja razmjena između krajišnika i senjskih trgovaca, čime bi se osigurao povoljniji položaj za stanovništvo Generalata.

Razmatranje pitanja vezanih uz tu razmjenu privremeno je bilo obustavljeno za vrijeme rata 1756—63, a tada je potkraj 1764. Dvor. trgovačko vijeće ponovo pokrenulo raspravu o tom predmetu, notom upućenom izravno Ratnom vijeću.³³ U noti se ističe potreba da krajiške šume dobiju bolji stručni nadzorni aparat, dok se istovremeno izražava namjera komercijalnih oblasti da porade oko uspostave drvnih skladišta u Senju i Karlobagu, preko kojih bi se regulirala trgovina drvom. U tom smislu upućen je nalog Tršćanskoj intendanci. Još prije, u junu i. g., Trgovačko vijeće konstatira kako zaseban problem predstavljaju putovi koji vode prema primorskim lukama, jer postojeća cesta iz Like do Karlobaga (izgrađena 1752) u takvom je stanju da se na njoj čak i građevno drvo za brodove ne može drugačije prevoziti nego povlačenjem (*»nicht anders als geschleppt werden können«*), a to dakako u velikoj mjeri upropaštava građu i umanjuje vrijednost odnosno obara mu cijenu. Zbog toga je nužno pristupiti izgradnji dobre saobraćajnice iz Karlobaga prema unutrašnjosti.³⁴

Reguliranje čitavog kompleksa pitanja u vezi s drvnom trgovinom moglo se provesti samo zajedničkim radom komercijalnih i vojnih oblasti. U tom cilju održano je u toku 1764—65. više sastanaka između predstavnika Trgovačkog i Ratnog vijeća u Beču, na kojima se raspravljalo o organizaciji šumske uprave u Karlovačkom generalatu i o otklanjanju smetnji u izvozu drva na more. Nakon što su održane tri sjednice vojnih i komercijalnih predstavnika u Beču (4. VI, 12. X, 16. XI 1764), obje strane prihvatile su zaključak da administracija krajiških šuma ostane u nadležnosti organa Generalata, ali da se stručni nadzor povjeri komercijalnom šumarskom stručnjaku Franzoniju. Ovaj je izradio nacrt *»Šumskog reda«*, o kojemu se povelu diskusija na tri sjednice održane u Karlovcu 11, 16. i 23. februara 1765, pod predsjedništvom karlovačkog komandanta generala baruna Becka; raspravama su prisustvovali krajiški oficiri barun Preiss, barun Mikašinović, Klebek, von Szily, von Rüsten, von Wallisch, von Winkelmann, Razeberg, zatim od strane komercijalne uprave senjski kapetan i upravnik barun Gussich, te šumski nadzornik Fran-

³³ isto, 1764—32—21, nota od 20. XI 1764.

³⁴ isto, 1764—39—6.

zoni.³⁵ Predložena organizacija šumske uprave predviđala je podjelu cjelokupnog šumskog zemljišta u Karlovačkom generalatu na tri nadgledništva odnosno jedanaest okružja. Za šume u Lici vršio bi nadzor nadglednik sa sjedištem u Oštarijama; za šumske distrikte u ogulinskom kraju preuzeo bi brigu nadglednik u Krasnom, s pristavom u Drežniku, dok bi preostale šume bile predate u nadležnost nadglednika sa sjedištem u Petrovoj gori.

Konačno prihvaćanje nove upravne organizacije u krajiškim šumama odlučeno je na zajedničkoj sjednici Dvor. ratnog i Dvor. trgovačkog vijeća u Beču, 11. X 1765 (»die Erhaltung und Benutzung die Militar Grantz Waldungen betreffend«).³⁶ Tada je zaključeno i to da se promet kvalitetnog drva, tj. hrastove građe potrebne za brodogradnju, stavi pod monopolni privilegij državnih magazina, a trgovina ostalim drvom, u prvom redu drvom za ogrjev, ostavljena je i nadalje slobodnoj razmjeni krajišnika i primorskih trgovaca — ali uz nadzor, radi sprečavanja nepravedne eksploatacije krajiškog stanovništva. Do reinkorporacije izgrađena su drvena skladišta u Vel. Drazi i Cesarici (za ličku pukovniju), u Jablancu i Sv. Jurju (za otočku) i u Povilama i Sv. Ambrozu kod Senja (za ogulinsku pukovniju).³⁷

*

Trgovačko vijeće u Beču iznijelo je na početku 1754. zahtjev da se i luka Karlobag podvrgne pod komercijalnu upravu, kako bi se spriječilo da trgovina iz unutrašnjosti krene preko Karlobaga, na štetu senjske luke i komercijalne kase. Ukoliko bi Karlobag ostao i nadalje pod vojnom upravom, ističe se u podnesku Vijeća, veoma bi teško bilo spriječiti mnogostruko krijumčarenje robe iz Like i Krbave, dapače i iz turske Bosne, novim pravcem na Karlobag — što bi znatno oštetilo interese erara.³⁸ Taj je prijedlog naišao na odobrenje Dvora.

Djelatnost komercijalne uprave u pogledu razvoja prometa preko luke Karlobaga usmjerena je prvenstveno na trgovinu s Bosnom. Trgovačko vijeće u Beču nastojalo je da iskoristi svoju jurisdikciju nad tim naseljem kako bi se saobraćaj između Bosne i mora skrenuo s pravaca koji su vodili u Mletačku Dalmaciju na novi smjer prema Austrijskom primorju. U noti od 13. XII 1756. Vijeće ukazuje na potrebu da se u tom cilju izgradi u Udbini lazaret, a postojeći u Slunju i Radanovcu osposobe za uskladištavanje i raskuživanje robe koja pristiže iz Bihaća. Te lazarete moralo bi se osigurati vojničkom stražom za zaštitu trgovačkih karavana — jer trgovina traži prikladnost i sigurnost (»esendo indubitabile, che il Commercio si gira per ove trova vantaggio, commodo, e sicurezza«).³⁹

Budući da su putovi iz Bosne do Hrv. primorja prelazili preko teritorija Karlovačkog generalata, to je gen. Petazzi bio pozvan da podnese podatke o nizu pitanja, vezanih uz razvoj toga trgovinskog prometa, napose o djelovanju

³⁵ Fr. Vaniček, *Specialgeschichte der Militärgrenze II*, Beč 1875, 608—14.

³⁶ RAB, Com. 1765—32—30; sjedničkom zapisniku priključena je instrukcija za upravitelja šumâ Karlovačkog generalata, kao i »Šumski red« za iste šume.

³⁷ Vaniček, sp. dj. II, 652—3.

³⁸ RAB, Com. 1754—10—2; o lokalnim prilikama u Karlobagu raspravljali su funkcioneri Intendence savjetnik Raab i markiz Cavalcabo na redovnim godišnjim komisijskim sjednicama 1756—60 (1757—10—9, 1759—10—10, 1760—10—11).

³⁹ isto, 1756—32—2.

carinskih, tridesetničarskih ureda. U izvještaju od 8. VIII 1760. («das Türkische Commercium betrefend») Petazzi je odgovorio na upite: po kome, od kada i na koji način su uvedeni tridesetničarski uredi na području Generalata; kako se njima upravlja; kolike prihode donose; da li je carinski namet uzrok slabljenju prometa s Turskom i da li bi se njegovim ukidanjem postiglo da sva roba iz Bosne ne ide više u Mletačku Dalmaciju.⁴⁰ Napose je značajan odgovor na taj posljednji upit.

Kako Petazzi navodi, on je 1754. primio naređenje da uspostavi tridesetnice u Karlovcu, Slunju i Radanovcu, s dvije međupostaje — prema elaboratu što ga je godinu dana prije podnio general Scherzer Ugarskoj komori i Dvor. ratnom vijeću. Petazzi je, uz pomoć komorskog savjetnika Weydingera, uredio urede u Slunju i Radanovcu, ali je potonji već 1755. premješten u Gospić. U pogledu prihoda tridesetničarskih ureda, Petazzi ističe da je nakon njihove uspostave veoma malo robe iz Turske prešlo preko Slunja, a gotovo ništa preko drugog ureda, tako da je i carinski prihod izvanredno malen. Što se tiče trgovinskog prometa između Banske Hrvatske i Primorja, taj nije evidentiran u materijalu ovih tridesetnica jer se za robu koja iz jednog područja Monarhije prelazi u drugi preko krajiškog teritorija carina plaća već na ulazu u Generalat, a ne pri navedenim uredima.

U odgovoru na pitanje o utjecaju carinskog nameta na slabljenje prometa s Turskom, Petazzi iznosi mišljenje da bez sumnje i carinsko opterećenje navodi turske trgovce na skretanje prema Dalmaciji; ali ne radi se samo o tome, nego promet ometa i slaba prikladnost i nesigurnost saobraćaja na putovima preko krajiškog zemljišta. Zato nije sigurno da bi se samim ukidanjem carine povećala razmjena na pravcu prema Primorju. Potrebno je izgraditi sanitarne uređaje, osigurati smještaj za prevoznike i robu, i pobrinuti se za vojničku zaštitu. Za potvrdu svojih primjedaba Petazzi upućuje na primjer Kostajnice gdje je smanjenje tarife ubrzalo proširenje prometa, ali uz istodobno stvaranje i drugih povoljnih uvjeta za prevoznike. Ako se turske trgovce želi navesti da napuste već uhodane veze s dalmatinskim gradovima, ističe Petazzi, moraju im se pružiti prednosti na drugoj strani («Es kommt nemlichen darauf an, denen Türcken, so viele hierländige Vortheile, Comoditaet, und Sicherheit zu verschaffen, damit sie bewegen werden, ihren schon in Venetianischen mit ihren Correspondenten Handl auf Carlobago, und Zengg zu übertragen»). Na kraju Petazzi upozorava da krajiško stanovništvo nije mnogo zainteresirano za pitanje uređenja trgovine s Bosnom jer ono učestvuje samo u razmjeni soli s Hrv. primorja za žito iz Bosne, a ta je razmjena oslobođena za njih od plaćanja carine.

O stanju prometa s Bosnom nakon uvođenja komercijalne uprave u Hrv. primorju pruža podatke obračun poslovanja tridesetničarskog ureda u Radanovcu odnosno Gospiću u vremenu od 1755. do 1761. («Radanovaczer Dreÿsigst-Amts Mercantil-Extract vom 21.ten Junii 1755. bis lezt. Decembris 1761. inclus. verfast».)⁴¹ Opći pregled prihoda i rashoda tog ureda daje ovu sliku: ubrano uvozne carine 756,87 for., izvozne carine 2.373,58. 1/4 for., ukupno 3.130,45. 1/4 forinti; od toga utrošeno za plaće tridesetničarskog osoblja 1.751,05

⁴⁰ isto, 1761—130—13.

⁴¹ isto, 1762—130—20.

for. Prema tome, čisti prihod iznosi svega 1.379,40. $\frac{1}{4}$ for. ili u prosjeku godišnje 263,23. $\frac{1}{3}$ for.⁴²

Obračun pruža podatke i o robi koja je bila podložna carinjenju. Od ukupne vrijednosti robe uvezene, izvezene ili provezene preko tridesetničarskog ureda u Radanovcu, odn. Gospiću, a koja dosiže nešto preko 786 tisuća forinti za razdoblje 1755—61, otpada najveći dio na artikle u izvozu (772.129, $\frac{1}{2}$ for.), dok u uvozu i tranzitu nalazimo ispod 2% čitavog prometa (13.552, $\frac{1}{2}$ for. odnosno 582 for.). Po porijeklu i odredištu roba je svrstana u ova područja: Koruška i Kranjska; primorske luke; Venecija; Turska.

Detaljnija analiza podataka pokazuje da se izvoz iz krajiškog teritorija u najvećoj mjeri sastoji od sirove vune koja odlazi u slovenske krajeve. Značajno je da turske zemlje nisu uopće ubilježene u rubrici izvoza. Glavnu izvoznju stavku predstavlja neočišćena vuna (»Wolle — Raitzisch ungewaschene«), u vrijednosti od 734.545 for., čemu pridolazi 7.500 for. vrijednosti očišćene vune. Ukupna količina izvezene neočišćene vune označena je sa 74.543, $\frac{1}{2}$ centi, i to:

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------|
| a) u Korušku i Kranjsku | 68.083, $\frac{1}{2}$ centi, |
| b) u primorske luke | 5.360 centi, |
| c) u Veneciju | 1.100 centi. |

Vrijednost izvezenih ovaca iznosi 18.097 for. tj. po jednu forintu za svaki komad; u Korušku i Kranjsku upućen je 17.971 komad, a u Primorje 126 komada. Vrijednost izvezenih sirovih ovčjih koža iznosi 6.863, $\frac{1}{2}$ for.; u Korušku i Kranjsku upućeno je 27.069 komada, a u Primorje 385 komada. Druge robe bilo je izvezeno u vrijednosti od oko dvije tisuće forinti.

Kod uvoza najveću stavku čini sitničarija (»Kramerey«), s ukupnom vrijednošću od 4.603, $\frac{1}{2}$ for. (iz Koruške i Kranjske 1.426, $\frac{1}{2}$ for., iz primorskih luka 2.893 for., iz Venecije 284 for.).

Promet s Turskom odn. Bosnom zabilježen je samo kod uvoza, pri čemu od ukupnog iznosa, koji dosiže 4.700, $\frac{1}{4}$ forinti, otpadaju dvije trećine na uvoz pšenice: 2.638, $\frac{3}{4}$ mjerova po 1, $\frac{1}{4}$ for. ili svega 3.298, $\frac{1}{2}$ for. Ostali artikli uvoza iz Turske dolaze u ovim količinama i vrijednosti:

- | | |
|--|-------------------------|
| a) 45, $\frac{1}{4}$ mjerova rakije | 45, $\frac{1}{4}$ for., |
| b) 6 kom. konja | 180 „ „ |
| c) 600 kom. ovaca | 600 „ „ |
| d) 18 kom. svinja | 54 „ „ |
| e) 5, $\frac{3}{4}$ centi slanine | 46 „ „ |
| f) 1 cent voska | 35 „ „ |
| g) 37, $\frac{3}{4}$ centi duhana | 226, $\frac{1}{2}$ „ „ |
| h) 27, $\frac{1}{2}$ centi sirovog željeza | 137, $\frac{1}{2}$ „ „ |

⁴² Stvarni godišnji brutto prihod iznosio je u pojedinim godinama: 1755. — 344,35 for., 1756. — 376, 50. $\frac{1}{2}$, 1757. — 423,70. $\frac{1}{2}$, 1758. — 375,68. $\frac{1}{2}$, 1759. — 370,87, 1760. — 365,91. $\frac{1}{4}$, 1761. — 873,42. $\frac{1}{2}$ for.

i) 1 ručni mlin	10	„ ,
j) 27 kom. sukna abe	67,1/2	„ .

Promet s Turskom obuhvaća u svemu 35% uvoza, ali tek 0,6% ukupnog prometa preko radanovačke odn. gospičke tridesetnice 1755—61.

Izvještaj generala Petazzija poslužio je Tršćanskoj intendanci pri izradi elaborata u kojem je težište stavljeno na mogućnosti svraćanja prometa Bosne s Dalmacijom na pravac prema Karlobagu. Uz navedeni izvještaj, Intendanca se oslanjala na mišljenje svog funkcionera baruna Antuna Pittonija od 30. III 1761 u kojem se također razmatra problem bosansko-dalmatinske trgovine (»Umilissimo rapporto, concernente il commercio attivo, e passivo della Dalmazia Veneta, non meno quello, che esercita detta Provincia con la Bosnia, finalmente come, e in qual maniera approfittar possa il Littorale Austriaco di tal Commercio«).⁴³ Na temelju tih materijala Intendanca je 21. XI 1761. podnijela elaborat (»über die Beförderung des Türkischen, oder Bosnia-nischen Commercij mit Carlobago«) u kojem na prvom mjestu zahtijeva da se kao glavna smetnja razvoju prometa s Bosnom ukine tridesetničarski ured u Gospiću — koji ionako ima godišnji prihod od svega pet stotina forinti ili još manje. Intendanca ističe da je uvođenje »vectigala« 1754. zadalo vrlo težak udarac poslovanju poduzetnika iz Karlobaga i Senja. Prema carinskom propisu imala bi se od robe uzimati 1/30-ina ili manje od 5% vrijednosti, dok, naprotiv, klasifikacija procjene pojedinih artikala u carinskom popisu dovodi do toga da se od nekih robâ uzima do 15 ili 20%. S takvim se postupkom, dakako, ne slažu turski trgovci i zato radije posluju s Mletačkom Dalmacijom.⁴⁴

Premda komercijalne oblasti poklanjaju znatnu pažnju postojećim carinskim teškoćama u saobraćaju preko područja Karlovačkog generalata, ove čine tek dio čitavog sklopa problema oko oživljavanja trgovinskog prometa iz unutrašnjosti prema lukama na Hrv. primorju. Kao što je to bio slučaj kod nastojanja da se Senj poveže s ugarsko-hrvatskim zaleđem izgradnjom ceste do Karlovca, tako i u pitanju povezivanja Karlobaga s turskom Bosnom osnovnu prepreku stvaralo je sâmo postojanje zasebnog obalnog pojasa pod upravom organa izravno ovisnih o centralnim bečkim institucijama.

*

U posljednjih desetak godina komercijalne uprave na Hrv. primorju ponavljaju se u podnescima Intendance i Dvor. trgovačkog vijeća već poznati stavovi o poboljšanju položaja primorskih luka. U septembru 1771. podnosi tršćanska oblast elaborat o trgovini s Bosnom (»Gutachten über die Frage, wie der, seit einigen Jahren in Verfall gerathenen Handlung mit Bosnien wiederaufgeholfen werden könnte«); u početku iduće godine iznosi svoje mišljenje u povodu zahtjeva Ugarske komore da se na Primorju uspostave

⁴³ Prilog spisu RAB, Com. 1761—130—13.

O pokušajima organa Banske Hrvatske da se spriječi uvoz dalmatinskog vina u Karlovački generalat i nadomjesti hrvatskim vinom, kao i o ekonomsko-političkoj argumentaciji tih pokušaja usp. Karaman, Djelatnost Trgovinsko-gospodarske komisije... sp. dj.

⁴⁴ RAB, Com. 1761—130—13.

tridesetničarski uredi (»Bericht, die von Königl. Hungarischen Hof-Cammer ansuchende Aufstellung der 30-gst Aemter in den Bukaraner Dominio, dann zu Zengg, et Carlobago, betreffend«).⁴⁵ Veća pažnja obraćena je, međutim, razvitku pomorstva. Od početka šezdesetih godina nižu se elaborati o izgradnji Kraljevice kao ratne luke, uređenju arsenala, nastaju planovi za gradnju ratnih fregata, a raspravlja se i o naoružavanju trgovačkih brodova itd.⁴⁶

Na konačnu odluku o napuštanju zastarjelih administrativno-merkantilističkih zahvata na Hrv. primorju utjecalo je u prvom redu shvaćanje prijestolonasljednika i suvladara (od 1765) Josipa da je intervenciju državnih organa u privrednom životu potrebno postaviti na nove, mnogo elastičnije i liberalnije osnove.⁴⁷ Provođenje takve ekonomske politike omogućeno je stvaranjem jedinstvenoga carinskog sistema nasljednih zemalja 1775, a uklanjanje komercijalne oblasti na obalnom području sjevernog Jadrana rezultiralo je reinkorporacijom Rijeke i Hrv. primorja 1776. Time se iz osnova mijenja i položaj Senja i Karlobaga, kao izlaznih punktova na Primorju za bliže i dalje zaleđe.

Neposredno nakon reinkorporacije izgrađuje se cesta od Senja do Karlovca, prema već naprijed spomenutim projektima. Dionicu od Vrha Kapele do samostana sv. Nikole započeo je još 1775. pukovnik Pasée, ali je Jozefinska cesta napokon dovršena 1779. pod upravom majora Struppija. Na trasi su osnovane direkcije za održavanje ceste i postavljeni oficiri kao nadzornici pojedinih dionica.⁴⁸ Nakon završetka radova na cesti vojna uprava u Karlovcu sazvala je konferenciju na kojoj su učestvovali istaknuti poduzetnici s Primorja, među njima i senjski patriciji Matija Demelli i Nikola Sussani. Radi osiguranja redovnog prijevoza na novoj magistrali, primorski trgovci su zahtijevali da se prevoznačka djelatnost krajiškog stanovništva regulira uvodenjem određenih vremenskih rokova u saobraćaju i stavljanjem čitavog prometa na Jozefinskoj cesti pod nadzor vojnih organa.⁴⁹ Već iduće godine, 1780, preuzeo je organizaciju transporta na cesti pukovnik grof Benkovsky i uređio postaje u Zvečaju, Tounju, Modrušu i Brinju, s konjušnicama, kovačkim i kolarskim radionicama te svratištima. Krajišnici-prevoznici dobili su na ras-

⁴⁵ isto, 1771—130—45; 1772—85—16.

⁴⁶ isto, 1764—111—6 (»Bericht über eine Marine, Arsenal, und Schiff-Bau-Magazins Errichtung, dann Anstellung eines Schiffbaumeisters in Littorali«, prilog plan »Piano geometrico col quale si dimostra ciochè appartiene per formare un'Arсенale, nella situazione di Porto Re«); 1765—111—29 (»Bericht womit die alsbaldige Regulirung der Bewaffnung der National-Kauffmanns-Schiffe zu folge Resolutionen von 5.ten und 25.ten May 1764, sowie die Vorschläge über die Fonds zu Herstellung armirter Schiffe des Staates umständlich abgehandelt werden«); 1765—111—45 (»Bericht in betref der zu dem Bau zweyer Fregatten getroffenen Veranstellungen«, prilog plan »Marine roiale 1765 — Plan du Porto Re«); 1776—111—70 (»Bericht womit der Riss von den neu erbauenden Fregatten in Porto Re eingesendet werden«, prilog nacrt »Cosi apparira la Fregata Nuova lesta alla Vella guarnita di tutto suo Bisognevole cioè alboratura proporzionata alla medema Velle, Cannoni, Petrieri, Remi, come dalla sua Scala si puo misurar — Del. io Vincenzo Dini«).

⁴⁷ K. Schünemann, Die Wirtschaftspolitik Josephs II. in der Zeit seiner Mitregentschaft, MIÖG Bd XLVII, 1933, 13—56.

⁴⁸ Vaniček, sp. dj. II, 646.

⁴⁹ isto, 655—8; uz Demellija i Sussanija učestvovali su na konferenciji sudac Ručić, Đuro Tomazetović (!), Fr. Suppe, Krsto Jesić i Josip Lukačević.

polaganje kavalerijske konje i tako je olakšano njihovo uključivanje u promet na novoj vezi od Karlovca prema moru.⁵⁰

Senjski i drugi primorski poduzetnici nisu se na karlovačkoj konferenciji 1779. ograničili samo na zahtjeve u vezi sa saobraćajem na Jozefinskoj cesti. Zahtijevali su, među ostalim, da se omogući slobodna nabava drva za gradnju brodova iz krajiških šuma, kako bi se privukli strani investitori da se smjeste u Senju; vojna uprava udovoljila je tom zahtjevu, a poduzela je i mjere kako bi se olakšao ostali promet na kopnu (smanjenjem carinskog nameta u razmjeni s unutrašnjošću) i na moru (odobrenjem uvoza vina iz Dalmacije, olakšicama u trgovini morskom soli).⁵¹ U cilju bržeg razvitka brodogradnje na Primorju Karlovački generalat je odlučio, da se utemelji u Senju manufaktura platna za jedra.⁵² Napose je značajna ideja o osnivanju trgovačke kreditne banke s kapitalom od 40 tisuća forinti koja bi poduzetnicima davala zajmove uz 5—6% kamata.

Usporedo s izgradnjom Jozefinske ceste postavilo se pitanje uređenja senjske luke i njenog osposobljavanja za povećani trgovinski promet koji se očekivao preko nove saobraćajnice. Senjski poduzetnici zahtijevali su da se luka u Senju osigura od naleta bure time što će se izgraditi veliki žitni magazin; također je bilo potrebno zaštititi luku s morske strane, s pomoću lukobrana.⁵³ Taj posao, koji je naišao na potporu vojnih vlasti, povjeren je Senjaninu Filipu Vukasoviću, krajiškom oficiru a kasnije generalu i barunu, graditelju čuvene Lujzinske ceste od Karlovca do Rijeke. »Vukasovićevo je djelo očito monumentalni senjski magazin, skladan i kao arhitektonsko djelo i kao ustanova. Vukasović je nadalje ozidao srednji dio senjske luke, podigao i 'carske magazine' i počeo uređivati bujicu, koja je proticala kroz sam grad. Cijeli je taj rad govorio o živom lokalnom patriotizmu, koji je očito pobuđivao Vukasovića u izvedbi njegovoga zadatka.«⁵⁴

⁵⁰ isto, 646.

⁵¹ isto, 655—8.

⁵² Na početku 1759. Matija Demelli je zatražio da mu se odobri privilegij za podizanje manufakture jedara u Senju. Demelli ističe u molbi da se na Primorju osjeća nestašica platna za jedra, zbog čega su domaći brodari prisiljeni nabavljati platno iz Venecije, što pričinja veliku štetu stanovništvu i državi; narod gubi mogućnost zaposlenja u domaćoj produkciji, a država gotov novac koji odlazi za nabavku strane robe. Zato je namislio izgraditi u Senju pogon za proizvodnju jedara koji bi davao artikle po kvaliteti i cijeni jednake venecijanskima — ukoliko dobije neke privilegije: 1) da u toku 20 godina nitko drugi na Primorju nema pravo proizvoditi jedra; 2) da nitko na Primorju ne smije nabavljati jedra od drugoga nego od njega; 3) da mu država omogući iskorištavanje radne snage nezaposlenih i onih iz budućeg sirotišta (»che quest' Inclito Governo non manghi d'obligare la gente ocioza e priva de lavori a fillare a prezzi sin adeso consueti una libra di canappe«; »qualora si mete in piedi l'ospitale, che quelle done, e quela gente priva de lavori mi dovrebbe fillare a soldi cinque la libra di canappi«). Dvor je bio sklon da podrži Demellijevu akciju, uz nešto ograničenije privilegije, dok je on u samom Senju naišao na djelomičan otpor tamošnjih trgovaca, koji su nastojali zadržati tradicionalne poslovne veze s venecijanskim producentima (RAB, Com. 1759—98—1,2). Istodobno je vijećnik Tršćanske intendance barun Pittoni namjeravao podići manufakturu pustinih šešira u Senju (isto, 1759—95—1,2).

⁵³ Vaniček, sp. dj. II, 655—8.

⁵⁴ Horvat, sp. dj., 176.

*

Uspostavom trgovinskog prometa na Jozefinskoj cesti stvorene su povoljne mogućnosti za djelovanje senjskih poduzetnika i prosperitet grada. Tom magistralom uključen je Senj u krug hrvatsko-slavonskih trgovačkih središta, koja su se uspješno razvijala od kraja XVIII st. zahvaljujući porastu izvoza žitarica iz vojvodanskih krajeva. Konjunktura žitne trgovine osjeća se naročito u prvom desetljeću XIX st. kad ratna zbivanja širom Evrope povećavaju potrebe opskrbe vojske. R. Lopašić ističe u svojoj monografiji o Karlovcu da je najveća prodaja žita zabilježena od god. 1805—9. »Makar da se od svakoga vagana žita od Karlovca do mora po senjskoj cesti plaćalo kirije po škuda križevača, a sav narod od Kupe do mora i na kravah vozio hranu, ipak nije bilo dovoljno podvoza. Promet žitni tek se unapredio i prospješio, pošto u Karlovcu nadođe nekoliko podvoza bečkoga poduzetnika barona Reiniša i još drugoga poduzetnika iz Zlatnoga Praga. Za konje tih poduzetnika sagradio je tada erar četiri velike staje, svaku na sto konja, u Zvečaju, Tounju, u Modrušu i na Vratniku« (Lopašić).⁵⁵ Uslijedila je, međutim, francuska okupacija na području prekosavske Hrvatske (1809—13) i zatim austrijska uprava do povratka tih krajeva hrvatskim vlastima (1813—22). Utjecaj ovih događaja na razvoj trgovinskog prometa prema sjev. Jadranu nije još detaljnije istražen. Nesumnjivo je, ipak, da je privredna i prometna politika francuskih — a dijelom i austrijskih — okupacionih vlasti bila uvjetovana drugačijim interesima od onih koji su omogućili izgradnju »žitnih magistrala« preko naših krajeva.⁵⁶

Za senjske trgovce bila je znatnija opasnost dovršenje nove Lujzinske ceste god. 1811, moderne veze od Karlovca do Rijeke, započete i najvećim dijelom izvedene po F. Vukasoviću.⁵⁷ Dok se Jozefinska cesta povoljnijim uvjetima saobraćaja mogla uspješno takmičiti s odavno zastarjelom Karolinom, sada je sama postala nepodesna za privlačenje trgovaca i prevoznika. U punoj mjeri osjetilo se to nakon obnove teritorijalnog jedinstva Banske Hrvatske u 20-tim godinama XIX st., kad počinje i konjunktura drvne trgovine odn. poslovanja dužicama. Nastavljajući Vukasovićevo djelo, njegov je učenik i pomoćnik Josip Kajetan Knežić poduzeo rekonstrukciju Jozefinske ceste i 1833—43. izgradio djelomično novu trasu od Brinja, preko Jasenka, Musulinskog potoka i Ogulina, do Oštarija. čime je izbjegao najteže uspone na Velikoj Kapeli. Knežić je također proširio senjsku luku, sagradio vodovod u Senju, a od njega potječe i prva zamisao i projekt željezničke pruge od Siska do Senja.⁵⁸

⁵⁵ R. Lopašić, Karlovac, Zagreb 1879, 65—66.

⁵⁶ Usp. D. Klen, Privredno stanje Rijeke u doba Ilirije, Zagreb 1959.

⁵⁷ R. Strohal, Uz Lujzinsku cestu, Zagreb 1935.

⁵⁸ Horvat, sp. dj., 260—263. — J. K. Knežić (rođen u Petrinji 1786, umro u Senju 1848) učestvovao je kao oficir u pukovniji F. Vukasovića na izgradnji Lujzinske ceste. Ostao je u krajiškoj službi i pod Francuzima, što je vjerojatno utjecalo na njegovu vojničku karijeru po povratku austrijskih vlasti; na dužnosti kod Zem. grad. ravnateljstva u Zadru gradio je putove po Dalmaciji, regulirao Krku i Čikolu a 1832. dovršio cestu iz Zadra odn. Obrovca preko Malog Alana (1045 m) u Liku. »Za vrijeme pregradnje Josefske ceste Knežić se je stalno nastanio u tzv. »Majoriji« nešto niže Vratnika [...] U tom svom skloništu Knežić živi petnaest godina ljeti i zimi, suvremenici ga vjerojatno smatraju čudakom, i — dalje prou-

Obnovljenom Jozefinskom cestom teče promet iz unutrašnjosti prema Senju, a u tom prometu najznačajniji artikali nisu više žitarice nego drugi »trgovачki članak ili proizvod, koji barma za neko vrijeme našim pomorskim gradovima, našem rodnom puku i prevoznikom posla i zaslužbe pruža. Taj proizvod jesu hrastove duge, od kojih se svake godine u ilirskih naših šumah od 7—8 milijunah tripelnih komadah nasēkuje: pak preko Karlovca u Senj, Rēku i Bakar prevežene, odplivaju iste u Marselju i Bordo, gdje u burad pretvorene, odnesu franczka vina u sjevernu Ameriku.«⁵⁹ U tom prometu aktivno je sudjelovala poduzetnička obitelj Vranjicanj (doseljena 1806. iz Starigrada na o. Hvaru), koja je sa svojim članovima zauzela istaknute položaje u hrvatskoj trgovini; od troje braće Đuro djeluje kao brodovlasnik u Rijeci, Nikola je trgovac drvom u Senju, a Ambroz, također trgovac, ima sjedište u Karlovcu.⁶⁰

Upravo je Ambroz Vranjicanj bio među prvim poduzetnicima u našim krajevima koji su uočili kakve mogućnosti za razvoj i unapređenje trgovačkog poslovanja donosi primjena parnog pogona kod novih saobraćajnih sredstava — parobrodā na vodenim a željeznicā na kopnenim putovima. U pismu Lj. Gaju iz Beča 23. VIII 1844, kojim javlja polazak našeg prvog riječnog parobroda »Sloge« u domovinu, ističe: »Mnogi naših starih spaija boji se uvođenja parobrodarstva u hrvatskoslavonskih vodah i kolonijah, koje prosegale bi svu Slavoniu i Horvacku! Kratki vid imaju ti ljudi svi, gdi je život, gdi je poslovanje i korist, nego gdi su parobrodi i komunikacije nagle i jeftine? ... Što po celom svetu širokom sreću stvara, mora-li baš kod nas nesreću roditi. Nego ne ćemo razlagati koristi stalne, koje iz onih sudeći Hrvatskoj i Slavonii prispele budu — čin će pokazati bolje, nego reći, istinu mog očekivanja.«⁶¹ Obnovitelj Jozefinske ceste J. K. Knežić dovršio je u to vrijeme projekt željezničke pruge koja je, slijedeći rimsku magistralu Siscia — Senia, imala povezati sisačku luku, na ušću Kupe u Savu, sa senjskom lukom preko Petrinje, Gline, Topuskog i Bandina sela (na izvoru Gline). Knežić je pripremio nacрте pruge, mostova, staničnih zgrada itd.⁶²

čava tlo, pravi osnove kako će rodnoj zemlji stvoriti nove žile kucavice, nova prometna sredstva« (J. Horvat).

⁵⁹ Iz članka u »Narodnim novinama« 1842, cit. prema Horvat, sp. dj., 324; za razvoj proizvodnje i trgovine dužicama usp. R. Bićanić, Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji, Zagreb 1951.

⁶⁰ Horvat, sp. dj., 324—331. — Zanimljivo je da su i prije poznati slučajevi kako pojedini poduzetnici djeluju istodobno u više trgovačkih centara na Primorju i u unutrašnjosti; tako je na pr. senjski patricij Marko Sussani u vrijeme reinkorporacije 1776. najveći brodovlasnik u Rijeci, a nešto kasnije (1787) nalazimo ga među lađarskim trgovcima u gradu Karlovcu (usp. I. Erceg, Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije 1776/7, Zbornik HI u Zagrebu 3, 1961; I. Karaman, Stanovništvo i magistrat grada Karlovca potkraj XVIII st. (1785/7), HZ XVI, 1963).

⁶¹ Grada za povijest književnosti hrvatske VI (Pisma pisana dru Ljudevitu Gaju 1828—1850), Zagreb 1909, 296.

⁶² Horvat, sp. dj., 263 (»Knežić je prošao cijeli kraj od Siska do Senja i sastavio elaborat za tu gradnju. U prvo je vrijeme predvidio prevoz konjskom snagom (Pferdebahn) do Bandina sela, a odavde bi krajišnici kolima vozili robu u Senj. Kad bi bio gotov cijeli spoj od Siska do Senja, uveo bi se parni pogon s lokomotivama«).

Pitanje uspostave željezničke veze iz unutrašnjosti do Senja prešlo je u 50-tim godinama XIX st. iz stadija idealnih projekata osamljenih entuzijasta u stadij praktične privredne politike. Apsolutistički režim težio je za užim povezivanjem hrvatske tranzitne trgovine sa zapadnim krunovinama i na toj osnovi započinj izgradnja pruge Sisak — Zidani most. Dok su poduzetnici u posavskim trgovačkim središtima i sâmom Sisku mogli od nove prometne arterije očekivati znatnu korist, takvim skretanjem s dotadašnjih putova na Hrv. primorje ugrožena su bila sva ostala trgovišta u Hrvatskoj na putu do sjev. Jadrana. Već 1852, kad je na sjednici Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu pripremana molba na vladara o aktualnim prometnim problemima, tražio je Ambroz Vranjicanj da se unese i zahtjev za izgradnju željeznice, pa makar i »konjovozne«, kojom bi se prevoznički troškovi od Karlovca do mora smanjili na stalnu tarifu od 18 krajcara po centi — umjesto dotadašnje tovarne prevoznine od 0.50 do 1.20 forinti. »To bi pak ne samo na korist banatske žitne trgovine služilo, već bi i naše šume zadobile veću vrijednost, ako bi trgovina s drvima, koja je u posljednje vrijeme također vrlo zaostala, otvorenjem kratka i jeftina puta k hrvatskomu primorju napredovala.«⁶³

U dilemi, da li goransko-primorsku željezničku magistralu usmjeriti prema Rijeci ili prema Senju, prevladala je prva alternativa zahvaljujući u prvom redu utjecaju vladajućih krugova u Budimpešti nakon austro-ugarske i ugarsko-hrvatske nagodbe 1867/8.⁶⁴ Pri tom dolazi do izražaja negativan stav vodećih mađarskih poduzetničkih faktora prema Senju, s obzirom na njegov položaj u okviru Vojne krajine. Još prije, kad je 1829/30. upravnik Ugarske građevne direkcije Fr. Rauchmüller obilazio naše krajeve da bi ispitao najpovoljnije pravce kojima bi se mogao razviti vanjsko-trgovinski promet iz Ugarske prema moru, on se u svom izvještaju opredijelio za Lujzinsku cestu i riječku luku — a pri tom isticao na teret Jozefinske ceste ne samo njene tehničke nedostatke nego napose nepovoljnu činjenicu što ona prolazi preko krajiškog teritorija (»Nebst den Schwierigkeiten der zu steilen Anlage der Josephine, wird diese Strasse für den Ungarischen Meereshandel auch dadurch, dass sie ihren Zug durchaus durch das K. k. Militärgebieth nimmt, noch viel beschwerlicher, weil sie dort nicht bloss durch die oft aus dem

⁶³ M. Krešić, 50-godišnjica Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu 1852—1902, Zagreb s. a., 18—19; o suparništvu među pojedinim prometnim centrima u vrijeme apsolutizma usp. D. Sabolović, Imbro Ignjatijević Tkalac, Zagreb 1957, 36—44.

⁶⁴ Favorizirajući izlaz željezničke linije na more kod Rijeke, nije se vodilo računa o negativnim osobinama te pruge; usp. Z. Jelinović, Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi, Zagreb 1957, 74 (»Ni sama pruga Zagreb — Rijeka nije odgovarala stvarnim potrebama narodnog gospodarstva Hrvatske. Išla je od Zagreba do Oštarija u dužini od 103 km skoro ravno prema moru. U Oštarijama nalazila se pruga na domak mora (svega 30-tak km zračne linije do Senja). Međutim, umjesto da produži prema moru, napušta svoj pravac i ide 43 km paralelno s morskom obalom sve do Brod-Moravica. Od Brod-Moravica ide pruga opet prema moru — Rijeci u dužini od 83 km... Tako je pokvaren pravac ove pruge za sva vremena. I ne samo, da je pruga duža zbog skretanja prema sjeverozapadu, nego je ona i nepovoljnija, jer prelazi Dinarske Alpe na većoj visini kod Rijeke, nego bi to bio slučaj kod Senja. Željeznički prijelaz za Rijeku nalazi se na 836,4 m nadmorske visine, dok bi onaj preko Vratnika kod Senja bio na oko 600 m. Zbog penjanja na veću visinu morala se pruga više razvijati uz jake nagibe, pa je zbog toga postala duža i nepovoljnija«).

nahen türkischen Gebiethen kommenden Räuber beunruhigt wird; sondern auch, weil laut allgemeiner Versicherung der Kaufmann, bey welchem die Sicherheit der Waare und die Verlässlichkeit der Zeit, zweyen wesentliche Gesichtspunkte sind, auf diesem Zuge durch die K. k. Militärgrenze weder immer diese Sicherheit, noch die Verlässlichkeit der Zeit hinsichtlich der Zustellung zu finden gläubet«).⁶⁵ U tom smislu karakteristično je da je Knežičev projekt željezničke pruge Sisak — Senj dobio pristanak Dvor. ratnog vijeća u Beču i da je 1857. u Beču pod predsjedništvom grofa A. Szechena osnovano »Hrvatsko-slavonsko željezničko dioničko društvo« sa ciljem da se uz privolu vojnih vlasti izgradi željeznica od Karlovca do Senja, preko Josipdola.⁶⁶

Skretanje trgovačkog prometa s istoka na Ljubljanu i Trst preko želj. pruge Sisak — Zidani most 1862. te usmjeravanje goransko-primorskog prometa na Rijeku dovršenjem pruge Zagreb—Karlovac—Rijeka 1873. doveli su do naglog pada poduzetničke djelatnosti u gradu Senju i to upravo u vrijeme kad razvojačenjem nestaje onaj faktor na koji su se Senjani mogli osloniti u svojim nastojanjima da i u izmijenjenim uvjetima prometa očuvaju stečene pozicije. Stagnaciju toga naselja pokazuju podaci o kretanju stanovništva u toku desetljeća koja su slijedila: 1869.—3231 stan.; 1880.—3039 (—5,94%); 1890.—2785 (—8,35%). Tada počinje umjereni porast: 1900.—3177 stan. (+14,08%); 1910.—3293 (+3,65%). Grad Senj je, prema tome, tek neposredno pred Prvi svj. rat dosegao ponovo onaj broj stanovnika, koji je imao u vrijeme razvojačenja 1871.⁶⁷ To su posljedice određene privredno-prometne politike koja je velik broj cvatućih hrvatsko-slavonskih trgovačkih središta svela na beznačajne provincijske gradiće. »Priče o promjeni prometnih struja te o neumoljivim dosljednostima tih novih struja, kojoj moradoše pasti žrtvom naši gradovi, kao što je Zemun, Osiek, Brod, Sisak, Karlovac, Senj i Bakar, ne djeluju na nas, jerbo smo osvjedočeni, da te neumoljive dosljednosti nisu proizašle iz naravnog, već iz umjetno podržanog stanja stvari i potiskivanja prometne struje u nove prometne kanale« (iz Spomen-spisa za milenijsku izložbu u Budimpešti 1896).⁶⁸

Borbu za izvlačenje senjske privrede iz teške krize u koju je zapala od 1870-tih godina povela je Trgovačko-obrtnička komora u Senju, osnovana po zak. čl. VI/1868. za područje županije Ličko-krbavske i dijela županije Ogulinsko-modruške.⁶⁹ U periodu jačanja privredne djelatnosti nagodbene Hrvatske potkraj XIX st. obnavljaju se projekti za povezivanje unutrašnjosti sa sjev. Jadranom preko senjske luke. Na prvom zajedničkom sastanku zagrebačke, osječke i senjske Komore održanom 1895, ne bez razloga, upravo u Senju, »sve tri komore prihvatiše mnijenje, da javni probitci zahtievaju željezničku svezu Primorja sa kontinentalnim željeznicama pravcem od Siska

⁶⁵ Fr. Rauchmüller, Uebersicht, der dem Ungarisch Adriatischen Meereshandel dienenden Land und Wasserstrassen, und der dazu gehörigen Seehäfen — II.ter Theil, wo die, diesem Meereshandel dienenden bedeutendsten Landstrassen, besonders die vortreffliche Louisenstrasse berührt worden, s. I. et a., 61.

⁶⁶ Horvat, sp. dj., 263; Krešić, sp. dj., 22.

⁶⁷ Statistički godišnjak Kralj. Hrvatske i Slavonije II. 1906—1910, Zagreb 1917, 4—5.

⁶⁸ cit. prema Krešić, sp. dj., 74.

⁶⁹ isto, 1—6.

do Senja i dalje uzduž morske obale na Rieku, uz ogranak preko Otočca u Gospić.«⁷⁰ O tom projektu raspravljalo se i na drugom sastanku hrvatskih komora, u Osijeku 1897.

Tada je stupio na pozornicu drugi faktor koji je onemogućavao ostvarenje dugogodišnjih nastojanja Senjana: interesi trgovačkih krugova u Splitu i uopće u Dalmaciji, usmjereni na uspostavu što kraće veze između sjeverne i južne Hrvatske. Trgovačko-obrtnička komora u Splitu pokazivala je više sklonosti za projekt Lj. Ožegovića o spoju Karlovca s Kninom preko Slunja, Petrovog sela i Donjeg Lapca negoli za prugu Sisak—Senj odn. njen odvojak preko Otočca i Gospića na Knin.⁷¹ Na Ožegovićev projekt, koji je prugu od Karlovca skretao preko Slunja bliže dolini Une, nadovezuje se donekle — ali u interesu Senja — plan što ga je 1907. objavio I. Križanić u brošuri »Lička željeznica«; po njegovom prijedlogu gradila bi se pruga od Karlovca na Senj, preko Veljuna, Slunja, Rakovice, Drežnika, Plitvica, Otočca, Žute Lokve, pa tunelom dužine oko 10 km. do Senja. Predviđen je i nastavak pruge uz more do Rijeke, čime bi se omogućio privredni razvoj i ostalih naselja na Hrv. primorju.⁷² Svi ovi raznovrsni planovi i projekti ostali su neizvedeni do propasti Monarhije.

Dalmacija je tek nakon Prvog svj. rata spojena sa sjev. Hrvatskom tzv. Ličkom prugom (1925), a na prvoj željezničkoj konferenciji 1920. razmatran je i prijedlog pruge Vrhovine—Senj. Međutim, u periodu između dva rata povezuju se nastojanja oko izgradnje željeznice za Senj uglavnom s pitanjem uspostave najpovoljnijeg izlaza na more za područje zap. Bosne: senjska i splitska luka konkurenti su u borbi za utvrđenje pravca kojim će se Bihać povezati s Jadranom. Početak izgradnje tzv. Unske pruge 1936. (dovršena 1948) označio je još jednom neuspjeh Senjana u dugotrajnoj aktivnosti za ostvarenje modernih trgovinsko-prometnih veza s bližim i daljim zaleđem.⁷³ *

⁷⁰ isto, 71.

⁷¹ Historijski arhiv u Splitu, Arhiv Trg.-obrtn. komore u Splitu, br. 1429—1897; br. 474—1898.

⁷² Jelinović, sp. dj., 82—83.

⁷³ isto, 85—89 (»Značenje projekta pruge Bihać — Senj danas je još veće, otkada je izgrađena pruga Doboš — Banja Luka, radi skraćivanja veze iz sjeverne Bosne do mora, jer bi pruga Bihać — Senj bila 75—90 km kraća od pruge Bihać — Split. To bi znatno pojeftinilo prijevoz, a ujedno bi se treća pruga, koja se proteže u pravcu istok-zapad, tzv. linija sigurnosti izvela u Hrvatsko primorje. Negativna strana tog projekta je, da bi trebalo uložiti znatne investicije u senjsku luku«).

* Nakon dovršenja ovog priloga objavljeno je nekoliko radova s novim podacima iz ekonomske historije Senja i Karlobaga na koje treba upozoriti: I. Erceg, Neki ekonomski momenti iz života Trsta, Senja i Karlobaga, Ljetopis JAZU 70, 1965, 283—298; S. Szavits-Nossan, 125-godišnjica prvih željezničkih projekata u Hrvatskoj (1838—1963), Zbornik Gradskog muzeja Karlovac 1, 1964, 84—92; isti, Simo Kekić, graditelj ceste Gospić—Karlobag, Zbornik Gradskog muzeja Karlovac 1, 1964, 299—300; V. Rogić, Položaj Senja i gravitacija, Historijsko-geografski i suvremeni odnosi, Senjski zbornik I, 1965, 7—21; M. Valentić, Razvitak Senja u okviru hrvatsko-slavonske Vojne krajine, Senjski zbornik I, 1965, 69—93; M. Despot, Nekoliko podataka o postanku i radu Trgovačke komore u Senju krajem 19. stoljeća, Senjski zbornik I, 1965, 225—231; V. Severinski, Senjske šume i njihova eksploatacija, Senjski zbornik I, 1965, 232—245; S. Frančičković, Razvoj šumskog gospodarstva u zapadnohrvatskom visočju od 13. do 19. stoljeća, Anali za šumarstvo JAZU III, 1965, 43—269.

Zusammenfassung

Im Rahmen der merkantilistischen Bestrebungen des Wiener Hofes in der Mitte des 18. Jhs auf dem Gebiete der nördlichen Adria, fielen der Kompetenz der zentralen Kommerzienbehörden auch zwei Hafen-Ansiedlungen im Kroatischen Küstenland zu: die Stadt Senj im J. 1752 und Karlobag im J. 1754. Die Archivalien über die Tätigkeit der kommerziellen Verwaltung bis zur Übergabe dieser beiden Siedlungen den Militärgrenzebehörden im J. 1776 befinden sich grosseteils im Wiener Kriegsarchiv als besonderer Depositfond bei den Akten des Hofkriegsrates (unter dem Titel »Commercialia«). Diese Dokumentation bezieht sich vorwiegend auf den Seehandel und überhaupt auf das Seewesen in den Häfen des Kroatischen Küstenlandes. Der Autor befasst sich hier nur mit dem zweiten, kleineren Teil dieses Materials, der Einsicht in die Bestrebungen der kommerziellen Verwaltung nach intensiverem Verkehr des Küstengebietes mit dem unmittelbaren Hinterland und den entfernteren Teilen des westlichen Bosniens gewährt.

Der Autor behandelt zuerst die anfänglichen Arbeiten am Bau der neuen Strasse, die aus Senj über das Velebit-Gebirge nach Karlovac führen sollte (später als Josephinische Strasse bekannt), sowie mit dem Ausbau der entsprechenden Verbindung Karlobags mit dem Binnenland. Da in dem Handelsverkehr des näheren Hinterlandes mit den Häfen die Holz-Ausfuhr aus den Wäldern der Militärgrenze von besonderer Bedeutung war, so widmeten die Kommerzienbehörden dieser Frage grosse Aufmerksamkeit. Die Häfen Senj und Karlobag waren aber auch wichtige Stützpunkte des Verkehrs mit den westlichen Teilen Bosniens, das unter türkischer Herrschaft stand; der Autor informiert darum über den Warenverkehr durch die Zoll-Stationen (Dreissigstämter) in der Lika zu Ende der 1750-er Jahren. Der Aufsatz enthält noch eine kurze Übersicht der anfänglichen Tätigkeit der neuen Behörden in Senj und Karlobag nach der Übergabe dieser Siedlungen an die Militärverwaltung im J. 1776.

H I S T O R I J S K I
Z B O R N I K

GODINA XIX—XX

1966—67

Redakcioni odbor:

KONSTANTIN BASTAIĆ

IVAN KAMPUŠ

OLEG MANDIĆ

BERNARD STULLI

JAROSLAV ŠIDAK

Glavni i odgovorni urednik:

JAROSLAV ŠIDAK

IZDAJE
POVIJESNO DRUŠTVO HRVATSKE
ZAGREB

Štampanje dovršeno 18. XII 1968.