

U zaključku autor konstatira da su se u vrijeme Namjesništva interesi dinastije i vladajuće klase nametnuli kao prvenstveni, kočeći aktivniji propagandni rad. Na značenje, makar i takvoga, propagandnog rada upućuje sam autor kad kaže: »Skoro sve vođe iz ustanka od 1875. godine bili su na ovaj i onaj način u vezi sa Srbijom još od ranije« (str. 52).

Autorov novi arhivski materijal upotpunjuje u važnim pojedinostima poznavanje razdoblja o kojem je riječ, ali bi bilo korisno da je on nove podatke povezao s već poznatim činjenicama. Tada bi njegovi podaci i rezultati dopustili i zaključak veoma različit od onoga što ga sam daje u vezi sa svojom specijalnom problematikom, tj. propagandni rad pod Namjesništvom u Bosni i Hercegovini mogao bi se karakterizirati ne s tezom: kako je kolebljiva vanjska politika utjecala na taj rad, nego: u kojem je smjeru bosansko-hercegovačko pitanje djelovalo na srpsku vanjsku politiku i u razdoblju 1868—73.

Ljerka Kuntić

PRILOZI I. ERCEGA ZA EKONOMSKU HISTORIJU PREKOKUPSKE HRVATSKE I PRIMORJA

U posljednjih pet godina je dr Ivan Erceg, naučni suradnik Historijskog instituta JAZU u Zagrebu, objavio više radova s područja ekonomske historije Hrvatske, obrađujući prvenstveno stanje u prekokupskoj Hrvatskoj i Hrv. primorju u XVIII stoljeću. Ova istraživanja u uskoj su vezi s temom njegove doktorske disertacije, a posvećene jozefinskoj tvorevini — Severinskoj županiji. Disertacija, nažalost, nije još objavljena, niti u cjelini niti djelomično, pa se u ovom osvrtu moramo ograničiti na dosad publicirane Ercegeve priloge.

Probleme trgovinskog prometa na Hrv. primorju obrađuje članak: »*Kretanje robe i novca u lukama Bakarac, Crikvenica, Kraljevica i Selce 1668/9*« (HZ X, 1957), u kojem autor nastoji, »prema raspoloživim podacima, osvijetliti njihov godišnji trgovački kapacitet, intenzitet i rentabilitet, koji su Zrinski crpli i izbijali iz ovih luka u posljednjim godinama njihove uprave i posjedovanja« (str. 137). Kao izvor poslužili su Ercegu spisi Ugarske komore iz vremena konfiskacije Zrinsko-Frankopanskih dobara nakon neuspjele urote. — Na trgovinu sjevernog Jadrana odnosi se i manji prilog: »*Zahtjev za ujednačenje carinske tarife na drveni ugljen u Rijeci i Trstu 1776—1779*« (Jadranski zbornik II, Rijeka-Pula 1957).

U istom svesku JZ, Erceg je objavio rad pod naslovom: »*Ekonomski položaj kmetova čabarske gospoštije u vrijeme uvođenja opće urbarijalne regulacije 1778*«. U njemu je — pretežno na temelju iskaza podložnika komorske gospoštije Čabar u vezi s urbarijalnom regulacijom — pokušao utvrditi socijalne i ekonomske odnose na tom posjedu u drugoj polovici XVIII stoljeća. »Njihove fiksirane izjave u fasiji, razumije se uz druge podatke — konstatira on — pružaju nam uporište, da sagledamo složenu gospodarsku problematiku kmetova čabarske gospoštije iz godine 1778« (294). Taj instruktivni dokumenat objavljen je na kraju priloga u obje izvorne verzije tj. na latinskom i hrvatskom jeziku. Rezultat analize ovog teksta u osnovi se podudara sa slikom koju pruža iscrpna građa arhiva Komorskog administratorata u Zagrebu za nešto kasnije vrijeme (up. I. K a r a m a n, Komorska gospoštija Čabar 1787—1798, HZ XI—XII, 1958—59). Tako Erceg ispravno zaključuje: »Prihodi od zemlje kao glavnog proizvodnog sredstva nisu bili dovoljni da podmire svakodnevne potrebe kmetskih porodica. Kmetovi su stoga bili ekonomski upućeni, osim toga i administrativno primoravani na neratarske radinosti, gospoštijske rudnike, talionice, kirijašenje i dr.« (302).

Na taj prilog nadovezuje se daljnji rad I. Ercega: »*Prinosi za upoznavanje ekonomskog i pravnog položaja kmetova fužinskog kaštelanata u drugoj polovici*

18. stoljeća« (Zbornik Historijskog instituta JAZU u Zagrebu 2, 1959). Zajedno s radom objavljenim u 3. sv. iste edicije (1961) pod naslovom: »*Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije 1776/77*«, ova je rasprava dosada najvredniji Ercegov prinos ekonomskoj historiji.

Gospoštija Fužine potpadala je u drugoj polovici XVIII st. pod upravu Komore, kao dio nekadašnjega Zrinsko-Frankopanskog posjeda, a sačinjavala su je tri veća naselja: Fužine (73 kuće), Lič (56) i Lokve (41), uz zaseoke: Zlobin (12), Belo selo (6), Brestova Draga (5) — prema konskripciji 1783. Bitna je karakteristika gospodarskog stanja u fužinskih kmetova pomanjkanje obradive zemlje; prema popisu iz 1783. bilo je na čitavom posjedu 88 rali seljačkih oranica (od toga 82 treće i 6 rali četvrte kategorije!) i 450 kosaca livada (pretežno druge kategorije). Stoga Erceg zaključuje: »Male površine obradive zemlje, nizak stepen iskorišćivanja, njene škrтости — to su bili nedostaci, a istodobno glavni razlozi, da ona nije bila osobito jaka podloga egzistenciji kmetova, koji su stoga bili upućeni potražiti izvor svome održanju na drugoj strani« (231).

Mogućnost osiguranja stabilnije i perspektivnije ekonomike seljačkih gazdinstava pružalo je u prvom redu stočarstvo. Premda, kako se čini, ni pašnjaci nisu bili prvorazredne kvalitete, stočarska se proizvodnja mogla znatno unaprijediti boljom upotrebom šumaraka po brdima, dôcima i uvalama. Pri tom moramo odijeliti pitanje uzgoja sitne stoke (prvenstveno ovaca) od problema povećanja broja volova i konja — koji su imali da budu osnovica glavne izvanagrarne aktivnosti fužinskih podložnika: prevoznitva na Karolinskoj cesti. Prema popisu iz 1770. bilo je na području kaštelanata Fužine ukupno 1885 ovaca ili u prosjeku po kući 12 odnosno po stanovniku cca 2 komada; podaci iz 1783/4. navode svega 1060 ovaca za isti teritorij.

Erceg pripisuje ovu razliku dijelom činjenici da je potonji popis sastavljen radi razrezivanja i naplate kontribucije, pri čem kmetovi »nerado daju točan broj o svojoj stoci«. To je nesumnjivo tačno, ali treba uzeti u obzir i veću varijabilnost kod sitne stoke, gdje često kretanje iz godine u godinu pokazuje znatne razlike; karakteristično je da kod krupnih grla popis iz 1783/4. pokazuje smanjenje od svega 18% a kod sitnih čak 47%! — Iako i sâm s rezervom prima tačnost podataka u drugom popisu, autor ipak na osnovu usporedbe podataka 1770—1783/4. izvlači zaključak o stvarnom opadanju stočarske djelatnosti fužinskih kmetova kao konstante, pa traži tome gospodarske i vanekonomske uzroke i fiksira posljedice. Imajući u vidu već spomenutu nedovoljnu pouzdanost popisnih podataka, a vodeći napose računa o varijabilnosti opsega stočarske proizvodnje (naročito sitnog zuba), čini nam se opravdanim napomenuti da je u analizi takvih podataka potreban oprez, ako ne raspolažemo kvantitativnim pokazateljima za nekoliko vremenskih punktova koji bi osiguravali bolju dokumentiranost uočenih kretanja.

Uzgoj krupne stoke na području gospoštije Fužine usko je vezan uz učešće tamošnjih seljaka u prometu na Karolini. Prema podacima iz 1770. bilo je ukupno 369 volova i 191 konj (1783/4 — 345 volova i 69 konja), što znači u prosjeku po kući 2,35 volova i 1,22 konja. Sudjelovanje domaćeg stanovništva u prevozničkoj aktivnosti na Karolinskoj cesti, kao glavnoj trgovinskoj arteriji za promet između sjeverne Hrvatske i Primorja, problem je već od sredine XVIII st. intenzivno bave nadležne oblasti, osobito Trgovačko vijeće i njegovi organi. Erceg navodi da je Komora, kao feudalni gospodar, ograničavala eksploataciju pašnjaka na štetu razvoja seljačkoga stočnog fonda: »Njezine mjere prvenstveno smjeraju na to, da na štetu domaćih kmetova osigura ispašu prevoznicima, karavandžijama (»Fuhrweesen«, »Turmarii«), koji se kreću i prevoze robu po Karolini« (232). Komora je, nesumnjivo, željela da unaprijedi prevozničku službu; no pitanje je, koliko je na favoriziranje stranih prevoznika bila primorana rezerviranim držanjem domaćeg stanovništva. Građa tadašnjih odgovarajućih oblasti u Hrvatskoj: Hrvatskoga kraljevskog vijeća

i Uprave komorskih imanja na Hrv. primorju ukazuje na njihovu znatnu zainteresiranost za razvoj ovčarstva s jedne strane, a izgradnju stabilnog, domaćeg prevoznitva uz Karolinsku cestu s druge, pri čemu se nije uvijek (iz različitih razloga) nailazilo na potreban odaziv kod pučanstva.

Detaljnijom analizom kretanja stanovništva u kaštelanatu Fužine Erceg zaključuje prvo poglavlje, posvećeno ekonomskoj osnovici seljačkih gazdinstava. U drugom poglavlju istražuje »Odnose između Komore i kmetova i njihovu pravnu reglamentaciju«; pri tom prikazuje seljačka podavanja prije i nakon urbarijalne regulacije, a napose se zadržava na pitanju kontribucije. Kod obaveza kmetova prema Kaštelanatu ističe robotnu obavezu kao glavno podavanje, što je uvjetovano razvitkom gospodarske ekonomike: »Potrebe su kaštelanata rasle, a uporedo s njima rasla su i podavanja, osobito u roboti. Nova poduzeća (pilane u Fužinama i Lokvama), jača i šira eksploatacija šuma, intenzivniji promet na Karolini, to je sve po svojoj unutarnjoj logici nužno zahtijevalo više ljudskih ruku, konja i volova za vuču i prijenos. Podmirivati te potrebe uz malu nagradu bijaše veoma težak teret za kmetove fužinskog kaštelanata«. (249) Novom urbarijalnom regulacijom kmetovi su, između ostalog, obvezani da prevoze trupce (balvane) za račun Kaštelanata i to u količini od 4266 trupaca, od čega preko tri hiljade otpada na Lokve. Tom regulacijom, koja je ukinula dotadašnje raznolike propise, utvrđen je uglavnom položaj kmetova kaštelanata Fužine sve do likvidacije feudalnih odnosa 1848.

Gospodarsko stanje kaštelanata Fužine velikim je dijelom bilo uvjetovano odnosom prema stanju na Karolinskoj cesti — glavnoj prometnoj arteriji od Karlovca na Hrv. primorje. Ishodišna je tačka Karoline, a time i izlaz čitavog zaleđa na more, bio grad Rijeka; zato i Erceg obraća naročitu pažnju razvoju riječke privrede u drugoj polovici XVIII stoljeća. Kao što ističe u svom radu o pomorstvu Rijeke u vrijeme reinkorporacije 1776/7, priključenjem Hrv. primorja i njegova kontinentalnog zaleđa Hrvatskoj odn. Ugarskoj »bijaše otvoreno, aktualizirano i pospješeno rješavanje niza različitih pitanja ekonomske i društveno-političke naravi« (373) — o čemu, kako napominje u bilješki, opširnije raspravlja u svojoj disertaciji. Objavljeni članak zadržava se prvenstveno na relaciji: brodogradnja — brodarstvo — pomorski promet u momentu reinkorporacije, s težištem na podacima o riječkom brodarstvu i brodogradnji.

Pregled brodovlasnika i brodova u Rijeci 1777 (Tablica 1, s rubrikama o brodo vlasniku, kapetanu, tipu broda, tonaži, momčadi i naoružanju) daje veoma instruktivne podatke o stanju riječkog brodarstva. Erceg ističe da oko 2/3 brodovlasnika i suvlasnika nosi hrvatska prezimena; od 31 brodovlasnika 24 potječu iz Rijeke, a ostali su iz okolnih mjesta. Autor upozorava na karakterističnu pojavu u organizaciji pomorske djelatnosti: da je funkcija kapetana ili vozara uglavnom odvojena od ličnosti brodovlasnika, koje s druge strane »susrećemo u oblasti privrednog života kao trgovce, vlasnike manufaktura, eksploatatore šuma, zakupnike raznih regalija na pomorskim dobrima u Vinodolu i Gorskom kotaru, zemljoposjednike i kućevlasnike, a na političkom polju kao nosioce raznih javnih časti i funkcija u trgovačko-pomorskim sudovima, općinskim vijećima, guberniju, županiji...« (381).

Objavljeni pregled brodova obuhvaća ukupno tonažu od 2668, 1/2 t, od čega preko polovine otpada na šest velikih nava (od 180 do 333 t). Na čelu liste nalaze se dva najmoćnija brodovlasnika, Senjanin Marko Susanni i Riječanin Fabijan Gjustini; interesantna je činjenica da najjači pomorski poduzetnik na Rijeci, koji sa svoja četiri broda nosi preko 1/5 cjelokupne tonaže (nava od 333 t, pulaka od 98 t, fregadun od 80 t, trabakul od 40 t) i za koga rade četiri kapetana (od toga dvojica iz Senja) sa 1/5 svega ljudstva na riječkim brodovima — ne samo da potječe iz susjedne, konkurentne luke Senja, nego je istodobno i ondje veoma aktivan, kako na gospodarskom tako i na političkom polju. Najjači riječki brodovlasnici raspolažu, samostalno ili u suvlasništvu, sa znatno slabijom tonažom: Fabijan Gjustini s 327,

1/2 t, Franjo Tomašić s 323 t, Ivan Lupi s 230 t, Toma Tomičić sa 109 t itd. Čini nam se, da to, među ostalim, ukazuje na relativnu nerazvijenost riječkog brodarstva do reinkorporacije, što je nesumnjivo rezultat položaja koji je Rijeka imala kao dio tzv. Austrijskog primorja.

Kao što je riječka mornarica bila preslaba da bi mogla odgovoriti pojačanom prometu u povoljnijim prilikama koje su nastupile poslije reinkorporacije, tako su i kapaciteti brodogradnje na Rijeci zaostajali iza potreba pomorskog saobraćaja. Autor detaljno analizira stanje brodogradilišta, položaj radnika u toj proizvodnji i sam proizvodni proces. Ipak, življi razvitak ove grane privrede nastupio je tek nakon 1776/7: »Dok je Rijeka tokom 17 godina (1760—1777) dobivala prosječno godišnje jedan brod cca 60 t, samo za tri godine (1779-80-81) dobila je 9 brodova ili svake godine po 3. Stagnaciju je zamijenio vidan napredak«. (396)

Naročitu pažnju posvetio je autor prikazu učešća naših ljudi u pomorstvu Rijeke. Na osnovu opsežnog, detaljnog pregleda pomoraca na riječkom brodogradnji u 1776/7 (Tablica III, s podacima o mjestu i godini rođenja te mornarskom stažu) izradio je zanimljiv grafikon o porijeklu riječkih mornara, iz kojega se vidi da je 28% rodom iz Rijeke, 14% iz Lovrana, 12% iz Bakra, 11,5% iz Kraljevice, 9% iz Kostrene itd. — dok je iz talijanskih mjesta svega 6% mornara. Isti detaljni pregled poslužio je i za izradbu Tablice IV, koja prikazuje doba i vrijeme upošljavanja mornara; na temelju nje autor zaključuje da je najniža granica odlaska na brod sa 7 godina, dok je najviše mladića odlazilo na plovidbu u šesnaestoj godini. Značajna je autorova konstatacija o pojavi nestašice radne snage za pomorstvo na Hrv. primorju, koja je, kao što sâm kaže, djelomice rezultat položaja Rijeke do reinkorporacije: »Točno je naime da je Trst, zahvaljujući protekcionizmu bečkoga dvora, jako poodmakao ispred Rijeke u plovidbi. Razumljivo je da je intenzivna plovidba domaćih pa i stranih brodova u tršćanskoj luci otvarala mogućnost ukrcavanja našim mornarima uz veću plaću i uz povoljnije uvjete rada i života nego što su imali u Rijeci i ostalim lukama Hrvatskog primorja«. (414)

Tako vidimo da na različitim područjima pomorske privrede položaj Rijeke u drugoj polovici XVIII st. — sve do reinkorporacije — nije bio povoljan. Tek uspostavom normalnih ekonomskih (pa i upravno-političkih) veza primorskih luka sa širim zaleđem stvaraju se perspektive bujnijega privrednog razvoja na reinkorporiranom području prekokupske Hrvatske i Primorja. Razumljivo je da je taj proces otvorio mnoge nove probleme, napose s obzirom na socijalno-političke odnose vodećih krugova u Ugarskoj i Hrvatskoj; iscrpnoj i dokumentiranoj obradbi te problematike s pravom se nadamo u daljnjim radovima I. Ercega.

Igor Karaman

DR MIROSLAVA DESPOT, POKUŠAJI MANUFAKTURE U GRAĐANSKOJ HRVATSKOJ U 18. STOLJEĆU. GRAĐA ZA GOSPODARSKU POVIJEST HRVATSKE 12, 1962.

U proteklih desetak godina, nakon pojave sintetskog djela R. Bičanića »Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji« (Zagreb 1951), pridonijela je boljem poznavanju naših manufaktura u prvom redu svojim istraživanjem arhivske građe dr Miroslava Despot, naučni suradnik Muzeja za umjetnost i obrt u Zagrebu. Bičanićev pokušaj izrade cjelovitog pregleda razvoja manufakturnih poduzeća na hrvatsko-slavonskom području zasnivao se uglavnom na literaturi, štampanim statističkim izvještajima i sl.; bez obzira na objektivno ili subjektivno uvjetovane nedostatke

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

Redakcioni odbor:

KONSTANTIN BASTAIĆ

OLEG MANDIĆ

JAKŠA PAVLIĆ

BERNARD STULLI

JAROSLAV ŠIDAK

Glavni i odgovorni urednik:

JAROSLAV ŠIDAK

IZDAJE
POVIJESNO DRUŠTVO HRVATSKE
ZAGREB