

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. Bićanića »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. Bićanićev 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

toga pionirskog djela, ono je korisno poslužilo kao polazna tačka za daljnje, dublje i svestranije istraživanje još nepoznate arhivske građe. Skup podataka koje M. D. iznosi u ovoj knjizi predstavlja u tom pravcu korak naprijed.

Zbirka građe M. D. ograničava se u teritorijalnom pogledu na građansku Hrvatsku tj. na šest hrvatsko-slavonskih županija, a u kronološkom uglavnom na drugu polovinu XVIII stoljeća. Ustvari, osnovni izvorni materijal jesu dokumenti iz arhivskog fonda Hrvatskoga kraljevskog vijeća (1767—79), odnosno podaci koje je Vijeće prikupilo od pojedinih županija o manufakturnim pogonima na njihovu području. Tako su evidentirani neki pogoni za preradu metala u Čabru, Samoboru, Ozlju i Brodu na Kupi, proizvodnja pepeljike u Slavoniji, papirane zagrebačkoga Kaptola u Novoj vesi i grofa Franje Patačića u Vidovcu kod Varaždina, kožara požeških isusovaca u Kutjehu; više podataka nalazimo o radionicama tekstilne i stolarsko-keramičke grane, kod kojih se autor (prema već ranije objavljenim studijama o pojedinim pogonima) poslužio širim izborom arhivskih izvora. Prikazan je rad staklane u Perlasdorfu (1725—37?), Sušici (1766—1812), Trakošćanu (1764—74), Varaždinskim Toplicama (1781—86), Seoni kod Našica (1770—cca 1800), kao i manufaktura zemljanog suđa i peći baruna Ignjata Magdalenića u Križevcima (1775—81?).

Napose su vrijedni podaci koje nam ova zbirka građe pruža o tekstilnim radionicama (suknare, platnare, svilane). Značajnijim pokušajima da se organiziraju novi pogoni pripada nesumnjivo djelatnost Franje Kuševića oko osnutka sukname uz potok Medveščak na Ksaveru (blizu Zagreba). Kušević, potpukovnik i vrhovni auditor Banske krajine, uočio je mogućnost da se to područje (jedini dio Vojne krajine, nad kojim su organi Banske Hrvatske tada još imali neku nadležnost) iskoristi kao tržište sukna za opremu vojske. Suknara na Ksaveru nastaje oko 1750, upravo u vrijeme kada vodeći plemićki krugovi u Hrvatskoj pokušavaju regulacijom Banske krajine osigurati sebi znatno vrelo prihoda, nadajući se da će moći oficirske položaje zadržati isključivo za sebe; krajišnici reorganiziranih pukovnija morali su u određenom roku nabaviti nove uniforme, što je pružalo povoljnu priliku za dobar početak rada Kuševićeve sukname. Pri njenom osnivanju bio je Kuševićem kompanjom kraljevinski blagajnik Ivan Bužan, inače veoma angažiran i u akciji oko uređenja Banske krajine.

Orijentacija na krajiški teritorij kao jedino moguće tržište za domaću produkciju sukna uvjetovana je činjenicom da se hrvatsko-slavonski seljak snabdijevao potrebnim tekstilom ponajviše iz vlastite produkcije ili od manjih, obrtničkih radiona (prostog sukna abe i gunjeva), dok je plemstvo nabavljalo bolju robu iz razvijenijih austrijskih zemalja. Kvalitet proizvoda novih domaćih pogona mogao je odgovarati za izradu vojničke odjeće — ali mu je bila potrebna zaštita od konkurencije austrijskih proizvođača. U tom cilju nastojao je grof Petar Troilo Sermage (neko vrijeme kompanjom u Kuševićevoj suknari, a zatim vlasnik druge radione, osnovane 1768. na njegovu posjedu u Stenjevcu nedaleko Zagreba) steći naklonost nadležnih oblasti i preko erarskog skladišta u Ljubljani plasirati svoju robu u Vojnu krajinu. Podaci kojima raspolažemo o ulaganom kapitalu, zaposlenoj radnoj snazi i proizvodnji Kuševićeve i Sermageove sukname, premda fragmentarni, ukazuju na ozbiljnost ovih pothvata; nedostatna potpora koju su im mogle pružiti javne institucije u Banskoj Hrvatskoj protiv konkurencije češkog i moravskog sukna bit će osnovni uzrok njihova neuspjeha.

Treća suknara, o kojoj M. D. donosi nove podatke, manjega je značenja; radionica grofa Draškovića u Trakošćanu (1770—75) proizvodila je samo abu za potrebe seljaka na vlastelinstvu, a radili su u njoj seljaci-kmetovi. Međutim, zanimljivo je da se u izvještajima o tom pogonu spominje nastojanje oko unapređenja ovčarstva na obližnjim dobrima Zelendvor i Banjski dvori, zbog snabdijevanja radionice potrebnom vunom. Zasadu nije poznato otkuda su se snabdijevale sirovinom ksaverska i stenjevačka suknara; daljnja istraživanja pokazat će, vjerojatno, kakvi su stvarni

ciljevi tadašnjih nastojanja oko poboljšanja uzgoja ovaca na komorskom posjedu Mrkopalj u Gorskom kotaru, odnosno koliko su, možda, povezani s razvojem domaćih suknara.

Djelatnost na povećavanju raspoložive sirovine za daljnju preradu još je veće važnosti kod druge grane tekstilne proizvodnje — u svilarstvu. Organi centralne vlasti Habsburške monarhije posvetili su od 60-tih godina XVIII st. znatnu pažnju proširenju uzgoja dudova svilca i na našem području, napose u Slavoniji. U tome je, posredstvom komorskih institucija, bio veoma aktivan inspektor svilarstva za teritorij triju slavonskih županija Solengi. Osnovano je nekoliko odmotavaonica svile (filanda) za preradu svilenih čahura u sirovu svilu a daljnja je izrada prediva i svilenoga konca uglavnom obavljana izvan našeg područja; jedna velika svilana (fikatorij) osnovana je u Osijeku 1770. Kako je već konstatirao R. Bičanić, svilarstvo se u Slavoniji, zahvaljujući podršci komorskih organa, dobro razvijalo; o tome govore i neki podaci koje donosi M. D.

Područje Banske Hrvatske zaostajalo je u tome za Slavonijom, ali je ipak potrebno obratiti veću pažnju nekim nastojanjima da se svilarstvo razvije i u zagrebačkoj, varaždinskoj i križevačkoj županiji. Šteta je što M. D. nije iznijela podatke o tome iz zapisnika sjednica Trgovačko-gospodarske komisije Hrv. kralj. vijeća (1769—79). Ta je komisija, za vrijeme svog djelovanja, redovno jednom ili dvaput godišnje razmatrala rad na proširenju uzgoja dudova svilca, izvještaje svilarškog inspektora za Hrvatsku A. Romanija, njegov nacrt priručnika za uzgajivače, prijedloge o osnutku radionice u Zagrebu itd.

Ograničivši se kod nekih proizvodnih grana ponajviše na iznošenje podataka o pogonima što ih županijski izvještaji tretiraju kao manufakture, M. D. je donekle umanjila značenje nastojanja naših ljudi na unapređenju prerađivačke djelatnosti, a naročito rada na ekonomskom polju članova Hrv. kralj. vijeća i njegove Trgovačko-gospodarske komisije. Nažalost, premda priloženi popis literature pokazuje da mu je manufakturna problematika bliska, autor se nije upuštao u širu obradu podataka kojima je raspolagao. To primjećuje u predgovoru i urednik M. Mirković: »Škrte glose uz dokumenta i analitičke tablice na kraju sveska ne obuhvaćaju sve što grada pruža. Zasluga pisca je pronalaženje izvornih dokumenata, njihovo odabiranje, sređivanje po materiji i po vremenu i njihovo međusobno povezivanje. Opravdanje objavljivanju knjižice čini baš taj naučni prinos same neposredne izvorne građe, koja osvjetljava privredne prilike druge polovine 18. stoljeća u građanskoj Hrvatskoj, i spoznaju o tim prilikama čini konkretnom i realnom« (Predgovor, XIV).

Igor Karaman

NOV PRILOG ZA RAZVITAK TRGOVINSKOG PROMETA PREMA HRVATSKOM PRIMORJU POTKRAJ XVIII ST.

D. K o s á r y, Egy gazdasági utazás a II. József-kori Magyarországon (Gospodarsko putovanje po Ugarskoj u vrijeme Josipa II), Az agrártörténeti szemle 1962, 1—2.

Ugled što ga u mađarskoj historiografiji uživa Nikola Škrlec kao političko-ekonomski teoretičar postjosefinske Ugarske ponajvećma je rezultat njegova djelovanja na ugarskom saboru 1791—92 i istodobnih spisa u kojima obrađuje aktualne probleme ugarsko-hrvatske ekonomike. Kako D. Kosáry navodi odavno je poznato da se Škrlec pri tom (uz više savremenih ekonomsko-političkih djela) oslonio i na izvještaj riječkog trgovca J. B. Nayssa s njegova putovanja po Ugarskoj 1787. Međutim, sam Nayssov izvještaj nije bio objavljen; tek sada publicira Kosáry taj veoma instruktivni spis, u originalnoj njemačkoj verziji (s latinskim naslovom: *Relatio mercatoris Neyss super peracta commerciali peregrinatione per Hungariam*).

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