

RAD JUGOSLAVENSKE AKADEMIJE ZNANOSTI I UMJETNOSTI

KNJIGA 417

RAZRED ZA DRUŠTVENE ZNANOSTI
KNJIGA XXIII

Urednički odbor
EUGEN PUSIĆ
DUJE RENDIĆ-MIOČEVIĆ
JAKOV SIROTKOVIĆ
DRAGOVAN ŠEPIĆ

Glavni i odgovorni urednik
EUGEN PUSIĆ

CODEN RJAZBM

YU ISSN 0375-1015

RAD

**JUGOSLAVENSKE AKADEMIJE
ZNANOSTI I UMJETNOSTI**



ZAGREB

1986

Ivo Vinski

ZAPOSLENOST, OSNOVNA SREDSTVA I DRUŠTVENI
PROIZVOD PRIVREDE JUGOSLAVIJE U RAZDOBLJU
OD 1961. DO 1981. GODINE

UVOD

U ovom su radu izloženi osnovni indikatori privrednog rasta Jugoslavije u izrazu nizova broja zaposlenih, vrijednosti osnovnih sredstava i društvenog proizvoda u razdoblju od 1961. do 1981. godine. U tom razdoblju Jugoslavija je doživjela buran privredni rast koji se očitovao krupnim porastom vrijednosti osnovnih sredstava i društvenog proizvoda, i stanovitim porastom zaposlenosti. U razmatranom razdoblju rast jugoslavenske privrede bio je vrlo neujednačen. U prvim godinama tog razdoblja rast je bio veoma brz, s obilježjem takozvanog privrednog pregrijavanja. Ono je uvjetovalo niz mjera ekonomske politike naše zemlje u 1965. i 1966. godini usmjerenih stabilizaciji privrednih tokova i produktivnijem privređivanju. Taj skup mjera ekonomske politike naše zemlje u tom razdoblju u široj je javnosti poznat kao privredna reforma. U prve tri godine nakon uvođenja privredne reforme sredinom 1965. nastupilo je osjetno usporavanje privrednog rasta, uz mirnije privredne tokove. U godini 1968. jugoslavenska je privreda već prilično stabilizirana, pa je porast cijena u prosjeku iznosio oko 5 posto. No, u sljedećih desetak godina privredni se rast znatno ubrzava, uz osjetan porast zaposlenosti u društvenom sektoru privrede, povećavanje vrijednosti osnovnih sredstava i društvenog proizvoda. To razdoblje veoma brzog privrednog rasta završava se u 1979. godini. No, u tom je razdoblju nastupilo naglo i krupno povećavanje inozemnih dugova Jugoslavije. Postalo je tada očigledno da se takav razvoj ne smije nastaviti zbog prevelikog tereta inozemnog duga za potencijal jugoslavenske privrede. Poslije godine 1979. čine se veliki naponi usmjereni ekonomskoj stabilizaciji i to se odražava na znatno usporenom privrednom rastu. No, za ostvarivanje ekonomske stabilizacije nisu dovoljne dvije ili tri godine, nego dulje razdoblje, kojeg trajanje ne možemo sada odmjeriti. U vrijeme završavanja rukopisa ovog rada privredni su tokovi u Jugoslaviji još slabo stabilizirani. Među ostalim, na to ukazuje i činjenica da je brzina obezvređivanja domaće kupovne snage jugoslavenskog dinara u 1984. godini, u kojoj je završen rukopis ovog istraživanja, jedanaest puta veća u usporedbi s naprijed spomenutom stopom inflacije u 1968. posljednjoj godini prilično stabilnih odnosa u našoj privredi u poslijeratnom razdoblju.

Brojčani materijal procjena vrijednosti osnovnih sredstava, društvenog proizvoda i broja zaposlenih u privredi Jugoslavije izložen je u tabelarnom prikazu.

Analiza rezultata tih procjena iznesena je u narednim odjeljcima. Prvo ćemo razmatrati sumirani pregled kretanja vrijednosti osnovnih sredstava, društvenog proizvoda i broja zaposlenih u cijeloj privredi Jugoslavije u razdoblju od 1961. do 1981. godine. Nakon toga obrađeni su struktura i kretanje vrijednosti osnovnih sredstava, društvenog proizvoda i broj zaposlenih po oblastima

narodne privrede. Analiziraju se i odnosi između tih veličina, kao što su odnos između vrijednosti osnovnih sredstava i broja zaposlenih, između zaposlenih i vrijednosti društvenog proizvoda, odnos između vrijednosti osnovnih sredstava i vrijednosti društvenog proizvoda i dr.

Na svršetku rada su metodološka obrazloženja o primijenjenim metodama i korištenim izvorima za konstrukciju procjena izloženih u tabelarnom prikazu.

GLOBALNI PREGLED OSNOVNIH VELIČINA

U ovom odjeljku razmotrit ćemo kretanje ukupnog stanovništva Jugoslavije u sredini svake godine razdoblja od 1961. do 1981. godine. Te je procjene priredio Savezni zavod za statistiku i one obuhvaćaju ne samo stanovništvo u Jugoslaviji nego i jugoslavenske radnike na privremenom radu u inozemstvu i članove njihovih obitelji koji borave u inozemstvu.

Broj zaposlenih u privredi Jugoslavije obuhvaća osobe u radnom odnosu u društvenom sektoru privrede, broj samostalnih privrednika i pomažućih članova obitelji, koji primaju nagradu u novcu ili ju ne primaju, pa zaposlene kod samostalnih privrednika, bez obzira na to da li su službeno zasnovali radni odnos ili nisu. Podatke o zaposlenim u društvenom sektoru privrede uzeo sam iz izdanja Saveznog zavoda za statistiku. Broj zaposlenih u privatnom sektoru poljoprivrede procijenio je dr Zvonimir Baletić, znanstveni savjetnik Ekonomskog instituta u Zagrebu. On mi je te procjene susretljivo stavio na raspolaganje, na čemu mu zahvaljujem. Do broja zaposlenih u privatnom sektoru izvan poljoprivrede došao sam vlastitim procjenama.

Podaci o novoj (tzv. nabavnoj) vrijednosti osnovnih sredstava u upotrebi u društvenom i privatnom sektoru privrede moje su procjene.

Društveni proizvod od 1961. do 1981. godine u stalnim cijenama 1980. proračunao sam na temelju procjena Saveznog zavoda za statistiku o kretanju društvenog proizvoda u razmatranim godinama.

Detaljnija metodološka obrazloženja za proračun tih veličina iznesena su u metodološkom odjeljku.

Tabela 1. prikazuje kretanje naprijed spomenutih veličina u razmatranom razdoblju. U ovom odjeljku osvrnut ćemo se na te veličine samo globalno.

U razdoblju od 1961. do 1981. ukupno se stanovništvo Jugoslavije povećalo od 18,6 milijuna na 22,5 milijuna žitelja. To povećanje iznosi 21 posto, a prosječna godišnja stopa rasta iznosi 1 posto u razmatranom razdoblju. Pritom valja pamtit i da izložene brojke o ukupnom stanovništvu uključuju i jugoslavenske radnike na privremenom radu u inozemstvu i članove njihovih obitelji u inozemstvu. U 1961. godini naših radnika na privremenom radu u inozemstvu bilo je malo, pa ih možemo zanemariti u tim globalnim proračunima. No, u godini 1981. na privremenom radu u inozemstvu bilo je 815 tisuća jugoslavenskih radnika i članova njihovih obitelji u inozemstvu. Prema tome, u Jugoslaviji je bilo 21,6 milijuna stanovnika, odnosno 16 posto više u usporedbi s 1961. godinom. Godišnja stopa rasta iznosi u toj postavci 0,7 posto u prosjeku razmatranog razdoblja.

Ukupan broj zaposlenih osoba u društvenom i privatnom sektoru privrede povećava se u tom razdoblju znatno sporije, tj. od 7 milijuna u 1961. na

Tabela 1.

**STANOVNIŠTVO, ZAPOSLENOST, OSNOVNA SREDSTVA
I DRUŠTVENI PROIZVOD PRIVREDE JUGOSLAVIJE**

Godina	Stanovništvo u sredini godine u milijunima	Zaposleni u privredi (godišnji prosjek) u milijunima	Osnovna sredstva na početku godine u cijenama 1980. u milijardama dinara	Društveni proizvod u godišnjim skupinama u cijenama 1980. u milijardama dinara
1961.	18,6	7,0	863,8	486,3
1962.	18,8	7,0	932,3	502,9
1963.	19,0	7,1	1.002,3	563,1
1964.	19,2	7,2	1.067,1	628,3
1965.	19,4	7,2	1.124,9	639,9
1966.	19,6	7,1	1.198,1	691,0
1967.	19,8	7,0	1.267,3	705,7
1968.	20,0	7,1	1.342,3	733,1
1969.	20,2	7,0	1.413,8	804,4
1970.	20,4	7,1	1.500,2	851,1
1971.	20,6	7,2	1.589,8	920,0
1972.	20,8	7,2	1.711,2	959,1
1973.	21,0	7,1	1.835,0	1.004,6
1974.	21,2	7,2	1.952,2	1.090,4
1975.	21,4	7,2	2.097,6	1.128,8
1976.	21,6	7,3	2.326,1	1.225,0
1977.	21,8	7,4	2.500,4	1.324,7
1978.	22,0	7,5	2.692,2	1.418,9
1979.	22,2	7,5	2.907,2	1.517,2
1980.	22,3	7,6	3.106,4	1.553,1
1981.	22,5	7,7	3.387,7	1.574,4

7,7 milijuna u 1981. godini. Porast zaposlenih u privredi u promatranih dvadeset godina iznosi 10 posto, odnosno 0,5 posto u godišnjem prosjeku. Udjeli zaposlenih u privredi u ukupnom stanovništvu iznose 38 posto u 1961. i 36 posto u 1981. godini. U proračunu udjela za 1981. nisu uključeni u ukupnom stanovništvu jugoslavenski radnici na privremenom radu u inozemstvu i članovi njihovih obitelji u inozemstvu.

Valja naglasiti da naprijed spomenuto snižavanje udjela zaposlenih u privredi u ukupnom stanovništvu rezultira uglavnom iz brojnog zapošljavanja individualnih poljoprivrednika u nepoljoprivrednim djelatnostima u društvenom sektoru. Brojčani materijal o zaposlenosti u tabelarnom dijelu pokazuje da se broj aktivnih individualnih poljoprivrednika gotovo prepolovio u razmatраних dvadeset godina. U godini 1961. bilo ih je 4,4 milijuna, a u 1981. godini 2,3 milijuna. U istom se razdoblju udvostručio broj radnika u nepoljoprivrednim djelatnostima društvenog sektora privrede. U 1961. bilo ih je 2,2 milijuna, u 1981. godini 4,6 milijuna.

Najveća promjena u ekonomskoj strukturi stanovništva jest snižavanje udjela poljoprivrednog stanovništva u ukupnom žiteljstvu Jugoslavije za oko tri desetine. U godini 1961. poljoprivredno stanovništvo činilo je oko pet dese-

tina ukupnog stanovništva, u 1971. godini četiri desetine, a u 1981. godini čini dvije desetine. Primjetno snižavanje udjela poljoprivrednog stanovništva u ukupnom stanovništvu karakteristično je za razdoblja ubrzanog privrednog rasta nacija. Prije toga prevladavala je vjekovna stagnacija u privredi nerazvijenih zemalja. Oko tri četvrtine do četiri petine stanovništva tih zemalja živjelo je od poljoprivrede, u kojoj je proizvodnost rada bila veoma niska. Industrijalizacijom i razvojem drugih nepoljoprivrednih djelatnosti prikriveno nezaposleni poljoprivrednici zapošljavaju se u industriji i drugim nepoljoprivrednim djelatnostima u kojima je proizvodnost rada po pravilu osjetno viša u usporedbi s tradicionalnim metodama privređivanja u zaostaloj i prenapućenoj poljoprivredi.

Ta je pojava redovna u suvremenom privrednom rastu nacija. No, taj se proces odvijao u Jugoslaviji veoma brzo. Prema mojim procjenama klasne podjele stanovništva i nacionalnog dohotka Jugoslavije u 1938. je godini na predratnom području Jugoslavije poljoprivredno stanovništvo činilo 76 posto ukupnog stanovništva¹. Prema podacima Saveznog zavoda za statistiku udio poljoprivrednog u ukupnom stanovništvu na sadašnjem području Jugoslavije smanjio se na oko 50 posto u 1961. i na 20 posto u 1981. godini². Dakle udio poljoprivrednog stanovništva u ukupnom stanovništvu Jugoslavije od godine što je prethodila izbijanju drugog svjetskog rata u Evropi do 1961. snizio se za oko trećinu. U narednih dvadeset godina (od 1961. do 1981.) udio poljoprivrednog stanovništva smanjio se za tri petine. Sadašnjim ekonomski razvijenim zemljama Zapada, koje su doživjele industrijalizaciju mnogo prije Jugoslavije, trebalo je nekoliko puta više godina za takvo sniženje udjela poljoprivrednog stanovništva u usporedbi s Jugoslavijom u navedenom razdoblju.

Osnovna sredstva cjelokupne privrede Jugoslavije gotovo su se učetvorostručila u razmatranom razdoblju. Obračunana u stalnim cijenama 1980. godine, vrijednost im se povećala od 864 milijarde dinara na početku godine 1961. na 3388 milijardi dinara na početku 1981. godine. U tih dvadeset godina stopa rasta iznosi 7,1 posto u godišnjem prosjeku.

Obračunano po jednom stanovniku u prosjeku, osnovna su sredstva porasla u promatranom razdoblju za tri i jednu četvrtinu puta. Takozvana razina osnovnih sredstava iznosila je 46 tisuća dinara na početku 1961. godine i 151 tisuću dinara na početku 1981. Godišnja stopa rasta razine osnovnih sredstava cijele jugoslavenske privrede iznosi za to razdoblje 6,1 posto.

Godišnje stope rasta osnovnih sredstava u cjelokupnosti od 7,1 posto i 6,1 posto po jednom stanovniku u prosjeku su veoma visoke. Valja, naime, pamtit i da su to dugoročne stope rasta koje obuhvaćaju razdoblje od dvadeset godina.

Vrijednost osnovnih sredstava po jednom zaposlenom u privredi nazivamo intenzitet kapitala. To je indikator opremljenosti zaposlenih osoba osnovnim sredstvima. Iz brojčanog materijala u tabeli 1. možemo podesno izračunati da je vrijednost osnovnih sredstava cjelokupne jugoslavenske privrede po jednom zaposlenom u privredi iznosila 123 tisuće dinara u 1961. godini i 440 tisuća u 1981. godini. Vrijednost osnovnih sredstava po jednom zaposlenom u privredi porasla je za tri i pol puta u tom dvadesetogodišnjem razdoblju. Godišnja sto-

¹ Vinski, I.: *Klasna podjela stanovništva i nacionalnog dohotka Jugoslavije u 1938.* Ekonomski institut u Zagrebu, 1970.

² *Statistički godišnjak Jugoslavije 1983*, str. 114.

pa rasta intenziteta kapitala iznosi 6,6 posto. To je veoma visoka stopa, budući da obuhvaća razdoblje od dvadeset godina.

Kretanje društvenog proizvoda u tom razdoblju nešto je sporije u usporedbi s kretanjem osnovnih sredstava. Proračuni u tabeli 1. pokazuju da se cjelokupni društveni proizvod Jugoslavije, obračunan u stalnim cijenama 1980. godine, povećao od 486 milijardi dinara u 1961. na 1574 milijarde dinara u 1981. godini. Dakle, realni društveni proizvod jugoslavenske privrede povećao se u tom razdoblju za tri i jednu četvrtinu puta. Stopa rasta iznosi 6 posto u godišnjem prosjeku razmatranih dvadeset godina.

Ako podijelimo sveukupni društveni proizvod brojem ukupnog stanovništva dobivamo takozvanu razinu društvenog proizvoda. Iznosila je 26 tisuća dinara u 1961. i 70 tisuća u 1981. godini. Društveni proizvod po jednom stanovniku u prosjeku porastao je za dva i dvije trećine puta. Godišnja stopa rasta realnog društvenog proizvoda po stanovniku iznosi 5,1 posto u prosjeku razmatranog dvadesetogodišnjeg razdoblja.

Stopa rasta realnog društvenog proizvoda po stanovniku najznačajniji je indikator dugoročnog privrednog rasta nacija, prema mišljenju eminentnih, međunarodno priznatih stručnjaka u svijetu. Na taj indikator mogu se, doduše, iznijeti brojne primjedbe u pogledu obuhvatnosti, nepristranosti i dr. No, ostaje činjenica da je društveni proizvod najpodesniji sintetički indikator vrijednosti proizvedenih, odnosno potrošenih dobara i usluga cijele promatrane društvene zajednice u razdoblju koje razmatramo. Mjerenje privrednog rasta primjenom nekoliko indikatora s više ili manje sintetičkim karakterom zbjunjuje korisnike tih podataka, pa i javnost uopće. Ako promatramo nekoliko indikatora, na primjer rast društvenog proizvoda, bogatstva, industrijske proizvodnje, potrošnje reprezentativnih skupina proizvoda i usluga i dr. suočeni smo gotovo s nerješivom dilemom koji od tih indikatora možemo smatrati mjerodavnim da adekvatno odražava privredni rast neke zemlje. Bilo je raznih veoma umno zamišljenih pokušaja da se od raznih indikatora rasta izvede jedna srednja vrijednost. Očito je da to ne možemo učiniti primjenom aritmetičke sredine primijenjenih indikatora, jer je važnost svakog indikatora različita za obrazovanje opće stope rasta privrede neke zemlje. Brojni pokušaji da se pridaje različita važnost pojedinim indikatorima nisu do sada dali zadovoljavajuće uvjerljive rezultate za ustanovljavanje jednog sintetičkog indikatora privrednog rasta, jer između pojedinih indikatora rasta redovno postoji međuovisnost u različitim stupnju. Te je međuovisnosti veoma teško točnije izmjeriti. Zbog tih i raznih drugih razloga dosadašnji pokušaji u Ujedinjenim narodima i drugim međunarodnim organizacijama, usmjereni pronalaženju adekvatnijih indikatora za mjerenje privrednog rasta nacija, završili su zaključkom da društveni proizvod predstavlja još najpodesniji sintetički indikator za mjerenje privrednog rasta nacija, bez obzira na brojne nedostatke i moguće pristranosti tog indikatora za utvrđivanje tako kompleksne i višedimenzionalne pojave kao što je privredni rast nacija.

S obzirom na takvo stanje stvari na međunarodnom znanstvenom polju, privredni rast naše zemlje podesno možemo mjeriti društvenim proizvodom, sve do vremena u kojem će možda biti pronađena adekvatnija mjerila za ustanovljavanje privrednog rasta.

Kad razmatramo kretanje realnog društvenog proizvoda Jugoslavije u razdoblju od 1961. do 1981. godine, valja pamtiti da skupine realnog društvenog proizvoda, izložene u tabeli 1, predstavljaju takozvani domaći društveni pro-

izvod, pa nisu korigirane za tekuće transakcije Jugoslavije s inozemstvom, tj. saldnom platne bilance po tekućem računu. Prije dvadesetak godina, pa i poslije, saldo platne bilance Jugoslavije po tekućem računu nije predstavljao neku značajniju veličinu u usporedbi sa skupinom domaćeg društvenog proizvoda. No, u toku druge polovice decenija 1970-ih godina negativni saldo jugoslavenske platne bilance po tekućem računu poprimio je razmjerno krupne dimenzije, pa ga ne smijemo zanemariti kod proračuna privrednog rasta. Prema podacima Narodne banke Jugoslavije možemo proračunati da negativni saldo naše platne bilance po tekućem računu na svršetku dvadesetogodišnjeg razdoblja, koje je predmet ispitivanja u ovom radu, iznosi približno 8 posto društvenog proizvoda, obračunanog u tabeli 1. na temelju koncepcije domaćeg materijalnog društvenog proizvoda. Taj postotak utvrđen je za društveni proizvod naše zemlje obračunan prema sada važećoj koncepciji u Jugoslaviji. Ako bismo društveni proizvod Jugoslavije, zbog međunarodnih usporedbi, uskladili s koncepcijom Statističkog ureda Ujedinjenih naroda, valjalo bi materijalni proizvod uvećati za nematerijalne usluge (zdravstvo, obrazovanje, javna uprava itd.). U takvoj postavci negativni saldo jugoslavenske platne bilance po tekućem računu iznosio bi gotovo 7 posto društvenog proizvoda.

Spomenuta korektura društvenog proizvoda za negativni saldo platne bilance po tekućem računu nešto smanjuje naprijed navedenu stopu privrednog rasta Jugoslavije u razdoblju od 1961. do 1981. godine. Iz takve postavke proračuna privrednog rasta rezultira da se realni društveni proizvod po stanovniku Jugoslavije povećao za dva i pol puta u razdoblju od 1961. do 1981. godine umjesto za dva i dvije trećine puta, pa stopa rasta razine realnog društvenog proizvoda u godišnjem prosjeku razmatranih dvadeset godina iznosi 4,6 posto, umjesto naprijed iznesenih 5,1 posto.

Valja naglasiti da je i ta korigirana stopa privrednog rasta od 4,6 posto godišnje visoka. Po takvoj stopi rasta udvostručuje se realni društveni proizvod po stanovniku za približno petnaest godina. No, u posljednje dvije godine razmatranog razdoblja nastupa znatno usporavanje privrednog rasta. Stopa rasta realnog društvenog proizvoda po stanovniku iznosi samo 1,2 posto u godišnjem prosjeku. Ne bi bilo realistički smatrati da će se stopa privrednog rasta znatnije ubrzati u narednih nekoliko godina. Uzroci koji su to uvjetovali duboko su ukorijenjeni u sadašnjoj privrednoj strukturi Jugoslavije, kao i u shvaćanjima i ponašanju njena stanovništva.

Ekonomski i društveni uzroci koji su uvjetovali sadašnje probleme u privrednom rastu Jugoslavije mnogobrojni su i kompleksni po svojoj prirodi. U osnovnome, oni se svode na to da su rashodi jugoslavenske društvene zajednice, cjelovito promatrano, nadvisili njene prihode u duljem nizu godina. Ta je pojava veoma naglašena u desetljeću od 1971. do 1981. godine, ali je bila prisutna i prije toga. To se stanje odražavalo u inflaciji cijena u zemlji i u prekomjernom zaduživanju u zemlji i inozemstvu. Potrebe bržeg razvitka privrede i jugoslavenskog društva uopće nametale su brzo rastuće rashode za ličnu potrošnju stanovništva, za zajedničku potrošnju, za opću potrošnju države (uključujući narodnu odbranu) kao i za investicije u privredne i izvanprivredne oblasti. U prvih petnaest godina poslijeratnog razvitka Jugoslavije, približno do oko 1960. godine opća potrošnja i investicije bile su veoma visoke, s obzirom na stupanj privredne razvijenosti. U ono doba Jugoslavija je imala obilježja privredno slabo razvijene zemlje. No, lična potrošnja stanovništva tada je bila razmjerno na niskoj razini i time se dijelom kompenzirala razmjer-

no velika opća i investicijska potrošnja. I tada je bilo nesklada između prihoda i rashoda jugoslavenske društvene zajednice, promatrane u cjelini. Ali taj je nesklad bio osjetno manji u usporedbi s neskladom nastalim u desetljeću 1970-ih godina, naročito u njegovoj drugoj polovici. Nesklad između prihoda i rashoda jugoslavenske društvene zajednice u razdoblju od 1945. do oko 1960. godine više je rezultirao u postupnom ali stalnom porastu cijena u zemlji, a malim dijelom u zaduživanju u inozemstvu. Pritom valja pamtit i da su inozemna sredstva pritežala u ono doba pretežno kao unilateralna davanja stranim zemljama, a ne kao inozemni zajmovi.

Poslije godine 1960. dolazi do brzog porasta svih komponenata potrošnje, posebno lične potrošnje stanovništva, koja se u prijašnjim godinama, raznim mjerama ekonomske politike države, kretala na razmjerno niskoj razini. U narednih dvadesetak godina potrošnja stanovništva za tekuće rashode i investicije u stambenu gradnju (uključivši kuće za odmor) dobiva dimenzije koje nisu u skladu sa stupnjem privredne razvijenosti zemlje. Mogućnosti stanovništva da živi osjetno iznad svojih realnih službenih prihoda stvorene su jeftinim kreditima (potrošačkim i stambenim) s obzirom na stalno i primjetno obezvređivanje pozajmljene glavnice i kamata. Također valja spomenuti rastuću djelatnost stanovništva u neslužbenom, tzv. sivom sektoru privredivanja. I na polju investicija došlo je do brze ekspanzije, financirane kreditima u zemlji i inozemstvu. Rashodi za zajedničku i opću potrošnju bilježe također nesrazmjerno velik porast poslije 1971. godine.

Opisano stanje brze ekspanzije svih oblika potrošnje u desetljeću od 1961. do 1971. godine stvorilo je dojam da privreda zemlje može brzo napredovati i bez naročitih napora i uspjeha u podizanju produktivnosti privredivanja. Kod stanovništva je prevladalo uvjerenje da u zajmovima, koje će pretežnim dijelom u realnom izrazu otplatiti inflacija a ne njihovi korisnici, kao i mnogobrojnim neregistriranim djelatnostima na tzv. sivom sektoru, mogu u nekoliko godina dostići uvjete života slične onima u obližnjim privredno razvijenim zemljama Zapada.

U pogledu tzv. sivog sektora valja spomenuti da obuhvaća različite djelatnosti stanovnika, naročito uslužne, koje ne evidentira statistička služba. Ta je pojava raširena u mnogim zemljama. Međunarodno udruženje za ispitivanje dohotka i bogatstva to je pitanje iscrpno analiziralo na konferenciji godine 1983. i objavilo brojna istraživanja³. Ona pokazuju da neregistrirane djelatnosti čine znatnu veličinu u nekim zemljama u usporedbi s djelatnostima koje su službeno registrirane. O neregistriranim djelatnostima u Jugoslaviji nema statistika, niti su o tome do sada objavljene procjene pojedinih stručnjaka. No, brojne indikacije upućuju na zaključak da su neregistrirane djelatnosti razmjerno velike i rasprostranjene u raznim slojevima jugoslavenskog društva. To bismo mogli zaključiti posredno iz pojedinih pojava. Iznijet ću dva primjera.

Rašireno je zapažanje u našoj javnosti da neke skupine stanovnika odnosno obitelji stječu brojna i razmjerno skupa materijalna dobra i žive za naše prilike veoma visokim standardom. Njihov pak službeni osobni dohodak je razmjerno skroman, također i poreske prijave o ostvarenom ukupnom prihodu građana.

³ Ta je tema raspravljena na 18. generalnoj konferenciji Međunarodnog udruženja za ispitivanje dohotka i bogatstva, održanoj u Luksemburgu u kolovožu 1983. Znanstvena saopćenja tog zasjedanja objavljena su u časopisu *The Review of Income and Wealth*, godine 1983. i 1984.

To je primjer iz inače raširenih zapažanja o pojedinim osobama, odnosno o skupinama stanovnika. Drugi je primjer iz makroekonomskog područja. Statistički podaci pokazuju da se lični dohoci zaposlenih u društvenom sektoru primjetno snižuju u realnom izrazu počevši od 1979. godine nadalje. No, fizički obujam lične potrošnje stanovništva gotovo nije smanjen u naredne tri godine poslije 1979. A nije realistički smatrati da se razlika između snižavanja realnih osobnih dohodaka i približno nepromijenjene razine fizičkog obujma lične potrošnje pokrivala trošenjem štednje stanovništva iz prijašnjih godina.

Brzi privredni rast Jugoslavije u razmatranom razdoblju neposredno ili posredno izazvao je veliku zaduženost u zemlji i inozemstvu.

Inozemna zaduženost Jugoslavije nije bila značajna sve do godine 1970. Poslije toga ona raste brzo. Pritom valja istaknuti okolnost da je znatan dio inozemnih dugova ugovoren s visokom kamatnom stopom i kratkim rokovima otplate. Na svršetku razdoblja razmatranog u ovom radu inozemni dug Jugoslavije činio je gotovo tri desetine godišnje skupine njena društvenog proizvoda.⁴ No, poteškoća u pogledu inozemnih dugova Jugoslavije nije samo njihova veličina u apsolutnom iznosu nego visoke kamate i kratki rokovi otplate.

Osim zaduženja u inozemstvu veliki problem za razvitak Jugoslavije su dugovi u zemlji i gubici privrede. Domaći dugovi jugoslavenske privrede znatno su porasli u desetljeću 1970-ih godina. Glavni problem dugova u zemlji je taj što veliki dio tih dugova nema realno pokriće, bez obzira na to da li su dužnici za svoje dugove izdali mjenice ili nisu. Kompenzacija dugovanja i potraživanja između pojedinih privrednih subjekata otkrila bi da zamašan dio dugova zapravo nema realno pokriće, makar su za njih izdane mjenice.

Krupan izvor nestabilnosti jugoslavenske privrede su tzv. tečajne razlike. U posljednjim godinama nisu namirivane tečajne razlike nastale snižavanjem vrijednosti dinara prema devizama bilo službenom devalvacijom dinara bilo postupnim klizanjem dinara.

Nepokrivene tečajne razlike brzo su rasle zbog primjetnog stalnog obezvređivanja jugoslavenskog dinara. Pri završetku autorskog rukopisa ovog istraživanja, u prosincu 1984. godine, tečajne razlike su narasle do doista krupne veličine u razmjerima jugoslavenskog društvenog proizvoda. Stoga sistemska rješenja za namirenje do sada nakupljene krupne veličine tečajnih razlika mogu gasiti ovo žarište nestabilnosti tek u duljem nizu narednih godina. Čini se da sada nema takvih sredstava u bilanci narodne privrede Jugoslavije. Trebat će mnogo umješnosti i inventivnosti jugoslavenske ekonomske politike da osigura pokriće za tečajne razlike, koje su postale glavni izvor sadašnje privredne nestabilnosti u Jugoslaviji.

Gubici u jugoslavenskoj privredi bili bi normalna pojava ako bi se kretali u relativno užim okvirima, promatrano sa stajališta privrede u cjelini. U svakoj privredi, socijalističkoj ili kapitalističkoj, ima poduzeća koja ostvaruju gubitke. Bilo ih je u Jugoslaviji prije rata kao i u svim poslijeratnim godinama. No, problem je u veličini gubitaka, koja je u posljednjih deset godina krupno porasla.

Nepodmirene obaveze za nabavljenu robu i usluge u zemlji, rastući gubici u jugoslavenskoj privredi i tečajne razlike u razmatranom su razdoblju popri-

⁴ Društveni proizvod Jugoslavije u 1980. godini procijenio sam na 70 milijardi dolara na temelju proračunatog pariteta domaće kupovne snage dinara godine 1980. Viški, I.: *Društveni proizvod Jugoslavije u svjetskim razmjerima*, Ekonomski pregled, Zagreb, broj 3—4/1982.

mili takve dimenzije da predstavljaju veliki teret za razvoj jugoslavenske privrede. On je gotovo jednako težak kao i inozemni dugovi naše zemlje. Možda na prvi pogled izgleda da se pitanje gubitaka i neplaćenih obaveza za nabavljenu robu i usluge u zemlji može jednostavnije riješiti dinarskim transakcijama u usporedbi s dugom naše zemlje inozemstvu, koji otplaćujemo devizama. Prednost dinarskih transakcija u suštini je samo prividna. Nepokriveni gubici koji su zabilježeni u privredi i nepodmirene obaveze bez realnog pokrića mogu se samo prividno namiriti izdavanjem dodatnog novca bez materijalne podloge u vrtlog inflacije. To bi, pak, povećalo nestabilnost jugoslavenske privrede.

Sredstva koja su preko mjere, tj. iznad materijalnih mogućnosti potrošena u nizu prijašnjih godina u svim oblicima potrošnje, dugovi inozemstvu i dugovi bez materijalnog pokrića u zemlji i gubici u raznim djelatnostima, pa i tečajne razlike, mogu se namiriti samo razumnom štednjom jugoslavenskog društva u budućnosti. Stvar je ekonomske politike da stvori uvjete za otplatu inozemnog i domaćeg duga koji će biti što prilagođeniji uvjetima naše zemlje. U nizu proteklih godina rashodi cjelokupne društvene zajednice primjetno su nadvisili veličinu domaćeg društvenog proizvoda. Poslije prihvatanja i primjene Dugoročnog programa ekonomske stabilizacije rashodi jugoslavenske društvene zajednice približili su se veličini domaćeg društvenog proizvoda. To je, svakako, značajan uspjeh u pravcu stabilizacije privrednih tokova u našoj zemlji. No, to je tek početni uspjeh. Za dugoročno ostvarivanje ekonomske stabilizacije valja da rashodi jugoslavenske društvene zajednice u nizu narednih godina budu primjetno niži od vrijednosti stvorenog društvenog proizvoda. Tom uštedom postupno bi se smanjili dugovi inozemstvu, tečajne razlike, nepokriveni dugovi u zemlji i gubici u jugoslavenskoj privredi na razumnu mjeru. Da bi se to postiglo potrebne su bitne promjene u ponašanju privrednih subjekata i stanovništva uopće u pravcu veće produktivnosti privrede i skromnijih rashoda domaćinstava. Te su postavke i sadržane u Dugoročnom programu ekonomske stabilizacije, pa ne bi valjalo odstupiti od njih nego ustrajati na njima. Nema, naime, drugog puta u ekonomsku stabilizaciju. Taj put nije kratak ni gladak. Pridržavanje navika i stečenih društveno-ekonomskih pozicija, naime, duboko je ukorijenjeno u ljudskoj prirodi.

Kretanje proizvodnosti rada u jugoslavenskoj privredi, uzevši je u cjelinu, možemo podesno proračunati iz brojčanog materijala u tabeli 1. Skupinu društvenog proizvoda valja podijeliti brojem zaposlenih osoba u privredi. Društveni proizvod po jednom zaposlenom u prosjeku iznosio je u 1961. godini gotovo 70 tisuća dinara, a u 1971. godini 128 tisuća i u 1981. gotovo 205 tisuća. Stopa rasta proizvodnosti rada iznosi 5,5 posto u godišnjem prosjeku cijelog dvadesetogodišnjeg razdoblja od 1961. do 1981. godine. U prvom desetljeću tog razdoblja iznosila je 6,3 posto, u drugom se desetljeću snizuje na 4,8 posto. Ako razmatrano dvadesetogodišnje razdoblje podijelimo na petogodišta, ustanovit ćemo da se rast produktivnosti rada primjetno smanjuje.

U petogodištu od 1961. do 1966. godine rast produktivnosti rada iznosio je čak 7 posto u godišnjem prosjeku tog razdoblja. U tim godinama privredni je razvoj bio buran, pa je nametnuo skup mjera ekonomske politike, usmjerenih stabilizaciji privrede. Uvedene su u drugoj polovici 1965. godine i u narednoj godini. Imale su povoljan učinak na privredne tokove u našoj zemlji. U narednom petogodištu, od 1966. do 1971. godine, stopa rasta produktivnosti rada bila je za petinu niža u usporedbi s prethodnim petogodištem. Iznosila je 5,6 posto godišnje. Istu stopu rasta produktivnosti rada bilježi i naredno petogodište

(1971—1976). No, u posljednjem petogodištu (1976—1981) stopa rasta proizvodnosti rada osjetno je snižena. Iznosi 4 posto u godišnjem prosjeku od 1976. do 1981. godine. Ta je pojava znatnim dijelom uvjetovana primjetnim usporavanjem rasta realnog društvenog proizvoda poslije godine 1979. kada su uvedene mjere ekonomske politike usmjerene stabilizaciji jugoslavenske privrede. Godišnja stopa rasta produktivnosti rada u razdoblju od 1979. do 1981. godine iznosi, zapravo, samo 0,5 posto godišnje.

Visoka stopa porasta proizvodnosti rada od 5,5 posto u godišnjem prosjeku dvadesetogodišnjeg razdoblja od 1961. do 1981. godine proizlazi, s jedne strane, iz visoke stope rasta društvenog proizvoda u visini od 6 posto, kako je naprijed navedeno, i, s druge strane, iz malog povećanja broja zaposlenih u privredi. Realni društveni proizvod povećao se u tom razdoblju za tri i jednu četvrtinu puta, a ukupan broj zaposlenih u privredi samo za jednu desetinu.

Razmjerno mali porast zaposlenosti u privredi uvjetovan je brzim strukturnim promjenama u Jugoslaviji u promatranih dvadeset godina. Broj zaposlenih u privatnom sektoru poljoprivrede gotovo se prepolovio u tom razdoblju. Godine 1961. bilo je 4,4 milijuna zaposlenih osoba, a 1981. samo 2,3 milijuna. Dakle, broj zaposlenih u individualnom sektoru poljoprivrede smanjen je u tom razdoblju za oko 2 milijuna. Brojni seljaci napustili su poljoprivredu kao osnovnu djelatnost u tim godinama i zaposlili se u produktivnijim nepoljoprivrednim djelatnostima u zemlji ili su otišli na privremeni rad u inozemstvo. Pritom valja pamtit i da statistički registrirani broj aktivnih individualnih poljoprivrednika u popisima stanovništva obuhvaća i nedovoljno zaposlene, odnosno tzv. prikriveno nezaposlene u poljoprivredi. Smanjenje udjela poljoprivrednog stanovništva u ukupnom stanovništvu obilježje je industrijalizacije i ubrzanog privrednog rasta nacija. To su doživjele sve sadašnje privredno razvijene zemlje u prijašnjim razdobljima svoje industrijalizacije. No, ta se pojava u Jugoslaviji ispoljava u veoma oštroj obliku. U razmatranih dvadeset godina udio njena poljoprivrednog stanovništva u ukupnom stanovništvu snižen je od oko 50 posto na samo 20 posto.⁵ Ako promatramo Jugoslaviju u cjelini, možemo smatrati da proces prijelaza individualnih poljoprivrednika u nepoljoprivredne djelatnosti nije završen u 1981. godini. On će se nastaviti i u budućnosti, pa se udio poljoprivrednog stanovništva u ukupnom stanovništvu neće stabilizirati na oko 20 posto, što je registrirao popis stanovništva u ožujku 1981. godine, nego će se i dalje snižavati.

Zbog raspravljenog smanjivanja broja zaposlenih u privatnom sektoru poljoprivrede za oko 2 milijuna osoba računski ispada upravo krupan porast proizvodnosti rada u individualnoj poljoprivredi. No, ta pojava većim dijelom proistječe iz prijelaza poljoprivrednika u nepoljoprivredne djelatnosti i na privremeni rad u inozemstvu, a manjim dijelom iz porasta realnog društvenog proizvoda u privatnom sektoru poljoprivrede. U razmatranih dvadeset godina povećao se samo za dvije petine.

Broj zaposlenih u nepoljoprivrednim djelatnostima društvenog sektora privrede povećao se u tom dvadesetogodišnjem razdoblju za dva i jednu petinu puta, tj. od 2,2 na 4,7 milijuna osoba. Godišnja stopa rasta zaposlenih u nepoljoprivrednim djelatnostima društvenog sektora privrede iznosi 3,9 posto. U istom se razdoblju povećao realni društveni proizvod nepoljoprivrednih djelatnosti društvenog sektora privrede za tri i tri četvrtine puta, što daje stopu ra-

⁵ Statistički godišnjak Jugoslavije 1983, str. 114.

sta od 6,8 posto u godišnjem prosjeku promatranog razdoblja. Vrijednost društvenog proizvoda po zaposlenom u nepoljoprivrednim djelatnostima društvenog sektora privrede povećala se u realnom izrazu za 76 posto, što daje godišnju stopu rasta produktivnosti rada od 2,9 posto.

Rast produktivnosti rada u nepoljoprivrednim djelatnostima društvenog sektora privrede od 2,9 posto godišnje u dvadesetogodišnjem razdoblju od 1961. do 1981. godine značajan je indikator privrednog razvitka Jugoslavije. Za dvije je petine, doduše, niži od stope rasta realnog društvenog proizvoda po zaposlenom u privatnom sektoru poljoprivrede, koja je proračunana za isto razdoblje na 4,9 posto. No, ta je visoka stopa pretežnim dijelom rezultirala iz činjenice da su poljoprivredu napustili u razmatranom razdoblju brojni seljaci koji su bili nedovoljno zaposleni, odnosno prikriveno nezaposleni na svojim imanjima.

U tom globalnom pregledu osnovnih veličina jugoslavenske privrede osvrnut ćemo se, konačno, na odnos između vrijednosti osnovnih sredstava i društvenog proizvoda cjelokupne privrede u razmatranom razdoblju. Taj odnos nazivamo kapitalni koeficijent. Prvo ćemo razmotriti odnos između vrijednosti cjelokupnih osnovnih sredstava i društvenog proizvoda svih privrednih oblasti. Taj odnos nazivamo prosječni kapitalni koeficijent. Nakon toga osvrnut ćemo se na granični kapitalni koeficijent. Valja ga shvatiti kao odnos između prirasta vrijednosti osnovnih sredstava i društvenog proizvoda u razmatranom razdoblju. U toj analizi baratamo s tzv. istodobnim a ne vremenski razmaknutim kapitalnim koeficijentima. U procjenama osnovnih sredstava, prikazanim u ovom radu, obuhvaćena su samo osnovna sredstva u upotrebi, bez vrijednosti osnovnih sredstava u izgradnji (tzv. investicija u toku) na početku svake godine u razdoblju od 1961. do 1981. Zbog toga je istodobni kapitalni koeficijent pravilniji indikator u ovakvoj postavci od vremenski razmaknutog kapitalnog koeficijenta. Kapitalni koeficijenti u ovom su radu proračunani na bruto osnovici, tj. kao odnos između nove (tzv. nabavne) vrijednosti osnovnih sredstava i društvenog proizvoda. Za analizu privrednog rasta pravilnije je kapitalne koeficijente, prosječne i granične, proračunati na bruto osnovici, a ne na netto osnovici kao odnos između stvarne (tzv. sadašnje) vrijednosti osnovnih sredstava i narodnog dohotka. Razlog za izbor bruto osnovice za proračun kapitalnih koeficijenata valja tražiti u velikim poteškoćama za pravilno utvrđivanje ekonomske amortizacije osnovnih sredstava. U praksi stvarnu vrijednost osnovnih sredstava utvrđujemo na taj način da od nabavne vrijednosti osnovnih sredstava odbijemo kumuliranu amortizaciju svih osnovnih sredstava koja su u upotrebi. Narodni pak dohodak ustanovljavamo tako da od društvenog proizvoda promatrane godine odbijemo proračunanu ekonomsku amortizaciju svih osnovnih sredstava u upotrebi u privredi u toj godini. No, iz prakse obračuna amortizacije znademo da ona predstavlja samo računsku konstrukciju u većoj ili manjoj mjeri. A ta računski konstruirana amortizacija sasvim labavo je povezana sa stvarnim smanjivanjem ekonomske usluge osnovnih sredstava uslijed djelovanja procesa ekonomskog zastarijevanja i fizičkog dotrajanja osnovnih sredstava.

Vrijednosti kapitalnih koeficijenata jugoslavenske privrede, uzevši je u cjelini, podesno možemo ustanoviti iz brojčanog materijala u tabeli 1.

Prosječni kapitalni koeficijent, obračunan na bruto osnovi za cijelu jugoslavensku privredu, iznosio je 1,78 u 1961. godini. U narednom desetljeću prosječni se kapitalni koeficijent blago snizio na 1,73. Prirast društvenog proizvoda bio je, naime, u tom desetljeću nešto brži od prirasta osnovnih sredstava u upo-

trebi, obračunanih po nabavnoj vrijednosti. Zapravo, granični kapitalni koeficijenti u petogodištima 1961—1966. i 1966—1971. bili su niži od prosječnog kapitalnog koeficijenta u 1961. koji je imao vrijednost od 1,78, kako je naprijed navedeno. Granični kapitalni koeficijent za prvo petogodište iznosio je 1,63 i za drugo 1,71, pa je to uvjetovalo snižavanje prosječnog kapitalnog koeficijenta na 1,73 u 1971. godini.

U drugom desetljeću promatranog razdoblja kapitalni koeficijenti bilježe kretanja u suprotnom pravcu u većim relacijama u usporedbi s vrijednostima kapitalnih koeficijenata u prvom desetljeću. Prosječni kapitalni koeficijent u vrijednosti od 1,73 u 1971. godini povisio se za 1,90 u 1976. To je krupno povećanje odraz činjenice da je nabavna vrijednost osnovnih sredstava doživjela primjetno brži porast u tom petogodištu u usporedbi s porastom društvenog proizvoda. Razlika u prirastu osnovnih sredstava i prirastu društvenog proizvoda odražava se u vrijednosti graničnog kapitalnog koeficijenta. Za petogodište 1971—1976. granični kapitalni koeficijent imao je vrijednost od 2,41. Za dvije petine nadvisuje vrijednost prosječnog kapitalnog koeficijenta u 1971. godini, koja iznosi 1,73, kako je naprijed navedeno. To je uvjetovalo porast prosječnog kapitalnog koeficijenta od 1,73 u 1971. na 1,90 u 1976. godini.

U četvrtom petogodištu razmatranog razdoblja tendencija povisivanja kapitalnih koeficijenata nastavlja se i pojačava. Razlika u prirastu vrijednosti osnovnih sredstava i društvenog proizvoda povećala se u tom petogodištu u usporedbi s prethodnim. To nam podesno prikazuje usporedba vrijednosti graničnih kapitalnih koeficijenata između ta dva petogodišta. U petogodištu 1971—1976. granični kapitalni koeficijent iznosio je 2,41, u petogodištu 1976—1981. iznosi 3,04. Dakle, granični kapitalni koeficijent u četvrtom viši je za četvrtinu u usporedbi s trećim petogodištem. S obzirom na to da granični kapitalni koeficijent u petogodištu 1976—1981. nadvisuje za tri petine prosječni kapitalni koeficijent u 1976. u vrijednosti od 1,90, prosječni se kapitalni koeficijent povisuje na vrijednost od 2,15 u godini 1981.

Kretanje vrijednosti kapitalnih koeficijenata u promatranom dvadesetogodišnjem razdoblju pokazuje blago snižavanje kapitalnih koeficijenata u desetljeću 1961—1971. i osjetno povisivanje u desetljeću 1971—1981. Prosječni kapitalni koeficijent u godini 1961. iznosio je 1,78 pa se snizio na 1,73 u 1971. s obzirom na to da je vrijednost graničnog kapitalnog koeficijenta iznosila 1,67 u desetljeću 1961—1971. U desetljeću 1971—1981. granični kapitalni koeficijent bilježi vrijednost od 2,75 i to je uvjetovalo porast prosječnog kapitalnog koeficijenta od 1,73 u 1971. na 2,15 u 1981. godini.

Ako, pak, razdoblje od 1961. do 1981. godine uzmemo u cjelini, vrijednost graničnog kapitalnog koeficijenta iznosi 2,32. Taj razmjerno visoki granični kapitalni koeficijent rezultirao je porastom prosječnog kapitalnog koeficijenta od 1,78 u 1961. na 2,15 u godini 1981. To je posljedica privrednih kretanja u Jugoslaviji, odnosno kretanja osnovnih sredstava u privredi i društvenog proizvoda, što je već naprijed raspravljano u komentaru brojčanog materijala, izloženog u tabeli 1.

U ovom smo odjeljku analizirali globalne veličine osnovnih sredstava, društvenog proizvoda i zaposlenosti u cijeloj privredi Jugoslavije. U narednim, pak, odjeljcima razmatrat ćemo te veličine i njihovo kretanje u razdoblju od 1961. do 1981. godine po oblastima narodne privrede i po sektoru vlasništva.

ZAPOSLENOST U PRIVREDI

Broj zaposlenih u jugoslavenskoj privredi, uzevši ju u cjelini, povećao se za jednu desetinu u razmatраних dvadeset godina.

U 1961. godini bilo je 7 milijuna zaposlenih, u 1981. godini 7,7 milijuna. Godišnja stopa rasta u prosjeku za cijelo dvadesetogodišnje razdoblje iznosi polovicu jednog postotka. U prvoj polovici tog razdoblja rast zaposlenih u privredi bio je sporiji u usporedbi s drugom. U prvoj polovici promatranog razdoblja prosječna stopa rasta zaposlenosti iznosila je 0,2 posto, u drugoj 0,7 posto.

Razmjerno nisku stopu rasta bilježi zaposlenost u globalu. Ako ju, pak, raščlanimo na privredne oblasti, ustanovit ćemo znatne razlike u porastu zaposlenosti. U tabeli 2. globalna zaposlenost u privredi Jugoslavije raščlanjena je na privredne oblasti i na sektore vlasništva.

Tabela 2. PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
KRETANJE BROJA ZAPOSLENIH PO DESETLJEĆIMA

— godišnji prosjek u tisućama

Oblasti	1961.	Stopa rasta 1961— —1971. (%)	1971.	Stopa rasta 1971— —1981. (%)	1981.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	7.030,2	0,2	7.165,5	0,7	7.709,5
Industrija i rudarstvo	1.137,7	3,1	1.542,2	4,1	2.284,0
Poljoprivreda i vodoprivreda	4.672,0	—1,9	3.872,0	—4,0	2.575,9
Sumarstvo	67,5	—0,8	62,4	0,4	64,9
Građevinarstvo	301,4	2,1	371,0	5,8	650,9
Saobraćaj i veze	254,4	5,4	429,4	3,4	600,7
Trgovina	206,3	6,4	384,6	4,6	605,2
Ugostiteljstvo	73,7	6,0	132,6	7,5	272,2
Zanatstvo	317,2	1,6	370,4	2,0	452,6
Ostale djelatnosti	—	—	—	—	201,9
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	2.467,2	2,8	3.238,5	4,0	4.809,5
Industrija i rudarstvo	1.137,7	3,1	1.542,2	4,1	2.284,6
Poljoprivreda i vodoprivreda	266,0	0,9	290,9	—2,0	237,9
Sumarstvo	67,5	—0,8	62,4	0,4	64,9
Građevinarstvo	301,4	2,1	371,0	5,8	650,9
Saobraćaj i veze	246,4	2,5	314,4	2,8	413,7
Trgovina	206,3	6,4	384,6	4,6	605,8
Ugostiteljstvo	66,7	3,8	96,6	7,6	201,2
Zanatstvo	175,2	0,1	176,4	—1,7	148,6
Ostale djelatnosti	—	—	—	—	201,9
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	4.563,0	—1,5	3.927,0	—3,0	2.900,0
Poljoprivreda i ribarstvo	4.406,0	—2,1	3.582,0	—4,2	2.338,0
Saobraćaj	8,0	30,5	115,0	5,0	187,0
Ugostiteljstvo	7,0	17,8	36,0	7,0	71,0
Zanatstvo	142,0	3,2	194,0	4,6	304,0

U industriji i rudarstvu broj se zaposlenih udvostručio u razmatраних dvadeset godina, a nešto veći porast bilježi građevinarstvo. Broj zaposlenih u oblasti saobraćaja i veza povećao se za dva i jednu trećinu puta, u trgovini za oko tri puta, u ugostiteljstvu za tri i dvije trećine puta.

Razmjerno sporiji rast bilježi zanatstvo. U toj se oblasti povećao broj zaposlenih za oko polovicu.

Sniženje broja zaposlenih bilježi poljoprivreda, i to u veoma velikoj mjeri. Broj zaposlenih u poljoprivredi snizio se naime za 45 posto, od 4,7 milijuna u 1961. na 2,6 milijuna u 1981. godini.

Broj zaposlenih u nepoljoprivrednim oblastima narodne privrede povećao se u razmatраних dvadeset godina za dva i jednu petinu puta, tj. od 2,3 milijuna u 1961. na 5,1 milijun u 1981. godini. Izraženo u apsolutnim brojevima, zaposlenost se u nepoljoprivrednim oblastima povećala za 2,8 milijuna osoba. U istom se razdoblju smanjio broj zaposlenih u poljoprivredi za 2,1 milijun osoba. Ako uzmemo u račun porast zaposlenih u nepoljoprivrednim oblastima od 2,8 milijuna, s jedne strane, i pad zaposlenih u poljoprivredi od 2,1 milijun osoba, s druge, dolazimo do rezultata da se broj zaposlenih u cjelokupnoj privredi Jugoslavije povećao od 1961. do 1981. godine za oko 700 tisuća osoba, odnosno za jednu desetinu, kako je naprijed spomenuto.

U tom dvadesetogodišnjem razdoblju broj zaposlenih u društvenom sektoru privrede gotovo se udvostručio. U 1961. bilo je 2,5 milijuna zaposlenih u društvenom sektoru privrede, u 1981. godini zaposleno je 4,8 milijuna osoba. Broj, pak, zaposlenih u privatnom sektoru privrede smanjio se za trećinu, od 4,6 milijuna u 1961. na 2,9 milijuna osoba u 1981. godini.

U prvom desetljeću razmatranog razdoblja rast zaposlenosti u društvenom sektoru privrede bio je za trećinu sporiji u usporedbi s drugim desetljećem. Godišnja stopa rasta u prosjeku desetljeća od 1971. do 1981. godine iznosi 4 posto, u desetljeću od 1961. do 1971. godine iznosila je 2,8 posto. Ta razlika u brzini prirasta zaposlenosti znatnim dijelom proistječe iz mjera ekonomske politike, donesenih za provođenje privredne reforme sredinom 1960-ih godina, s jedne strane, i pregrijavanja privrednih djelatnosti u desetljeću 1970-ih godina, s druge.

U privatnom sektoru privrede pad zaposlenosti u desetljeću od 1961. do 1971. godine upola je sporiji u usporedbi s drugim desetljećem od 1971. do 1981. godine. Osnovni razlog toj pojavi je smanjivanje mogućnosti zapošljavanja seljaka u nepoljoprivrednim oblastima nekoliko godina nakon privredne reforme u 1965.

Za potpunije ustanovljavanje kretanja zaposlenosti u privredi Jugoslavije podesno je raščlaniti promatrano dvadesetogodišnje razdoblje na četiri petoljeća. Tabela 3. prikazuje godišnje stope rasta (ili pada) broja zaposlenih u privredi Jugoslavije u petoljećima 1961—1966, 1966—1971, 1971—1976. i 1976—1981. Te su stope prikazane za oblasti narodne privrede i sektore vlasništva.

Stope rasta zaposlenosti u privredi Jugoslavije, uzevši je u cjelinu, iznosile su 0,3 posto u prvom i 0,1 posto godišnje u drugom petoljeću. U trećem petoljeću stopa rasta nešto se povisila, iznosila je 0,4 posto godišnje. U četvrtom petoljeću stopa rasta zaposlenosti povisila se na 1,1 posto godišnje.

Stope rasta zaposlenosti u društvenom sektoru privrede iznosile su 3,2 posto u prvom petoljeću i 2,3 posto u drugom. Viša stopa rasta u prvom petoljeću u usporedbi s drugom posljedica je brzog zapošljavanja u društvenom sektoru privrede u godinama što su prethodile privrednoj reformi u 1965.

Tabela 3.

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
KRETANJE ZAPOSLENIH PO PETOLJEČIMA

— godišnje stope rasta u postocima

Oblast	1961—1966.	1966—1971.	1971—1976.	1976—1981.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	0,3	0,1	0,4	1,1
Industrija i rudarstvo	3,9	2,3	4,4	3,6
Poljoprivreda i vodoprivreda	—1,5	—2,3	—4,2	—3,8
Šumarstvo	1,7	—3,2	1,0	—0,2
Građevinarstvo	—0,7	5,0	7,1	4,5
Saobraćaj i veze	6,7	4,0	3,6	3,3
Trgovina	5,3	7,6	4,6	4,7
Ugostiteljstvo	6,6	5,5	9,8	5,1
Zanatstvo	0,6	2,6	—1,6	5,8
Ostale djelatnosti	—	—	—	9,3
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR				
Industrija i rudarstvo	3,2	2,3	4,1	4,0
Poljoprivreda i vodoprivreda	3,9	2,3	4,4	3,6
Šumarstvo	4,6	—2,7	—6,9	3,2
Građevinarstvo	1,7	—3,2	1,0	—0,2
Građevinarstvo	—0,7	5,0	7,1	4,5
Saobraćaj i veze	3,8	1,1	2,8	2,8
Trgovina	5,3	7,6	4,6	4,7
Ugostiteljstvo	4,3	3,2	11,2	4,1
Zanatstvo	—1,2	1,3	—8,9	6,0
Ostale djelatnosti	—	—	—	9,3
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR				
Poljoprivreda i ribarstvo	—1,5	—1,6	—3,1	—2,8
Saobraćaj	—1,9	—2,2	—4,0	—4,4
Ugostiteljstvo	47,0	15,2	5,6	4,4
Zanatstvo	11,4	13,6	5,5	8,6
	2,3	3,8	3,5	5,7

U prve tri godine poslije privredne reforme mogućnosti zapošljavanja u društvenom sektoru privrede osjetno su smanjene, pa se to odrazilo na stopu rasta zaposlenosti u drugom petoljeću.

U trećem i četvrtom petoljeću stope rasta zaposlenosti primjetno su više u usporedbi s prva dva petoljeća. U trećem je iznosila 4,1 posto i u četvrtom 4 posto. Više stope rasta zaposlenosti u društvenom sektoru privrede proistjeću iz brzog porasta privrednih djelatnosti u trećem i četvrtom petoljeću promatranog razdoblja. No, u posljednje dvije godine četvrtog petoljeća usporeno je zapošljavanje u društvenom sektoru privrede zbog mjera ekonomske politike za stabilizaciju jugoslavenske privrede. Usljed toga stopa zapošljavanja u društvenom sektoru privrede nešto je niža u četvrtom petoljeću u usporedbi s trećim.

Kod razmatranja stopa rasta zaposlenosti u trećem i četvrtom petoljeću u usporedbi s prvim valja pamtiiti da je uvođenje nove klasifikacije djelatnosti u jugoslavenskoj statistici, počevši od godine 1976, nametnulo brojna složena usklađivanja. S obzirom na to da se ona nisu mogla izvesti u potpuno zadovo-

ljavajućoj mjeri, kako je istaknuto u metodološkim obrazloženjima na kraju rada, za neke oblasti u društvenom sektoru podaci za treće i četvrto petoljeće nisu potpuno usporedivi.

Smanjivanje zaposlenosti u prvom i drugom petoljeću u privatnom sektoru privrede, uzevši ga u cjelini, mnogo je blaže u usporedbi s trećim i četvrtim petoljećem. Ta je pojava uvjetovana kretanjima zaposlenosti u privatnom sektoru poljoprivrede, koji je prevladavajuća veličina u cjelokupnom privatnom sektoru u jugoslavenskoj privredi.

Stope rasta zaposlenosti u privatnom sektoru saobraćaja i ugostiteljstva u prvom i drugom petoljeću veoma su visoke. Nekoliko su puta više u usporedbi s trećim i četvrtim petoljećem. Kod interpretacije tih stopa valja pamтити da je prije desetljeća 1960-ih godina bilo malo privatnih prevoznika i ugostitelja. Znatnijim porastom njihovih djelatnosti dobivamo, stoga, izvanredno visoke stope porasta, budući da su obračunane na male polazišne veličine.

Raspravljene razlike u kretanju broja zaposlenih među oblastima privrede i sektorima vlasništva odrazile su se na strukturu zaposlenosti u razmatranom dvadesetogodišnjem razdoblju.

U tabeli 4. izložen je postotni sastav ukupnog broja zaposlenih u privredi Jugoslavije, po privrednim oblastima i sektorima vlasništva u godinama 1961, 1966, 1971, 1976. i 1981.

Najznačajnija strukturna promjena na polju zaposlenosti u jugoslavenskoj privredi jest krupno povisivanje udjela industrije i rudarstva u globalu zaposlenih u cijeloj jugoslavenskoj privredi i osjetno snižavanje udjela poljoprivrede (uključivši ribarstvo i vodoprivredu). Udio industrije i rudarstva porastao je za četiri petine u razmatраних dvadeset godina. U 1961. godini u industriji i rudarstvu bilo je zaposleno 16 posto zaposlenih u cjelokupnoj jugoslavenskoj privredi, u godini 1981. zaposleno je gotovo 30 posto. Udio, pak, zaposlenih u poljoprivredi (uključivši ribarstvo i vodoprivredu) prepолоvio se u tih dvadeset godina. Od ukupnog broja zaposlenih u cijeloj jugoslavenskoj privredi u 1961. godini 66 posto bilo je zaposleno u poljoprivredi. U godini 1981. u poljoprivredi je zaposleno samo 33 posto ukupnog broja zaposlenih u privredi.

Povisivanje udjela zaposlenih u industriji i rudarstvu po pojedinim petoljećima razmatranog dvadesetogodišnjeg razdoblja nije se odvijalo u jednakim relacijama. U prvom petoljeću udio zaposlenih u industriji i rudarstvu povećao se gotovo za dvije desetine, u drugom za oko jednu desetinu. U trećem petoljeću udio zaposlenih u industriji i rudarstvu porastao je za nešto više od dvije desetine, u četvrtom, pak, desetljeću za nešto više od jedne desetine.

Snizivanje broja zaposlenih u poljoprivredi također nije bilo ravnomjerno po petoljećima razmatranog razdoblja. U prvom i u drugom petoljeću udio zaposlenih u poljoprivredi snizio se za oko jednu desetinu u svakom. U trećem, pak, i u četvrtom petoljeću udio zaposlenih u poljoprivredi snizio se za oko dvije desetine u svakom.

Iz podataka iz druge i treće alineje tabele 4. možemo razabrati da postoji stanovita međuovisnost između porasta udjela zaposlenih u industriji i pada udjela zaposlenih u poljoprivredi po desetljećima razmatranog razdoblja. No, ta međuovisnost nije potpuna. Seljaci koji su se zapošljavali u nepoljoprivrednim djelatnostima u razmatranom razdoblju zapošljavali su se ne samo u industriji i rudarstvu nego i u drugim oblastima, kao što su građevinarstvo, saobraćaj itd. i dijelom su otišli na privremeni rad u inozemstvo.

Tabela 4.

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
STRUKTURA ZAPOSLENIH

— u postocima

Oblast	1961.	1966.	1971.	1976.	1981.
PRIVREDA —					
SVEUKUPNO	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Industrija i rudarstvo	16,2	19,3	21,5	26,2	29,6
Poljoprivreda i					
vodoprivreda	66,5	60,9	54,0	42,8	33,4
Šumarstvo	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8
Građevinarstvo	4,3	4,1	5,2	7,2	8,4
Saobraćaj i veze	3,6	4,3	6,0	7,0	7,9
Trgovina	2,9	3,7	5,4	6,6	7,9
Ugostiteljstvo	1,0	1,4	1,8	2,9	3,5
Zanatstvo	4,5	4,6	5,2	4,7	5,9
Ostale djelatnosti	—	—	—	1,7	2,6
PRIVREDA —					
DRUŠTVENI SEKTOR	35,1	40,5	45,2	54,2	62,4
Industrija i rudarstvo	16,2	19,3	21,5	26,2	29,6
Poljoprivreda i					
vodoprivreda	3,8	4,7	4,0	2,8	3,1
Šumarstvo	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8
Građevinarstvo	4,3	4,1	5,2	7,2	8,4
Saobraćaj i veze	3,5	4,2	4,4	5,0	5,5
Trgovina	2,9	3,7	5,4	6,6	7,9
Ugostiteljstvo	0,9	1,2	1,3	2,3	2,6
Zanatstvo	2,5	2,3	2,5	1,5	1,9
Ostale djelatnosti	—	—	—	1,7	2,6
PRIVREDA —					
PRIVATNI SEKTOR	64,9	59,5	54,8	45,8	37,6
Poljoprivreda i					
ribarstvo	62,7	56,2	50,0	40,0	30,3
Saobraćaj	0,1	0,8	1,6	2,0	2,4
Ugostiteljstvo	0,1	0,2	0,5	0,6	0,9
Zanatstvo	2,0	2,3	2,7	3,2	4,0

Udio zaposlenih u građevinarstvu gotovo se udvostručio u razmatраних dvadeset godina, udio zaposlenih u saobraćaju i vezama porastao je za dva i jednu petinu puta, udio zaposlenih u trgovini povišio se za dva i tri četvrtine puta i udio zaposlenih u ugostiteljstvu za tri i pol puta.

Tabela 4. pokazuje i strukturu zaposlenih u jugoslavenskoj privredi po sektorima vlasništva.

Zaposlenih u društvenom sektoru privrede ima 35 posto od ukupnog broja zaposlenih u cijeloj jugoslavenskoj privredi u godini 1961. Udio društvenog sektora u zaposlenosti neprekidno se povećavao u razmatranom dvadesetogodišnjem razdoblju. U 1981. godini zaposlenih u društvenom sektoru ima 62 posto od ukupnog broja zaposlenih u cjelokupnoj privredi Jugoslavije. Udio, pak, zaposlenih u privatnom sektoru privrede odgovarajuće se smanjio u tom razdoblju, od 65 posto u 1961. na 38 posto u godini 1981.

OSNOVNA SREDSTVA

U ovom su odjeljku izložene procjene osnovnih sredstava u privredi Jugoslavije prema procijenjenom stanju na početku svake godine u nizu godina od 1961. do 1981. Osnovna sredstva valorizirana su u stalnim cijenama godine 1980. za sve godine razmatranog razdoblja. Obuhvaćena su osnovna sredstva u upotrebi na početku svake godine tog razdoblja. Nisu uključeni nedovršeni objekti (tzv. investicije u toku).

Osnovna sredstva valorizirana su u novoj (tzv. nabavnoj) vrijednosti, a ne po stvarnoj (tzv. nabavnoj) vrijednosti.

U tabeli 5. izložena je nabavna vrijednost osnovnih sredstava na početku godine 1961, 1971. i 1981. i godišnje stope rasta osnovnih sredstava u prosjeku prvog desetljeća i drugog desetljeća razmatranog razdoblja.

Tabela 5.

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI KRETANJE OSNOVNIH SREDSTAVA U UPOTREBI PO NABAVNOJ VRIJEDNOSTI U CIJENAMA 1980.

Oblast	Na počet- ku 1961. mil. din.	Stopa % rasta 1961-71.	Na počet- ku 1971. mil. din.	Stopa rasta 1971-81. %	Na počet- ku 1981. mil. din.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	863.760	6,3	1.589.835	7,9	3.387.714
Industrija i rudarstvo	314.052	8,5	711.718	8,4	1.597.584
Poljoprivreda i vodoprivreda	220.099	3,3	303.311	3,9	440.046
Šumarstvo	7.895	7,0	15.565	7,4	31.808
Građevinarstvo	15.971	12,6	52.215	10,4	139.980
Saobraćaj i veze	260.403	3,1	351.721	6,2	642.195
Trgovina	21.999	12,7	72.766	8,8	169.287
Ugostiteljstvo	12.356	16,5	56.886	10,3	151.895
Zanatstvo	10.985	8,8	25.653	10,1	67.388
Ostale djelatnosti	—	—	—	—	147.551
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	664.967	7,4	1.353.214	8,4	3.044.908
Industrija i rudarstvo	314.052	8,5	711.718	8,4	1.597.584
Poljoprivreda i vodoprivreda	27.234	12,3	86.797	6,7	165.501
Šumarstvo	7.895	7,0	15.565	7,4	31.808
Građevinarstvo	15.971	12,6	52.215	10,4	139.980
Saobraćaj i veze	259.605	2,8	341.418	5,9	608.192
Trgovina	21.999	12,7	72.766	8,8	169.287
Ugostiteljstvo	11.765	16,4	53.674	9,7	134.391
Zanatstvo	6.446	11,5	19.061	10,3	50.614
Ostale djelatnosti	—	—	—	—	147.551
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	198.793	1,8	236.621	3,8	342.806
Poljoprivreda	192.865	1,2	216.514	2,4	274.545
Saobraćaj	798	28,8	10.303	12,7	33.983
Ugostiteljstvo	591	18,5	3.212	18,5	17.504
Zanatstvo	4.539	3,8	6.592	9,8	16.774

U razdoblju od 1961. do 1981. godine veličina osnovnih sredstava cjelokupne jugoslavenske privrede gotovo se učtverostručila. Izraženo u postocima, osnovna sredstva bilježe porast od 292 posto. Godišnja stopa rasta u prosjeku cijelog razmatranog razdoblja iznosi 7,1 posto. To je veoma visoka godišnja stopa rasta za razdoblje od dvadeset godina. Ona je omogućila, s jedne strane, znatno povećavanje privrednog potencijala i brzi privredni rast naše zemlje. No, taj krupni porast osnovnih sredstava izazvao je, s druge strane, prekomjerno opterećenje jugoslavenske platne bilance, kako po tekućem računu tako i po računu kapitala. Znatna dio opreme nabavljen je u inozemstvu na kredit. Ti su krediti ugovoreni pretežno po nepovoljnim financijskim uvjetima (kratki rokovi otplate i visoke kamate).

Sa stajališta osnovnih sredstava krupne su oblasti privrede industrija, poljoprivreda i saobraćaj. Brzina porasta osnovnih sredstava u te tri oblasti pokazuje primjetne razlike. Osnovna sredstva industrije i rudarstva upetorostručila su se u tih dvadeset godina. Oblast saobraćaja i veza doživjela je upola sporiji porast u usporedbi s porastom osnovnih sredstava u industriji i rudarstvu. Osnovna sredstva u oblasti saobraćaja i veza povećala su se za dva i pol puta. U usporedbi s oblasti saobraćaja i veza oblast poljoprivrede (uključujući ribarstvo i vodoprivredu) bilježi za petinu sporiji porast. Osnovna sredstva u poljoprivredi, uključivši ribarstvo i vodoprivredu, udvostručila su se u razmatranom dvadesetogodišnjem razdoblju.

Kod tih usporedbi valja pamtit i da u tim procjenama osnovnih sredstava nisu uključene ceste i kolni mostovi, jer se ti objekti u našoj zemlji smatraju općim javnim dobrom, a ne osnovnim sredstvima. Stoga jugoslavenska statistika od korištenja cesta i kolnih mostova ne obračunava društveni proizvod ni narodni dohodak, iako investicije u ceste i kolne mostove svrstava među privredne investicije u oblasti saobraćaja i veza, a ne među izvanprivredne investicije.

No, bez obzira na ta metodološka pitanja valja istaknuti da ceste i kolni mostovi čine razmjerno značajnu veličinu. U proteklih dvadesetak godina među svim saobraćajnim granama najbrže se razvijao cestovni saobraćaj, pa se značajno povećala cestovna mreža u Jugoslaviji, naročito cestama sa suvremenim kolnikom. A zastor takvih cesta obično se gradi od materijala izrađenog od naftnih derivata, pa i to čini ceste veoma skupim objektima.

Iako u ovom radu ceste i kolni mostovi nisu uključeni u osnovna sredstva saobraćaja, u tabeli 6. prikazana je proračunana nabavna vrijednost cesta i kolnih mostova u Jugoslaviji na početku svake godine razdoblja od 1961. do 1981. godine. Procjene vrijednosti cesta i kolnih mostova uzeo sam prema mojem prijašnjem radu o osnovnim sredstvima saobraćaja Jugoslavije⁶.

U razdoblju od 1961. do 1981. osnovna sredstva saobraćaja i veza, isključivši ceste i kolne mostove, porasla su za dva i pol puta, kako je naprijed već navedeno. Stopa rasta u godišnjem prosjeku razmatranog razdoblja iznosi 4,6 posto.

U tabeli 6. prikazani su nizovi o kretanju nabavne vrijednosti cesta i kolnih mostova, ostalog saobraćaja i cjelokupnih osnovnih sredstava u privredi Jugoslavije. U posljednjoj koloni te tabele iznesen je udio vrijednosti cesta i kolnih mostova u osnovnim sredstvima cjelokupne privrede (uključivši i ceste i kolne mostove) za svaku godinu razdoblja 1961—1981.

⁶ Vinski, I.: *Osnovna sredstva saobraćaja Jugoslavije u razdoblju od godine 1961. do 1981.* Ekonomski pregled, Zagreb, broj 1—2/1984, str. 31—46.

Tabela 6.

OSNOVNA SREDSTVA JUGOSLAVIJE U CIJENAMA 1980.

— u milijardama dinara

Na početku godine	Saobraćaj i veze (bez cesta i kolnih mostova)	Ceste i kolni mostovi	UKUPNO Saobraćaj i veze	Cjelokupna privreda (uključivši ceste i kolne mostove)	Udio saobraćaja i veza (%)
1961.	261	150	411	1.014	41
1962.	279	161	440	1.093	40
1963.	287	176	463	1.179	39
1964.	294	194	488	1.261	39
1965.	301	210	511	1.335	38
1966.	311	230	541	1.428	38
1967.	319	249	568	1.516	37
1968.	323	270	601	1.612	37
1969.	341	297	638	1.711	37
1970.	345	341	686	1.841	37
1971.	352	370	722	1.960	37
1972.	361	407	768	2.118	36
1973.	384	436	820	2.271	36
1974.	413	482	895	2.434	36
1975.	440	490	930	2.588	36
1976.	470	524	994	2.850	35
1977.	497	546	1.043	3.046	34
1978.	530	581	1.111	3.273	34
1979.	567	632	1.199	3.539	34
1980.	597	675	1.272	3.781	34
1981.	642	716	1.359	4.104	33

Ceste i kolni mostovi bilježe u tom razdoblju primjetno veći porast u usporedbi sa skupinom osnovnih sredstava saobraćaja i veza, isključivši ceste i kolne mostove. Vrijednost cesta i kolnih mostova porasla je za četiri i tri četvrtine puta u razdoblju od 1961. do 1981. godine. Prosječna godišnja stopa rasta cesta i kolnih mostova u Jugoslaviji iznosi 8,1 posto.

Osnovna sredstva cjelokupne privrede Jugoslavije, uključivši ceste i kolne mostove, porasla su za oko četiri puta od 1961. do 1981. godine. Godišnja stopa rasta iznosi 7,1 posto u prosjeku razmatranog razdoblja.

Iz podataka u tabeli 6. proizlazi da je vrijednost osnovnih sredstava saobraćaja i veza, isključivši ceste i kolne mostove, nadvisila vrijednost cesta i kolnih mostova u 1961. godini za oko tri četvrtine. No, u razdoblju od 1961. do 1981. godine vrijednost cesta i kolnih mostova porasla je za četiri i tri četvrtine puta, znatno brže od porasta osnovnih sredstava saobraćaja i veza, isključivši ceste i kolne mostove, kojih se vrijednost povećala za dva i pol puta. Usljed toga vrijednost cesta i kolnih mostova nadvisuje u 1981. godini vrijednost osnovnih sredstava saobraćaja i veza, isključivši ceste i kolne mostove, za oko jednu desetinu.

Usporedba brojčanih podataka u tabeli 6. pokazuje da je rast osnovnih sredstava saobraćaja, uključivši ceste i kolne mostove, bio za oko četvrtinu sporiji od rasta osnovnih sredstava cjelokupne jugoslavenske privrede. Zbog

toga se snizuje udio saobraćaja i veza u osnovnim sredstvima cijele privrede u razmatranom razdoblju. To se razabire iz podataka u posljednjem stupcu tabele 6. Snižavanje udjela saobraćaja i veza za jednu desetinu nastupilo je u prvom desetljeću razmatranog razdoblja. U drugom desetljeću snizuje se opet za jednu desetinu. Na početku 1961. godine udio osnovnih sredstava saobraćaja i veza u osnovnim sredstvima cijele privrede iznosio je 41 posto, pa se postupno snizuje na 37 posto na početku 1971. godine. Od 1971. do 1981. godine udio se osnovnih sredstava saobraćaja snizuje na 33 posto. To znači da je rast osnovnih sredstava saobraćaja i veza od 1961. do 1981. godine, uključivši ceste i kolne mostove, bio sporiji od rasta osnovnih sredstava cijele privrede za sedminu u prosjeku razmatranog dvadesetogodišnjeg razdoblja.

Industrija i saobraćaj izrazito su najveće komponente cjelokupnog fonda osnovnih sredstava jugoslavenske privrede. To vidimo iz postotnog sastava fonda osnovnih sredstava cjelokupne jugoslavenske privrede, izloženog u tabeli 7.

Tabela 7.

**SASTAV OSNOVNIH SREDSTAVA CIJELE PRIVREDE
JUGOSLAVIJE**

— u postocima

Na početku godine	Industrija i rudarstvo	Saobraćaj i veze (uklju- čivši ceste i kolne mostove)	Ostale oblasti	Cjelokupna privreda (uključivši ceste i kolne mostove)
1961.	32	41	27	100
1962.	32	40	28	100
1963.	33	39	28	100
1964.	34	39	27	100
1965.	34	38	28	100
1966.	35	38	27	100
1967.	35	37	28	100
1968.	35	37	28	100
1969.	36	37	27	100
1970.	36	37	27	100
1971.	36	37	27	100
1972.	37	36	27	100
1973.	37	36	27	100
1974.	38	36	26	100
1975.	38	36	26	100
1976.	36	35	29	100
1977.	37	34	29	100
1978.	37	34	29	100
1979.	37	34	29	100
1980.	38	34	28	100
1981.	39	33	28	100

U razdoblju od 1961. do 1981. godine osnovna sredstva industrije i rudarstva povisila su svoj udio u osnovnim sredstvima cjelokupne privrede za oko petinu. Udio osnovnih sredstava industrije i rudarstva povisio se od 32 posto

u 1961. na 36 posto u 1971. godini. Povećavanje udjela industrije i rudarstva u tih deset godina uslijedilo je na teret udjela saobraćaja i veza. U istoj relaciji u kojoj se povisio udio industrije i rudarstva snizio se udio saobraćaja i veza, uključivši ceste i kolne mostove, u razdoblju od 1961. do 1971. godine. Poslije godine 1971. nastavlja se povisivanje udjela industrije i rudarstva do svršetka razmatranog razdoblja. I poslije godine 1971. povisivanje udjela industrije i rudarstva znatnim je dijelom bilo na teret udjela saobraćaja i veza. U tom desetljeću udio saobraćaja i veza snizio se od 37 posto na 33 posto. U istom razdoblju spojena skupina »ostale oblasti« doživjela je blagi porast.

Tabela 7. pokazuje da se izrazito najveća osnovna sredstva u jugoslaven-skoj privredi nalaze u oblasti industrije i rudarstva i u oblasti saobraćaja i veza. Osnovna sredstva tih dvaju oblasti čine više od 70 posto cjelokupnog fonda osnovnih sredstava privrede Jugoslavije. No, odnos veličina osnovnih sredstava između industrije i saobraćaja mijenja se u toku razmatranog razdoblja u korist prve. U prvoj godini razmatranog razdoblja udio oblasti in-dustrije i rudarstva manji je za oko petinu od udjela oblasti saobraćaja i veza, uključivši ceste i kolne mostove. U posljednjoj, pak, godini tog razdoblja udio industrije i rudarstva nadvisuje udio saobraćaja i veza približno za petinu.

U usporedbi s industrijom, poljoprivredom i saobraćajem, ostale su pri-vredne oblasti manje sa stajališta veličine osnovnih sredstava. Sve te oblasti doživjele su značajan porast osnovnih sredstava u razmatranih dvadeset go-dina (vidi tabelu 5). Osnovna sredstva ugostiteljstva porasla su gotovo za trinaest puta, prosječna stopa rasta iznosi 13,7 posto godišnje. Trgovina je povećala osnovna sredstva za sedam i pol puta, godišnja stopa rasta iznosi 10,7 posto u prosjeku razmatranog razdoblja. Osnovna sredstva u građevinarstvu porasla su gotovo za devet puta i bilježe prosječnu stopu rasta od 11,5 posto godišnje. Osnovna sredstva zanatstva porasla su za oko šest puta, pro-sječna stopa rasta iznosi 9,5 posto godišnje.

Poljoprivreda bilježi primjetno sporiji rast osnovnih sredstava u uspo-redbi s ostalim oblastima narodne privrede.

Osnovna sredstva poljoprivrede, uključivši ribarstvo i vodoprivredu, udvo-stručila su se u razmatranih dvadeset godina. Prosječna stopa rasta iznosi 3,5 posto godišnje.

Velika je razlika u brzini porasta osnovnih sredstava između društvenog i privatnog sektora privrede. Osnovna sredstva u društvenom sektoru porasla su za četiri i pol puta u razmatranih dvadeset godina, u privatnom sektoru samo za tri četvrtine. Prosječna stopa rasta u prvome iznosi 7,9 posto godišnje, u drugom 2,8 posto. Razmjerno spori rast osnovnih sredstava u privatnom sektoru privrede uvjetovan je malim porastom osnovnih sredstava u privat-nom sektoru poljoprivrede u kojem se vrijednost osnovnih sredstava povećala za dvije petine, a prosječna stopa rasta je 1,8 posto godišnje. A glavnina privatnog sektora privrede u Jugoslaviji nalazi se u agraru.

Osnovna sredstva cjelokupne privrede bilježe u drugom desetljeću razma-tranog dvadesetogodišnjeg razdoblja za četvrtinu brži porast u usporedbi s po-rastom u prvom desetljeću. Promatrano po krupnim privrednim oblastima sa stajališta osnovnih sredstava, vidimo da u industriji i rudarstvu nema znatnije razlike u brzini porasta osnovnih sredstava između prvog i drugog desetljeća. Oblast poljoprivrede, uključivši vodoprivredu i ribarstvo, doživjela je za petinu

brži porast u drugom desetljeću u usporedbi s prvim. Krupnu razliku na tom polju iskazuje oblast saobraćaja i veza. Osnovna sredstva te oblasti u drugom su desetljeću porasla dva puta brže u usporedbi s prvim.

Neke razmjerno manje privredne oblasti sa stajališta veličine osnovnih sredstava bilježe brži porast osnovnih sredstava u prvom desetljeću u usporedbi s drugim. To su građevinarstvo, trgovina i ugostiteljstvo. Tu pojavu valja, uglavnom, pripisati činjenici da su osnovna sredstva u tim privrednim oblastima bila razmjerno mala oko godine 1961. Prirast osnovnih sredstava u apsolutnim iznosima bio je primjetno veći u drugom desetljeću u usporedbi s prvim. No, niska polazna osnovica, na početku prvog desetljeća, i manje nove investicije u prvom desetljeću u usporedbi s drugim, rezultirale su u višoj stopi rasta u prvom desetljeću u usporedbi sa stopom rasta u drugom.

U tabeli 8. prikazan je rast osnovnih sredstava u četiri petoljeća razmatranog razdoblja u izrazu godišnjih stopa rasta u prosjeku tih petoljeća.

Tabela 8.

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
KRETANJE OSNOVNIH SREDSTAVA U UPOTREBI
PO PETOLJEĆIMA

— godišnje stope rasta u postocima

Oblast	1961—1966.	1966—1971.	1971—1976.	1976—1981.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	6,8	5,8	7,9	7,8
Industrija i rudarstvo	9,5	7,6	7,8	9,0
Poljoprivreda i vodoprivreda	3,3	3,9	2,9	4,7
Šumarstvo	7,7	6,4	8,9	6,0
Građevinarstvo	15,2	10,0	11,0	9,8
Saobraćaj i veze	3,6	2,5	5,9	6,5
Trgovina	13,3	12,2	9,4	8,2
Ugostiteljstvo	19,3	13,8	12,3	8,4
Zanatstvo	11,2	6,5	9,1	11,2
Ostale djelatnosti	—	—	—	7,4
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	8,2	6,5	8,8	8,1
Industrija i rudarstvo	9,5	7,6	7,8	9,0
Poljoprivreda i vodoprivreda	15,3	12,2	6,3	7,1
Šumarstvo	7,7	6,4	8,9	6,0
Građevinarstvo	15,2	10,0	11,0	9,8
Saobraćaj i veze	3,5	2,1	5,7	6,2
Trgovina	13,3	12,2	9,4	8,2
Ugostiteljstvo	19,9	13,0	11,9	7,4
Zanatstvo	15,8	10,4	9,9	10,5
Ostale djelatnosti	—	—	—	7,4
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	1,4	1,2	2,5	5,1
Poljoprivreda i ribarstvo	1,1	1,2	1,3	3,5
Saobraćaj	29,4	29,0	12,9	12,4
Ugostiteljstvo	2,6	36,7	18,7	18,3
Zanatstvo	3,0	4,6	6,4	13,8

Osnovna sredstva cjelokupne jugoslavenske privrede u prvom su petoljeću rasla gotovo za petinu brže u usporedbi s drugim. To je znatnim dijelom uvjetovano mjerama ekonomske politike, koncipirane privrednom reformom u sredini desetljeća 1960-ih godina. U trećem i četvrtom petoljeću osnovna sredstva cjelokupne privrede rastu gotovo za dvije petine brže u usporedbi s drugim petoljećem. Ta je pojava uvjetovana veoma velikim investicijama u osnovna sredstva u gotovo cijelom desetljeću 1970-ih godina. S obzirom na to da se rastući dio investicija financirao inozemnim sredstvima, veoma velike investicije u 1970-im godinama pridonijele su prekomjernom zaduživanju u inozemstvu.

Brzina rasta osnovnih sredstava pojedinih oblasti narodne privrede različita je u četiri petogodišta razmatranog dvadesetogodišnjeg razdoblja. Oblast industrije i rudarstva bilježi visoke stope rasta u prvom i u četvrtom petoljeću. Više su za petinu u usporedbi s drugim i trećim petogodištem. Poljoprivreda, uključivši vodoprivredu i ribarstvo, u drugom petogodištu bilježi za petinu brži rast u usporedbi s prvim. No, u trećem petogodištu ima za četvrtinu nižu stopu rasta u usporedbi s drugim. U četvrtom, pak, petogodištu osjetno je ubrzan rast osnovnih sredstava u toj privrednoj oblasti. Brži je za tri petine u usporedbi s prethodnim petogodištem. Saobraćaj i veze, uz industriju i poljoprivredu, spadaju među krupne privredne oblasti sa stajališta osnovnih sredstava. Ta oblast bilježi u prvom petogodištu razmjerno nisku stopu rasta osnovnih sredstava, slično kao i oblast poljoprivrede. U drugom petogodištu stopa rasta osnovnih sredstava saobraćaja i veza niža je za trećinu u usporedbi s prvim petogodištem. No, u trećem i četvrtom petogodištu stope rasta približno su dva puta više u usporedbi s prethodna dva petogodišta. Građevinarstvo, trgovina, ugostiteljstvo i zanatstvo pokazuju veoma visoke stope rasta osnovnih sredstava u prvom petogodištu. Tu pojavu valja pripisati razmjerno većem investiranju u te privredne oblasti. U naredna tri petogodišta također su velike investicije u te privredne oblasti. No, stope rasta niže su u usporedbi s prvim petogodištem, s obzirom na to da su osnovna sredstva u tim privrednim oblastima bila razmjerno veća na početku drugog petoljeća razmatranog razdoblja.

Osnovna sredstva u društvenom sektoru privrede, uzevši ga u cjelini, pokazuju male razlike u visini stope rasta u prvom, trećem i četvrtom petoljeću. U drugom, pak, petoljeću stopa rasta je niža gotovo za četvrtinu. Ta je pojava uvjetovana djelovanjem mjera ekonomske politike u drugoj polovici desetljeća 1960-ih godina u sklopu tadašnje privredne reforme.

Osnovna sredstva privatnog sektora privrede, uzevši ga u cjelini, pokazuju niske stope rasta u prvom i u drugom petogodištu. No, u trećem i četvrtom petogodištu stopa rasta osnovnih sredstava primjetno se povisuje, naročito u posljednjem. Ta je pojava uvjetovana rastom osnovnih sredstava u gospodarstvima individualnih poljoprivrednika, budući da ona čine glavninu cijele skupine osnovnih sredstava privatnog sektora privrede. Osnovna sredstva privatnih prijevoznika rastu veoma visokim stopama u prvom i drugom petogodištu. To je uvjetovano razmjerno brzim razvojem privatnog prijevoznništva u 1960-im godinama i razmjerno malim osnovnim sredstvima te skupine privrednika prije 1960-ih godina. U trećem i četvrtom petogodištu razmatranog dvadesetogodišnjeg razdoblja stope rasta osnovnih sredstava u privatnom sektoru saobraćaja niže su za tri petine u usporedbi s prvim i drugim petogodištem. No, i te stope osiguravaju osjetan porast osnovnih sredstava privatnih prijevoznika, koji su u 1970-im godinama već primjetna veličina u okviru jugoslavenske privrede.

Rast osnovnih sredstava privatnog ugostiteljstva spor je u prvom petoljeću, a veoma brz u drugom. Djelatnost privatnih ugostitelja doživjela je znatnu ekspanziju u drugom dijelu desetljeća 1960-ih godina. Stopa rasta osnovnih sredstava privatnog ugostiteljstva izvanredno je visoka u drugom petogodištu, jer je na razmjerno maloj osnovici nastala brza ekspanzija u privatnom ugostiteljstvu. U trećem i četvrtom petogodištu stope rasta su približno upola niže u usporedbi s drugim. No, one također odražavaju daljnju brzu ekspanziju privatnog ugostiteljstva, jer su te stope rasta, iako upola niže, obračunane na već povećanu skupinu osnovnih sredstava u privatnom ugostiteljstvu.

Osnovna sredstva privatnog zanatstva bilježe porast u svakom od razmatrana četiri petoljeća. Ta je pojava dijelom uvjetovana općom tendencijom ubrzavanja tzv. male privrede. To se naročito odražava u posljednjem petoljeću promatranog dvadesetogodišnjeg razdoblja.

Razlike u brzini rasta osnovnih sredstava među pojedinim oblastima narodne privrede izazvale su krupne promjene u postotnom sastavu cjelokupnog fonda osnovnih sredstava jugoslavenske privrede u razmatranom razdoblju. U tabeli 9. izložena je struktura osnovnih sredstava u upotrebi u jugoslavenskoj privredi u tom razdoblju, raščlanjenom na petogodišta.

Tabela 9.

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
STRUKTURA OSNOVNIH SREDSTAVA OBRAČUNAVANIH U CIJENAMA 1980.

Oblast	1961.	1966.	1971.	1976.	1981.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Industrija i rudarstvo	36,4	41,3	44,7	44,6	47,2
Poljoprivreda i vodoprivreda	25,5	21,6	19,1	15,0	13,0
Šumarstvo	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9
Građevinarstvo	1,8	2,7	3,3	3,8	4,1
Saobraćaj i veze	30,2	25,9	22,1	20,2	19,0
Trgovina	2,5	3,4	4,6	4,9	5,0
Ugostiteljstvo	1,4	2,5	3,6	4,4	4,5
Zanatstvo	1,3	1,6	1,6	1,7	2,0
Ostale djelatnosti	—	—	—	4,4	4,3
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	77,0	82,2	85,1	88,5	89,9
Industrija i rudarstvo	36,4	41,3	44,7	44,6	47,2
Poljoprivreda i vodoprivreda	3,2	4,6	5,5	5,1	4,9
Šumarstvo	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9
Građevinarstvo	1,8	2,7	3,3	3,8	4,1
Saobraćaj i veze	30,1	25,7	21,5	19,4	18,0
Trgovina	2,5	3,4	4,6	4,9	5,0
Ugostiteljstvo	1,3	2,4	3,4	4,0	4,0
Zanatstvo	0,8	1,1	1,1	1,3	1,5
Ostale djelatnosti	—	—	—	4,4	4,3
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	23,0	17,8	14,9	11,5	10,1
Poljoprivreda i ribarstvo	22,3	17,0	13,6	9,9	8,1
Saobraćaj	0,1	0,2	0,6	0,8	1,0
Ugostiteljstvo	0,1	0,1	0,2	0,4	0,5
Zanatstvo	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5

Udio osnovnih sredstava društvenog sektora privrede primjetno se povećao u tih dvadeset godina. U 1961. godini iznosio je 77 posto osnovnih sredstava cjelokupne jugoslavenske privrede, u godini 1981. iznosi gotovo 90 posto. Udio osnovnih sredstava u privatnom sektoru privrede znatno se snizio, od 23 posto u 1961. godini na gotovo 10 posto u 1981. Pad udjela privatnog sektora u cjelokupnim osnovnim sredstvima jugoslavenske privrede uglavnom je posljedica snižavanja udjela osnovnih sredstava u privatnom sektoru poljoprivrede u cjelokupnom fondu osnovnih sredstava jugoslavenske privrede od 22 posto u 1961. na 8 posto u 1981. godini. U razmatranom razdoblju najmarkantnija strukturna promjena jest porast udjela osnovnih sredstava industrije i rudarstva za gotovo trećinu, s 36 posto u 1961. na 47 posto u 1981. godini. Udio osnovnih sredstava industrije i rudarstva približava se, dakle, polovici fonda osnovnih sredstava cjelokupne privrede. To pokazuje da je značajno napredovala industrijalizacija Jugoslavije na polju osnovnih sredstava.

U tom razdoblju oblasti poljoprivrede (uključivši vodoprivredu i ribarstvo) i saobraćaja i veza (bez cesta i kolnih mostova) doživjele su znatno snižavanje svojih udjela u cjelokupnom fondu osnovnih sredstava privrede Jugoslavije. Udio poljoprivrede snizio se za polovicu, od gotovo 26 posto u 1961. na 13 posto u 1981. godini. Udio, pak, saobraćaja snizio se za nešto više od jedne trećine. U godini 1961. iznosio je 30 posto, a u 1981. iznosi 19 posto.

Između tri krupne privredne oblasti sa stajališta osnovnih sredstava — industrije, poljoprivrede, saobraćaja — nastupile su krupne promjene u međusobnom odnosu veličina. U godini 1961. osnovna sredstva industrije nadvisila su osnovna sredstva poljoprivrede za dvije petine i osnovna sredstva saobraćaja za jednu petinu. Dvadeset godina poslije osnovna sredstva industrije nadvisuju osnovna sredstva poljoprivrede za oko tri i pol puta i osnovna sredstva saobraćaja za oko dva i pol puta.

Sve manje oblasti narodne privrede sa stajališta osnovnih sredstava doživjele su primjetan porast njihova udjela u fondu osnovnih sredstava cjelokupne jugoslavenske privrede. Udio građevinarstva povisio se u promatranih dvadeset godina za dva i jednu trećinu puta, udio trgovine za dva puta, ugostiteljstva za više od tri puta i zanatstva za jednu polovicu.

Iznimka među manjim oblastima narodne privrede sa stajališta veličine osnovnih sredstava jest šumarstvo, koje ne bilježi bitne promjene svoga udjela u cjelokupnom fondu osnovnih sredstava jugoslavenske privrede u razmatranih dvadeset godina. Pritom valja istaknuti da u osnovnim sredstvima šumarstva nije uključena vrijednost drveta na panju u šumama, jer ima ekonomska obilježja poslovnih zaliha.

DRUŠTVENI PROIZVOD

Na početku ovog odjeljka valja naglasiti da je društveni proizvod u ovom radu obračunan prema koncepciji koju primjenjuje jugoslavenska statistika u proračunu društvenog proizvoda i narodnog dohotka. Stoga nisu u tom proračunu obuhvaćene takozvane nematerijalne usluge (zdravstvo, obrazovanje, znanost, kultura, javna uprava, razonoda itd.). Tu činjenicu valja pamtiti kod međunarodnih usporedbi društvenog proizvoda i srodnih skupina, budući da Statistički ured Ujedinjenih naroda kod obračuna društvenog proizvoda i narodnog dohotka povrh djelatnosti materijalne proizvodnje uključuje i naprijed

navedene nematerijalne usluge. Međunarodne, pak, statistike društvenog proizvoda i narodnog dohotka, koje priređuje Statistički ured Ujedinjenih naroda, pokazuju da se tijekom privrednog rasta nacija postupno povisuje udio nematerijalnih usluga u cjelokupnoj skupini društvenog proizvoda, uključivši i nematerijalne usluge.

U tabeli 10. izloženo je kretanje društvenog proizvoda Jugoslavije u prvom i drugom desetljeću razmatranog razdoblja.

Tabela 10.

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
DRUŠTVENI PROIZVOD U CIJENAMA 1980. GODINE

Oblast	1961. mil. din.	Stopa rasta 1961— —1971. (%)	1971. mil. din.	Stopa rasta 1971— —1981. (%)	1981. mil. din.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	486.293	6,6	919.984	5,5	1.574.367
Industrija i rudarstvo	143.071	8,4	319.893	6,6	607.536
Poljoprivreda i vodoprivreda	119.083	2,5	152.464	2,5	195.902
Šumarstvo	12.213	1,7	14.483	1,6	16.965
Građevinarstvo	53.414	6,3	98.079	4,3	156.811
Saobraćaj i veze	36.924	7,6	74.617	5,5	126.952
Trgovina	81.652	8,9	190.936	4,2	287.886
Ugostiteljstvo	18.995	6,1	34.246	3,7	49.289
Zanatstvo	20.941	5,3	35.266	5,6	60.865
Ostale djelatnosti	—	—	—	—	72.161
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	373.318	7,5	768.375	6,0	1.380.266
Industrija i rudarstvo	143.071	8,4	319.893	6,6	607.536
Poljoprivreda i vodoprivreda	17.630	7,8	37.408	4,2	56.477
Šumarstvo	12.213	1,7	14.483	1,6	16.965
Građevinarstvo	49.692	5,6	85.965	5,0	139.555
Saobraćaj i veze	36.594	6,7	69.748	5,4	118.509
Trgovina	81.652	8,9	190.936	4,2	287.886
Ugostiteljstvo	18.335	5,1	30.128	3,7	43.436
Zanatstvo	12.131	5,0	19.814	6,7	37.741
Ostale djelatnosti	—	—	—	—	72.161
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	114.975	2,8	151.609	2,5	194.101
Poljoprivreda i ribarstvo	101.453	1,3	115.056	1,9	139.425
Građevinarstvo	3.722	12,5	12.114	3,6	17.256
Saobraćaj	330	30,9	4.869	5,7	8.443
Ugostiteljstvo	660	20,1	4.118	3,6	5.853
Zanatstvo	8.810	5,8	15.452	4,1	23.124

Društveni proizvod cjelokupne jugoslavenske privrede porastao je u razdoblju od 1961. do 1981. godine za tri i jednu šestinu puta. Krupne privredne oblasti, sa stajališta društvenog proizvoda, jesu industrija i rudarstvo, po-

ljoprivreda (uključivši vodoprivredu i ribarstvo) i trgovina. Među njima najbrži porast doživjela je industrija i rudarstvo. Društveni proizvod te privredne oblasti povećao se u razmatраних dvadeset godina za četiri i jednu trećinu puta. Industrija i rudarstvo bilježe, zapravo, najbrži porast društvenog proizvoda ne samo među krupnim privrednim oblastima nego i među svim oblastima privrede.

Društveni proizvod poljoprivrede, uključivši vodoprivredu i ribarstvo, porastao je za oko dvije trećine. To je najsporiji porast društvenog proizvoda među svim privrednim oblastima, osim šumarstva, koje je ostvarilo porast od jedne trećine u tom dvadesetogodišnjem razdoblju.

Društveni proizvod trgovine povećao se u tom razdoblju za tri i pol puta.

Među manjim oblastima privrede, sa stajališta društvenog proizvoda, oblast saobraćaja i veza doživjela je porast za gotovo tri i pol puta. Oblasti građevinarstva i zanatstva gotovo su utrostručile društveni proizvod, a društveni proizvod ugostiteljstva povećao se za dva i pol puta.

Velika je razlika u brzini rasta društvenog proizvoda među društvenim i privatnim sektorom privrede. Prvi je doživio porast za tri i dvije trećine puta, drugi samo za dvije trećine. Krupna razlika između porasta društvenog i privatnog sektora uvjetovana je sporim rastom društvenog proizvoda u individualnom sektoru poljoprivrede, koji čini glavninu društvenog proizvoda cijelog privatnog sektora jugoslavenske privrede. Društveni proizvod privatnog sektora poljoprivrede porastao je u tom dvadesetogodišnjem razdoblju samo za oko dvije petine. Nepoljoprivredne, pak, djelatnosti u privatnom sektoru privrede bilježe brzi porast u tom razdoblju.

U društvenom sektoru privrede sve oblasti bilježe visoke stope rasta. Iznimka je šumarstvo sa stopom rasta društvenog proizvoda od jedan i dvije trećine jednog postotka godišnje. Najmarkantniji je brzi porast industrije i rudarstva s godišnjom stopom rasta od 7,5 posto u prosjeku razmatranog dvadesetogodišnjeg razdoblja.

Za razliku od sporog rasta društvenog proizvoda individualnog sektora poljoprivrede, društveni sektor poljoprivrede, uključivši vodoprivredu i ribarstvo, bilježi značajan porast, koji u godišnjem prosjeku cijelog dvadesetogodišnjeg razdoblja iznosi 6 posto. Društveni sektor poljoprivrede čini jednu četvrtinu društvenog proizvoda cjelokupne jugoslavenske poljoprivrede u 1981. godini. Dvadeset godina prije društveni sektor sudjelovao je samo s jednom sedminom u ukupnom društvenom proizvodu jugoslavenske poljoprivrede.

U prvom desetljeću promatranog razdoblja rast društvenog proizvoda cjelokupne privrede bio je za jednu petinu brži u usporedbi s rastom u drugom desetljeću. Sve oblasti narodne privrede doživjele su primjetno brži porast društvenog proizvoda u prvom desetljeću u usporedbi s drugim. Iznimke su poljoprivreda i zanatstvo. Poljoprivreda bilježi istu stopu rasta u oba promatrana desetljeća, a zanatstvo ima nešto višu stopu rasta u drugom desetljeću u usporedbi s prvim.

Usporavanje privrednog rasta u drugom desetljeću znatnim je dijelom uvjetovano naprijed već raspravljenim razvojnim problemima jugoslavenske privrede, koji su se očitovali u oštrom obliku u posljednjim godinama razmatranog razdoblja. Tu pojavu možemo bolje razabrati ako to dvadesetogodišnje razdoblje podijelimo na četiri petoljeća. Ti su proračuni prikazani u tabeli 11.

Tabela 11.

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
KRETANJE DRUŠTVENOG PROIZVODA PO PETOLJEČIMA

— godišnje stope rasta u postocima

Oblast	1961—1966.	1966—1971.	1971—1976.	1976—1981.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	7,3	5,9	5,9	5,1
Industrija i rudarstvo	10,3	6,5	7,1	6,9
Poljoprivreda i vodoprivreda	2,8	1,0	3,3	1,3
Šumarstvo	2,9	0,5	2,7	2,2
Građevinarstvo	5,8	6,7	4,6	5,0
Saobraćaj i veze	6,5	8,1	5,8	5,1
Trgovina	8,8	9,0	3,9	4,5
Ugostiteljstvo	5,9	6,2	3,2	4,2
Zanatstvo	5,1	5,6	6,6	4,7
Ostale djelatnosti	—	—	—	6,4
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	8,2	6,8	6,4	5,6
Industrija i rudarstvo	10,3	6,5	7,1	6,9
Poljoprivreda i vodoprivreda	10,8	4,9	5,0	3,5
Šumarstvo	2,9	0,5	2,7	2,2
Građevinarstvo	4,8	6,5	4,6	5,3
Saobraćaj i veze	5,8	7,5	5,9	5,0
Trgovina	8,8	9,0	3,9	4,5
Ugostiteljstvo	4,7	5,5	3,3	4,2
Zanatstvo	5,5	4,5	8,4	4,9
Ostale djelatnosti	—	—	—	6,4
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	3,9	1,8	3,1	1,9
Poljoprivreda i ribarstvo	2,7	—0,1	2,8	1,1
Građevinarstvo	16,7	8,5	4,5	2,7
Saobraćaj	43,9	19,0	4,3	7,0
Ugostiteljstvo	28,0	12,6	2,3	4,8
Zanatstvo	4,5	7,1	4,0	4,2

Stopa rasta cjelokupnog društvenog proizvoda u prosjeku razmatranog dvadesetogodišnjeg razdoblja iznosi 6 posto. No, razlike u godišnjim stopama rasta znatne su po petogodištima. Najvišu stopu rasta bilježi prvo petogodište, iznosila je 7,3 posto godišnje. U tom razdoblju jugoslavenska je privreda doživjela veoma brzi rast s obilježjima takozvane pregrijane ekspanzije. Za usklađivanje naraslih disproporcija izvedena je privredna reforma sredinom desetljeća 1960-ih godina. U naredna dva petoljeća godišnja stopa rasta iznosila je gotovo 6 posto. No, u četvrtom petoljeću stopa rasta snizila se gotovo za jednu šestinu, pa iznosi 5,1 posto. Usporavanje ritma rasta jugoslavenske privrede uvjetovano je brojnim činiteljima, koji su prekomjerno iscrpljivali jugoslavensku privredu, o čemu je već bilo riječi u ovom radu. U posljednjim godinama razmatranog dvadesetogodišnjeg razdoblja nastupa primjetno snižavanje privrednog rasta. Iz brojčanog materijala, izloženog u tabelarnom dijelu, možemo razabrati da godišnja stopa rasta cjelokupnog realnog društvenog

proizvoda u godini 1980. iznosi 2 posto, a u godini 1981. samo 1 posto. Nepovoljna se tendencija nastavlja i u naredne dvije godine.

Rast društvenog proizvoda po petoljećima otkriva značajne razlike među privrednim oblastima. Stopa rasta društvenog proizvoda industrije i rudarstva u drugom je petogodištu za dvije petine niža u usporedbi s prvim. U trećem petogodištu oblast industrije i rudarstva bilježi povišenje stope rasta. Viša je za desetinu u usporedbi s drugim petoljećem. No, u četvrtom petoljeću nastupa snižavanje stope rasta zbog primjetnog smanjivanja stope rasta u posljednje dvije godine tog petoljeca.

Poljoprivreda bilježi znatna kolebanja stope rasta društvenog proizvoda u razmatranom dvadesetogodišnjem razdoblju. U drugom petogodištu stopa rasta bila je gotovo za dvije trećine niža u usporedbi s prvim. U trećem petogodištu stopa rasta društvenog proizvoda poljoprivrede primjetno je viša. Tri puta je veća u usporedbi s drugim petogodištem. No, u četvrtom petogodištu snižuje se stopa gotovo za polovicu.

Građevinarstvo je ostvarilo visoke stope rasta u prvom i naročito u drugom petogodištu, a u trećem i četvrtom nastupa primjetno snižavanje stope rasta. Slična kretanja, iako ne istovjetna, bilježe saobraćaj i veze, trgovina, pa i ugostiteljstvo.

Razlike u brzini rasta među privrednim oblastima uvjetovale su primjetne promjene u postotnom sastavu društvenog proizvoda cjelokupne jugoslavenske privrede. U tabeli 12. prikazana je struktura cjelokupnog društvenog proizvoda po privrednim oblastima.

Najkrupnija promjena u postotnom sastavu cjelokupnog društvenog proizvoda jugoslavenske privrede u razmatranom dvadesetogodišnjem razdoblju jest povećavanje udjela industrije i rudarstva za trećinu i smanjivanje udjela poljoprivrede, uključivši vodoprivredu i ribarstvo, za polovicu. Promjene udjela ostalih privrednih oblasti u sveukupnom društvenom proizvodu privrede Jugoslavije kretale su se u užim okvirima. Iznimka je šumarstvo. Udio te oblasti u posljednjem petoljeću manji je za tri petine u usporedbi s prvim.

U promatranom razdoblju primjetno su se izmijenili udjeli društvenog i privatnog sektora u društvenom proizvodu cjelokupne jugoslavenske privrede.

Doprinos društvenog sektora stvaranju cjelokupnog društvenog proizvoda povećao se za oko jednu sedminu. U 1961. godini društveni sektor sudjelovao je sa 76 posto u stvaranju cjelokupnog jugoslavenskog društvenog proizvoda, u godini 1981. sudjeluje s 88 posto.

Udio privatnog sektora prepолоvio se u razmatраним dvadeset godina. Godine 1961. iznosio je 24 posto, u 1981. iznosi 12 posto. Ta je pojava uvjetovana oštrim snižavanjem udjela individualne poljoprivrede i blagim snižavanjem udjela privatnog zanatstva. Udio privatnog sektora poljoprivrede snizio se od 21 posto u 1961. na 9 posto u 1981. godini, udio privatnog zanatstva od 1,8 posto na 1,5 posto. Ostale djelatnosti privatnog sektora privrede povisile su svoje udjele u cjelokupnom društvenom proizvodu jugoslavenske privrede. Pritom valja pamтити da je djelatnost privatnih prijevoznika i ugostiteljstva bila mala oko godine 1961, pa učetvorostručenje udjela tih djelatnosti privatnog sektora ne bismo smjeli tumačiti u tom smislu kao da privatni sektor prijevoznštva i ugostiteljstva zauzima neko dominantno mjesto u ekonomskoj strukturi Jugoslavije oko godine 1981. Udio društvenog proizvoda privatne

Tabela 12.

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
STRUKTURA DRUŠTVENOG PROIZVODA

Oblast	— u postocima				
	1961.	1966.	1971.	1976.	1981.
PRIVREDA —					
SVEUKUPNO	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Industrija i rudarstvo	29,4	33,9	34,8	35,5	38,6
Poljoprivreda i vodoprivreda	24,5	21,0	16,6	14,7	12,4
Šumarstvo	2,5	2,0	1,6	1,2	1,1
Građevinarstvo	11,0	10,2	10,6	10,0	9,9
Saobraćaj i veze	7,6	7,3	8,1	8,1	8,1
Trgovina	16,8	18,0	20,8	18,9	18,3
Ugostiteljstvo	3,9	3,7	3,7	3,3	3,1
Zanatstvo	4,3	3,9	3,8	4,0	3,9
Ostale djelatnosti	—	—	—	4,3	4,6
PRIVREDA —					
DRUŠTVENI SEKTOR	76,3	80,0	83,7	85,6	87,7
Industrija i rudarstvo	29,4	33,9	34,8	35,5	38,6
Poljoprivreda i vodoprivreda	3,6	4,3	4,1	3,9	3,6
Šumarstvo	2,5	2,0	1,6	1,2	1,1
Građevinarstvo	10,2	9,1	9,3	8,8	8,8
Saobraćaj i veze	7,5	7,0	7,6	7,6	7,6
Trgovina	16,8	18,0	20,8	18,9	18,3
Ugostiteljstvo	3,8	3,4	3,3	2,9	2,7
Zanatstvo	2,5	2,3	2,2	2,5	2,4
Ostale djelatnosti	—	—	—	4,3	4,6
PRIVREDA —					
PRIVATNI SEKTOR	23,7	20,0	16,3	14,4	12,3
Poljoprivreda i ribarstvo	20,9	16,7	12,5	10,8	8,8
Građevinarstvo	0,8	1,1	1,3	1,2	1,1
Saobraćaj	0,1	0,3	0,5	0,5	0,5
Ugostiteljstvo	0,1	0,3	0,4	0,4	0,4
Zanatstvo	1,8	1,6	1,6	1,5	1,5

građevinske djelatnosti primjetno se povisio u prvoj polovici razmatranog razdoblja. Nakon toga snizuje se udio privatnog građevinarstva zbog raznih ograničavajućih činitelja.

Strukturne promjene u društvenom proizvodu cjelokupne jugoslavenske privrede, izložene u tabeli 12, uvjetovane su privrednim rastom i ekonomskom politikom Jugoslavije. Tijekom razmatranog dvadesetogodišnjeg razdoblja Jugoslavija je u svjetskim razmjerima od ekonomski slabo razvijene zemlje postala privredno srednje razvijena.

INTENZITET KAPITALA

Intenzitet kapitala je indikator opremljenosti živog rada kapitalnim dobrima. U praksi ga izražavamo kao odnos između veličine osnovnih sredstava i broja zaposlenih, dakle kao osnovna sredstva po jednom zaposlenom u prosjeku. Kod proračuna intenziteta kapitala valjalo bi u načelu uključiti i poslovne (obrtne) zalihe, a ne samo osnovna sredstva. No, poslovne zalihe mogu znatno kolebat i od godine do godine zbog poslovne politike privrednih organizacija i uslijed ekonomske politike države. Stoga u većini zemalja kod proračuna intenziteta kapitala isključuju poslovne zalihe.

Veličinu osnovnih sredstava po jednom zaposlenom u prosjeku proračunao sam iz brojčanog materijala, izloženog u tabelarnom prikazu. U tabeli 13.

Tabela 13.

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI OSNOVNA SREDSTVA PO ZAPOSLENOM OBRACUNANA U CIJENAMA 1980.

— u tisućama dinara

Oblast	1961.	1966.	1971.	1976.	1981.
PRIVREDA —					
SVEUKUPNO	123	168	222	319	435
Industrija i rudarstvo	276	360	461	542	699
Poljoprivreda i					
vodoprivreda	47	60	78	112	171
Šumarstvo	117	155	250	362	490
Građevinarstvo	53	112	141	168	215
Saobraćaj i veze	1.024	881	818	917	1.069
Trgovina	107	154	189	237	279
Ugostiteljstvo	168	294	429	479	558
Zanatstvo	35	57	69	116	149
Ostale djelatnosti	—	—	—	799	731
PRIVREDA —					
DRUŠTVENI SEKTOR	270	342	418	521	633
Industrija i rudarstvo	276	360	461	542	699
Poljoprivreda i					
vodoprivreda	102	168	298	579	696
Šumarstvo	117	155	250	362	490
Građevinarstvo	53	112	141	168	215
Saobraćaj i veze	1.054	1.034	1.086	1.248	1.470
Trgovina	107	154	189	237	279
Ugostiteljstvo	176	353	556	570	668
Zanatstvo	37	81	108	276	341
Ostale djelatnosti	—	—	—	799	731
PRIVREDA —					
PRIVATNI SEKTOR	44	50	60	80	118
Poljoprivreda i					
ribarstvo	44	51	60	79	117
Saobraćaj	100	53	90	125	182
Ugostiteljstvo	85	35	89	161	247
Zanatstvo	32	33	34	39	55

iznesen je pregled intenziteta kapitala po privrednim oblastima u godinama 1961, 1966, 1971, 1976. i 1981. Tabela 14. prikazuje, pak, usporednu razinu intenziteta kapitala po oblastima privrede. Izražena je indeksnim brojevima na temelju prosječne veličine osnovnih sredstava po jednom zaposlenom u cjelokupnoj privredi Jugoslavije u naprijed navedenim godinama.

Podaci u tabeli 13. pokazuju da je vrijednost osnovnih sredstava u upotrebi po zaposlenom porasla za tri i pol puta. U 1961. iznosila je 123 tisuće dinara, a u 1981. godini iznosi 435 tisuća. Dakle, intenzitet kapitala u jugoslavenskoj privredi, uzevši je u cjelini, bilježi doista krupan porast u razmatranih dvadeset godina. Stopa rasta intenziteta kapitala u godišnjem prosjeku od 1961. do 1981. godine iznosi 6,5 posto. U prvom petogodištu tog razdoblja stopa rasta intenziteta kapitala iznosila je 6,4 posto godišnje. U drugom petogodištu snizila se na 5,7 posto, budući da je mjerama privredne reforme, počevši od sredine desetljeća 1960-ih godina, jače smanjeno investiranje u osnovna sredstva u usporedbi s kretanjem broja zaposlenih. U trećem petogodištu povisuje se stopa rasta intenziteta kapitala na 7,5 posto godišnje, a u četvrtom se smanjuje na 6,4 posto. Sniženje stope porasta intenziteta kapitala u četvrtom petoljeću uvjetovano je mjerama stabilizacijskog programa jugoslavenske privrede, usmjerenog, među ostalim, na usklađivanje investicija sa stvarnom ekonomskom snagom zemlje.

Promatrano po privrednim oblastima, otkrivamo primjetne razlike u kretanju intenziteta kapitala u tih dvadeset godina.

Vrijednost osnovnih sredstava po zaposlenom u industriji i rudarstvu povećala se dva i pol puta, u poljoprivredi (uključivši vodoprivredu i ribarstvo) tri i pol puta. Pritom valja pamtiiti da je intenzitet kapitala u jugoslavenskoj poljoprivredi bio izrazito nizak na početku razmatranog razdoblja, za razliku od industrije i rudarstva. Oblast saobraćaja i veza bilježi manje promjene intenziteta kapitala u tom razdoblju. One su prvenstveno uvjetovane promjenama u strukturi saobraćaja, dakle promjenom odnosa među saobraćajnim granama u tom razdoblju, bržim razvojem većine drugih saobraćajnih grana u usporedbi sa željezničkim saobraćajem, kojega je karakteristika visoki intenzitet kapitala (razmjerno malo zaposlenih a veoma velika osnovna sredstva). Također treba pamtiiti da kod proračuna intenziteta kapitala u saobraćaju nije obračunana vrijednost cesta i kolnih mostova. U razmatраних dvadeset godina u Jugoslaviji je mnogo investirano u izgradnju suvremene cestovne mreže, pa se vrijednost cesta i kolnih mostova povećala za četiri i tri četvrtine puta, što je prikazano naprijed u tabeli 6. Ako bi ceste i kolne mostove obračunali kao osnovna sredstva, intenzitet kapitala oblasti saobraćaja i veza bilježio bi krupan porast u tom razdoblju.

Intenzitet kapitala u građevinarstvu povećao se za četiri puta zbog veće mehanizacije procesa građenja primjenom strojeva i druge opreme. Ugostiteljstvo je doživjelo porast intenziteta kapitala za tri i jednu trećinu puta, prvenstveno zbog velike izgradnje hotela. Trgovina bilježi porast intenziteta kapitala za dva i tri petine puta, naročito zbog izgradnje modernih trgovina, skladišta i dr.

U društvenom sektoru privrede, uzevši ga u cjelini, intenzitet kapitala povećao se za dva i jednu trećinu puta, u privatnom sektoru privrede za dva i dvije trećine puta. Pritom valja istaknuti činjenicu da je vrijednost osnovnih sredstava po zaposlenom u društvenom sektoru privrede približno šest puta veća u usporedbi s privatnim sektorom. To razabiremo iz usporedne razine intenziteta kapitala, izložene u tabeli 14.

Tabela 14.

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
USPOREDNA RAZINA INTENZITETA KAPITALA

Oblast	— Indeks (sveukupna privreda = 100)				
	1961.	1966.	1971.	1976.	1981.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	100	100	100	100	100
Industrija i rudarstvo	224	214	208	170	161
Poljoprivreda i vodoprivreda	36	36	35	35	44
Šumarstvo	95	92	113	113	113
Građevinarstvo	43	67	64	53	49
Saobraćaj i veze	833	524	368	292	246
Trgovina	87	92	85	74	64
Ugostiteljstvo	137	175	193	150	128
Zanatstvo	28	34	24	36	34
Ostale djelatnosti	—	—	—	250	168
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	220	204	188	163	146
Industrija i rudarstvo	224	214	208	170	161
Poljoprivreda i vodoprivreda	98	100	134	182	160
Šumarstvo	95	92	113	113	113
Građevinarstvo	43	67	64	53	49
Saobraćaj i veze	857	615	489	391	338
Trgovina	87	92	85	74	64
Ugostiteljstvo	143	210	250	179	154
Zanatstvo	30	48	49	86	78
Ostale djelatnosti	—	—	—	250	168
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	36	30	27	25	27
Poljoprivreda i ribarstvo	36	30	27	25	27
Saobraćaj	81	32	41	39	42
Ugostiteljstvo	69	21	40	50	57
Zanatstvo	26	20	15	12	13

Indeksni brojevi u tabeli pokazuju da je intenzitet kapitala u industriji i rudarstvu u 1961. bio za dva i jednu četvrtinu puta viši od prosječnog intenziteta cjelokupne privrede. U razmatраниh dvadeset godina intenzitet kapitala industrije i rudarstva nešto je sporije rastao u usporedbi s intenzitetom kapitala cjelokupne jugoslavenske privrede, pa u 1981. godini industrija i rudarstvo nadvisuje za tri petine intenzitet kapitala cjelokupne privrede.

Izrazito nizak intenzitet kapitala je u poljoprivredi. U 1961. godini bio je gotovo za dvije trećine niži od prosjeka cijele privrede, u 1981. niži je za nešto više od polovice. Intenzitet kapitala u industriji i rudarstvu bio je za šest i jednu petinu puta viši u usporedbi s poljoprivredom (uključivši vodoprivredu i ribarstvo). U 1981. viši je za tri i dvije trećine puta. Najniži intenzitet kapitala ima zanatstvo. Niži je približno za jednu petinu u usporedbi s poljoprivredom i za četiri petine u usporedbi s industrijom i rudarstvom.

Izrazito visok intenzitet kapitala ima oblast saobraćaja i veza u usporedbi s prosječnim intenzitetom kapitala cjelokupne privrede. No, tijekom razmatranog razdoblja ta se razlika bitno snizila zbog naprijed raspravljenih promjena među granama saobraćaja, nastalih u tom razdoblju.

Intenzitet kapitala u građevinarstvu približan je polovici intenziteta kapitala za privredu u cjelini. U ugostiteljstvu je nešto viši, a u trgovini je nešto niži od prosjeka za cijelu privredu. Grubo računano, intenzitet kapitala u ugostiteljstvu približno je dvostruko viši u usporedbi s trgovinom.

PROIZVODNOST RADA

Proizvodnost rada u ovom istraživanju obračunana je kao odnos između društvenog proizvoda i broja zaposlenih. Neki autori umjesto društvenog proizvoda uzimaju narodni dohodak, pa proizvodnost rada izražavaju kao netto proizvod po zaposlenom. U ovom radu uzeo sam društveni proizvod po zaposlenom a ne narodni dohodak zbog toga što društveni proizvod možemo u praksi točnije obračunati u usporedbi s obračunom narodnog dohotka. Društveni proizvod predstavlja cjelokupnost proizvodnih ili potrošenih dobara i proizvodnih usluga finalne (krajnje) namjene. Izračunavamo ga na taj način da od ukupne vrijednosti proizvedenih dobara i proizvodnih usluga odbijemo vrijednost potrošenog materijala i usluga, što možemo izračunati prilično točno. No, to nije slučaj s amortizacijom. U načelu, amortizaciju treba shvatiti kao sniženje vrijednosti ekonomskih usluga, koje daju osnovna sredstva uslijed djelovanja procesa fizičkog dotrajavanja i ekonomskog zastarijevanja. Iz prakse znademo da je veoma teško utvrditi koliko iznosi fizičko dotrajavanje, a naročito ekonomsko zastarijevanje osnovnih sredstava. Računovodstvena praksa obračuna amortizacije predstavlja samo računске konstrukcije u većoj ili manjoj mjeri. Zbog poteškoća utvrđivanja ekonomske amortizacije bolje je barataati društvenim proizvodom, a ne narodnim dohotkom, pa u većini istraživanja na tom polju u svijetu primjenjuju društveni proizvod kao čvršću veličinu od narodnog dohotka.

U tabeli 15. prikazana je proizvodnost rada po privrednim oblastima u smislu društvenog proizvoda po jednom zaposlenom u prosjeku. Tabela 16. sadrži usporednu razinu proizvodnosti rada po privrednim oblastima, izraženu indeksnim brojevima u relaciji s društvenim proizvodom po zaposlenom u cjelokupnoj privredi Jugoslavije.

Kod proračuna proizvodnosti rada u tabelama 15. i 16. isključeno je privatno građevinarstvo. To je učinjeno zbog toga što privatne građevinske poduzetnike i osobe koje oni zapošljavaju ne iskazujemo u tom radu u oblasti građevinarstva, već u oblasti zanatstva.

Društveni proizvod po zaposlenom, na bazi obračuna u stalnim cijenama 1980. godine, približno se utrostručio u razmatраних dvadeset godina, što pokazuju podaci u prvoj alineji tabele 15. Godišnja stopa rasta proizvodnosti rada u prosjeku tog dvadesetogodišnjeg razdoblja iznosi 5,5 posto godišnje. U prvom petoljeću iznosila je 7 posto, u drugom i trećem petogodištu snizila se na 5,6 posto i u četvrtom na 4 posto godišnje.

Navedeni indikatori o proizvodnosti rada vrijede za cjelokupnu privredu Jugoslavije. Promatrano po privrednim oblastima, vidimo znatne razlike u kretanju proizvodnosti rada. U industriji i rudarstvu proizvodnost rada se udvostručila, u poljoprivredi se utrostručila. No, kod kretanja proizvodnosti rada u poljoprivredi valja pamtiti naprijed raspravljenu pojavu da je u

Tabela 15.

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
DRUŠTVENI PROIZVOD PO ZAPOSLENOM

Oblast	— u tisućama dinara				
	1961.	1966.	1971.	1976.	1981.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	69	97	128	168	204
Industrija i rudarstvo	126	170	207	228	266
Poljoprivreda i vodoprivreda	25	33	39	58	76
Šumarstvo	181	192	232	231	261
Građevinarstvo	161	216	232	206	214
Saobraćaj i veze	145	144	174	193	211
Trgovina	396	465	496	480	475
Ugostiteljstvo	256	249	258	189	181
Zanatstvo	66	82	95	142	134
Ostale djelatnosti	—	—	—	410	357
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	151	191	237	265	287
Industrija i rudarstvo	126	170	207	228	266
Poljoprivreda i vodoprivreda	66	89	129	235	237
Šumarstvo	181	192	232	237	261
Građevinarstvo	161	216	232	206	214
Saobraćaj i veze	149	163	222	258	286
Trgovina	396	465	496	480	475
Ugostiteljstvo	275	279	312	215	216
Zanatstvo	69	96	112	267	254
Ostale djelatnosti	—	—	—	410	357
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	25	33	39	53	67
Poljoprivreda i ribarstvo	23	29	32	45	60
Saobraćaj	38	37	42	40	45
Ugostiteljstvo	94	119	114	98	116
Zanatstvo	62	68	80	82	76

razmatranom razdoblju znatan broj poljoprivrednika, koji su u većini slučajeva bili prekobrojni u poljoprivrednoj proizvodnji, napustio poljoprivredu i zaposlio se u nepoljoprivrednim djelatnostima u zemlji ili u inozemstvu. To je u znatnoj mjeri utjecalo na razmjerno visoku stopu rasta društvenog proizvoda po zaposlenom u poljoprivredi, koja u godišnjem prosjeku tog dvadesetogodišnjeg razdoblja iznosi 3,8 posto. Za polovicu je viša od stope rasta proizvodnosti rada u industriji i rudarstvu, koja iznosi 2,5 posto.

Među privrednim oblastima ima krupnih razlika u razini proizvodnosti rada. To pokazuje usporedba indeksnih brojeva u tabeli 16. U usporedbi s razinom proizvodnosti rada u prosjeku cijele jugoslavenske privrede, industrija i rudarstvo ima približno za polovicu višu razinu, a poljoprivreda za dvije trećine nižu razinu u usporedbi s jugoslavenskim prosjekom. No, razina industrije i rudarstva pokazuje opadajuću tendenciju prema prosječnoj razini cjelokupne privrede, dok razina proizvodnosti rada u poljoprivredi ne pokazuje znatnije promjene u usporedbi s jugoslavenskim prosjekom.

Raspon u razini proizvodnosti rada između industrije i poljoprivrede nešto se smanjio u razmatраниh dvadeset godina. U 1961. godini razina proizvodnosti

Tabela 16.

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
USPOREDNA RAZINA PROIZVODNOSTI RADA

Oblast	— Indeks (sveukupna privreda = 100)				
	1961.	1966.	1971.	1976.	1981.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	100	100	100	100	100
Industrija i rudarstvo	183	175	162	136	130
Poljoprivreda i vodoprivreda	36	34	30	35	37
Šumarstvo	262	198	181	138	128
Građevinarstvo	233	223	181	123	105
Saobraćaj i veze	210	148	136	115	103
Trgovina	574	494	388	286	233
Ugostiteljstvo	371	257	202	113	89
Zanatstvo	96	85	74	85	66
Ostale djelatnosti	—	—	—	244	175
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	219	197	185	158	141
Industrija i rudarstvo	183	175	162	136	130
Poljoprivreda i vodoprivreda	96	92	101	140	116
Šumarstvo	262	198	181	138	128
Građevinarstvo	233	223	181	123	105
Saobraćaj i veze	216	168	173	154	140
Trgovina	574	494	388	286	233
Ugostiteljstvo	399	288	244	128	106
Zanatstvo	100	99	88	159	125
Ostale djelatnosti	—	—	—	244	175
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	36	34	30	32	33
Poljoprivreda i ribarstvo	33	30	25	27	29
Saobraćaj	55	38	33	24	22
Ugostiteljstvo	136	115	89	58	57
Zanatstvo	90	70	63	49	37

rada u industriji nadvisila je razinu proizvodnosti rada u poljoprivredi za pet puta, u 1981. nadvisuje ju za tri i pol puta.

Sve ostale privredne oblasti bilježe opadajuću tendenciju razine proizvodnosti rada u usporedbi s razinom za cjelokupnu privredu u tih dvadeset godina.

Najvišu proizvodnost rada ostvaruju u trgovini, što je uvjetovano znatnom koncentracijom akumulacije u toj oblasti. Na početku razmatranog razdoblja društveni proizvod po zaposlenom u trgovini nadvisio je prosječnu jugoslavensku razinu za pet i tri četvrtine puta, na svršetku tog razdoblja za dva i jednu trećinu puta.

Razina proizvodnosti rada u građevinarstvu i saobraćaju i vezama u 1961. bila je dva i jednu trećinu, odnosno dvostruko viša od prosječne razine cjelokupne privrede, a u 1981. gotovo su se izjednačile s veličinom društvenog proizvoda po zaposlenom u cijeloj jugoslavenskoj privredi. Razina proizvodnosti rada u ugostiteljstvu u 1961. godini bila je za tri i tri četvrtine puta viša od proizvodnosti rada u prosjeku cijele privrede. No, tijekom tih dvadeset

godina razlika se brzo smanjivala, pa ugostiteljstvo bilježi u 1981. godini za jednu desetinu nižu razinu proizvodnosti rada od prosjeka cijele privrede.

Društveni sektor privrede imao je šest puta višu razinu proizvodnosti rada od privatnog sektora u godini 1961. Dvadeset godina poslije razina proizvodnosti rada društvenog sektora nadvisuje privatni sektor oko četiri puta. Smanjivanje raspona razine proizvodnosti rada između društvenog i privatnog sektora privrede znatnim je dijelom uvjetovano naprijed raspravljenim prijelazom brojnih poljoprivrednika u nepoljoprivredne djelatnosti. U brojčanom izrazu to se odrazilo u povišavanju proizvodnosti rada u privatnom sektoru poljoprivrede. No, pritom valja pamtiti da je znatan dio tih osoba bio, zapravo, prekobrojan u poljoprivredi u uvjetima tadašnje tehnologije poljoprivredne proizvodnje.

KAPITALNI KOEFICIJENTI

U ovom su odjeljku izloženi prosječni i granični kapitalni koeficijenti u jugoslavenskoj privredi, raščlanjenoj po oblastima narodne privrede i po sektoru vlasništva.

Prosječni i granični kapitalni koeficijenti obračunani su na brutto osnovicu kao odnos između nabavne vrijednosti osnovnih sredstava i društvenog proizvoda, odnosno kao odnos između prirasta osnovnih sredstava i prirasta društvenog proizvoda u razmatranom razdoblju.

U ovom radu baratamo istodobnim, a ne vremenski razmaknutim kapitalnim koeficijentima. S obzirom na to da su u tom radu prikazana samo osnovna sredstva u upotrebi, isključivši osnovna sredstva u izgradnji (takozvane investicije u toku), ne bi bilo smislaono opravdano proračunati vremenski razmaknute kapitalne koeficijente.

Kapitalni koeficijenti, izloženi u ovom odjeljku, proračunani su iz detaljnog brojčanog materijala u tabelarnom dijelu. U proračunu kapitalnih koeficijenata nije prikazan privatni sektor građevinarstva, budući da osnovna sredstva privatnog građevinarstva nisu odvojeno iskazana, jer je djelatnost privatnih građevinskih poduzetnika obuhvaćena u privatnom zanatstvu.

U tabeli 17. izloženi su prosječni istodobni kapitalni koeficijenti, obračunani na brutto osnovi, u godinama 1961, 1966, 1971, 1976. i 1981. Tabela, pak, 18. prikazuje granične kapitalne koeficijente za razdoblja 1961—1966, 1966—1971, 1971—1976. i 1976—1981.

U razmatranih dvadeset godina prosječni se kapitalni koeficijent povisio za jednu petinu. U prvom desetljeću tog razdoblja prosječni se kapitalni koeficijent blago snizio. No, poslije nastupa povišavanje kapitalnog koeficijenta. U posljednjoj je godini za oko petinu viši u usporedbi s prvom godinom promatranog razdoblja. To je nastalo zbog znatnog usporavanja rasta društvenog proizvoda u posljednjim godinama razmatranog dvadesetogodišnjeg razdoblja, s jedne strane, i nastavljanja brzog rasta osnovnih sredstava, s druge.

Prosječni kapitalni koeficijenti pokazuju veoma različite vrijednosti među pojedinim oblastima narodne privrede, a pokazuju i znatna kolebanja za pojedine privredne oblasti u raznim godinama.

Tabela 17.

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
PROSJEČNI KAPITALNI KOEFICIJENTI

Oblast	1961.	1966.	1971.	1976.	1981.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	1,8	1,7	1,7	1,9	2,2
Industrija i rudarstvo	2,2	2,1	2,2	2,4	2,6
Poljoprivreda i vodoprivreda	1,8	1,8	2,0	1,9	2,2
Šumarstvo	0,6	0,8	1,1	1,6	1,9
Građevinarstvo	0,3	0,5	0,6	0,8	0,9
Saobraćaj i veze	7,1	6,1	4,7	4,7	5,1
Trgovina	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6
Ugostiteljstvo	0,6	1,2	1,7	2,5	3,1
Zanatstvo	0,5	0,7	0,7	0,8	1,1
Ostale djelatnosti	—	—	—	2,0	2,0
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	1,8	1,8	1,8	2,0	2,2
Industrija i rudarstvo	2,2	2,1	2,2	2,4	2,6
Poljoprivreda i vodoprivreda	1,5	1,9	2,3	2,5	2,9
Šumarstvo	0,6	0,8	1,1	1,6	1,9
Građevinarstvo	0,3	0,5	0,6	0,8	0,9
Saobraćaj i veze	7,1	6,3	4,9	4,8	5,1
Trgovina	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6
Ugostiteljstvo	0,6	1,3	1,8	2,7	3,1
Zanatstvo	0,5	0,8	1,0	1,0	1,3
Ostale djelatnosti	—	—	—	2,0	2,0
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	1,7	1,5	1,6	1,5	1,8
Poljoprivreda i ribarstvo	1,9	1,8	1,9	1,8	2,0
Saobraćaj	2,4	1,4	2,1	3,1	4,0
Ugostiteljstvo	0,9	0,3	0,8	1,6	3,0
Zanatstvo	0,5	0,5	0,4	0,5	0,7

Izrazito najviši prosječni kapitalni koeficijent ima oblast saobraćaja i veza, što je uvjetovano organskim sastavom sredstava. Viši je približno tri puta od prosječnog kapitalnog koeficijenta cjelokupne privrede. Pritom valja pamtiti da u osnovnim sredstvima saobraćaja nisu uključene ceste i kolni mostovi, jer se smatraju općim javnim dobrom, a ne osnovnim sredstvima. Ako bi ceste i kolne mostove uključili u osnovna sredstva saobraćaja i veza, prosječni kapitalni koeficijent te oblasti znatno bi se povisio.

Najniže prosječne kapitalne koeficijente imaju trgovina i građevinarstvo. Osnovna sredstva u tim oblastima po pravilu su niska u usporedbi s vrijednošću proizvodnih usluga i dobara tih privrednih oblasti. Vrijednost prosječnog kapitalnog koeficijenta trgovine iznosi petinu vrijednosti prosječnog kapitalnog koeficijenta cjelokupne privrede, a u građevinarstvu trećinu.

Prosječni kapitalni koeficijent industrije i rudarstva gotovo je za četvrtinu viši u usporedbi s prosječnim kapitalnim koeficijentom cjelokupne privrede. Tijekom razmatranog razdoblja prosječni kapitalni koeficijent industrije i rudarstva prilično je postojan, osim u posljednjim godinama razmatranog razdoblja, u kojima je osjetno nižen rast proizvoda industrije i rudarstva, dok rast osnovnih sredstava nije usporen.

Prosječni kapitalni koeficijent poljoprivrede (uključivši vodoprivredu i ribarstvo) ima približnu vrijednost prosječnog kapitalnog koeficijenta cjelokupne privrede. U usporedbi s industrijom i rudarstvom, prosječni kapitalni koeficijent poljoprivrede niži je gotovo za petinu.

Ugostiteljstvo bilježi velik porast prosječnog kapitalnog koeficijenta tijekom razmatranog razdoblja. U posljednjoj godini tog razdoblja pet puta je viši u usporedbi s prvom godinom. Tu pojavu valja znatnim dijelom pripisati krupnoj gradnji u hotelijerstvu.

Prosječni kapitalni koeficijenti u privatnom sektoru nešto su niži u usporedbi s društvenim sektorom. To je uvjetovano činjenicom da u privatnom sektoru privrede ima manje osnovnih sredstava za istu veličinu proizvoda i usluga u usporedbi s društvenim sektorom privrede.

Granični kapitalni koeficijenti, izloženi u tabeli 18, pokazuju znatno veća kolebanja unutar razmatranog razdoblja u usporedbi s prosječnim kapitalnim koeficijentima. Ta je pojava normalna. Ipak, oštrina tih kolebanja ukazuje na to da su privredna kretanja bila veoma neujednačena u tom razdoblju burnog privrednog razvoja naše zemlje.

Tabela 18.

**PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
GRANIČNI KAPITALNI KOEFICIJENTI**

Oblast	1961—1966.	1966—1971.	1971—1976.	1976—1981.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	1,6	1,7	2,4	3,0
Industrija i rudarstvo	2,0	2,5	2,8	3,3
Poljoprivreda i vodoprivreda	1,5	6,0	1,7	5,5
Šumarstvo	1,9	11,3	11,5	4,5
Građevinarstvo	1,3	0,8	1,6	1,6
Saobraćaj i veze	3,7	1,7	4,8	6,2
Trgovina	0,4	0,5	1,0	1,0
Ugostiteljstvo	2,8	3,0	7,7	5,6
Zanatstvo	1,3	0,8	1,1	2,2
Ostale djelatnosti	—	—	—	2,3
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	1,8	1,7	2,5	3,0
Industrija i rudarstvo	2,0	2,5	2,8	3,3
Poljoprivreda i vodoprivreda	2,4	3,9	3,5	5,4
Šumarstvo	1,9	11,3	11,5	4,5
Građevinarstvo	1,3	0,8	1,6	1,6
Saobraćaj i veze	4,0	1,6	4,7	6,2
Trgovina	0,4	0,5	1,0	1,0
Ugostiteljstvo	3,7	3,5	7,6	5,0
Zanatstvo	1,9	1,4	1,2	2,4
Ostale djelatnosti	—	—	—	2,3
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	0,6	1,9	1,2	4,3
Poljoprivreda i ribarstvo	0,8	—	0,8	5,7
Saobraćaj	1,2	2,6	7,5	6,2
Ugostiteljstvo	0,2	1,4	8,6	8,1
Zanatstvo	0,3	0,3	0,7	1,8

Valja naglasiti da postoji međuovisnost između kretanja prosječnih i graničnih kapitalnih koeficijenata. U 1961. prosječni kapitalni koeficijent cjelokupne jugoslavenske privrede imao je vrijednost 1,8. Granični kapitalni koeficijent za petoljeće od 1961. do 1966. godine iznosio je 1,6, pa se prosječni kapitalni koeficijent snizio od 1,8 u 1961. na 1,7 u 1966. godini. Za petoljeće od 1966. do 1971. godine granični kapitalni koeficijent iznosio je 1,7, pa je prosječni kapitalni koeficijent u 1971. godini imao istu vrijednost kao i u 1966. godini. Granični kapitalni koeficijent za petoljeće od 1971. do 1976. godine iznosio je 2,4. Uslijed toga povisio se prosječni kapitalni koeficijent od 1,7 u 1971. godini na 1,9 u 1976. U posljednjem petoljeću razmatranog razdoblja (1976—1981) granični kapitalni koeficijent porastao je na 3,0. Ta vrijednost graničnog kapitalnog koeficijenta uvjetovala je povisivanje prosječnog kapitalnog koeficijenta od 1,9 u 1976. godini na 2,2 u 1981. Kao za privredu u cjelini, ima i međuovisnosti između vrijednosti graničnih i prosječnih kapitalnih koeficijenata u svakoj privrednoj oblasti.

TABELE

Tabela 19.

PRIVREDA NA PODRUČJU JUGOSLAVIJE OSNOVNA SREDSTVA U UPOTREBI PO NABAVNOJ VRIJEDNOSTI U CIJENAMA 1980.

— u milijunima dinara

Oblast	Stanje na početku godine		
	1961.	1962.	1963.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	863.760	932.327	1.002.273
Industrija i rudarstvo	314.052	348.059	385.415
Poljoprivreda i vodoprivreda	220.090	228.291	237.534
Šumarstvo	7895	8.579	9.448
Građevinarstvo	15.971	19.045	23.874
Saobraćaj i veze	260.403	278.400	286.417
Trgovina	21.999	24.367	29.620
Ugostiteljstvo	12.356	13.232	16.089
Zanatstvo	10.985	12.354	13.876
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	664.967	730.966	798.821
Industrija i rudarstvo	314.052	348.059	385.415
Poljoprivreda i vodoprivreda	27.234	33.035	40.386
Šumarstvo	7.895	8.579	9.448
Građevinarstvo	15.971	19.045	23.874
Saobraćaj i veze	259.605	277.590	185.437
Trgovina	21.999	24.367	29.620
Ugostiteljstvo	11.765	12.617	15.568
Zanatstvo	6.446	7.674	9.073
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	198.793	201.361	203.452
Poljoprivreda	192.865	195.256	197.148
Saobraćaj	798	810	980
Ugostiteljstvo	591	615	521
Zanatstvo	4.539	4.680	4.803

Tabela 19 — nastavak

PRIVREDA NA PODRUČJU JUGOSLAVIJE
OSNOVNA SREDSTVA U UPOTREBI PO NABAVNOJ
VRIJEDNOSTI U CIJENAMA 1980.

— u milijunima dinara

Oblast	Stanje na početku godine		
	1964.	1965.	1966.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	1.067.057	1.124.903	1.198.137
Industrija i rudarstvo	422.874	453.886	494.577
Poljoprivreda i vodoprivreda	243.414	250.343	259.478
Šumarstvo	10.169	10.884	11.424
Građevinarstvo	26.674	29.238	32.485
Saobraćaj i veze	294.178	300.921	310.660
Trgovina	35.211	38.749	40.992
Ugostiteljstvo	19.270	24.155	29.821
Zanatstvo	15.267	16.727	18.700
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	861.357	916.467	985.413
Industrija i rudarstvo	422.874	453.886	494.577
Poljoprivreda i vodoprivreda	44.108	48.793	55.573
Šumarstvo	10.169	10.884	11.424
Građevinarstvo	26.674	29.238	32.485
Saobraćaj i veze	293.268	299.712	307.771
Trgovina	35.211	38.749	40.992
Ugostiteljstvo	18.725	23.579	29.148
Zanatstvo	10.328	11.626	13.443
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	205.700	108.436	212.724
Poljoprivreda	199.306	201.550	203.905
Saobraćaj	910	1.209	2.889
Ugostiteljstvo	545	576	673
Zanatstvo	4.939	5.101	5.257

Tabela 19 — nastavak

PRIVREDA NA PODRUČJU JUGOSLAVIJE
OSNOVNA SREDSTVA U UPOTREBI PO NABAVNOJ
VRIJEDNOSTI U CIJENAMA 1980.

— u milijunima dinara

Oblast	Stanje na početku godine		
	1967.	1968.	1969.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	1,267.309	1,342.348	1,413.844
Industrija i rudarstvo	532.737	567.418	608.566
Poljoprivreda i vodoprivreda	268.826	276.536	282.994
Šumarstvo	12.024	12.966	13.618
Građevinarstvo	34.750	37.271	41.742
Saobraćaj i veze	319.469	331.194	341.265
Trgovina	47.256	58.103	61.061
Ugostiteljstvo	32.591	37.887	41.587
Zanatstvo	19.656	20.973	23.011
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	1,050.435	1,119.560	1,186.746
Industrija i rudarstvo	532.737	567.418	608.566
Poljoprivreda i vodoprivreda	62.382	67.530	71.767
Šumarstvo	12.024	12.966	13.618
Građevinarstvo	34.750	37.271	41.742
Saobraćaj i veze	315.410	324.490	333.412
Trgovina	47.256	58.103	61.061
Ugostiteljstvo	31.670	36.485	39.527
Zanatstvo	14.206	15.297	17.053
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	216.874	222.788	227.098
Poljoprivreda	206.444	209.006	211.227
Saobraćaj	4.059	6.704	7.853
Ugostiteljstvo	921	1.402	2.060
Zanatstvo	5.450	5.676	5.953

Tabela 19 — nastavak

PRIVREDA NA PODRUČJU JUGOSLAVIJE
OSNOVNA SREDSTVA U UPOTREBI PO NABAVNOJ
VRIJEDNOSTI U CIJENAMA 1980.

— u milijunima dinara

Oblast	Stanje na početku godine		
	1970.	1971.	1972.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	1,500.182	1,589.835	1,711.195
Industrija i rudarstvo	663.040	711.718	790.058
Poljoprivreda i vodoprivreda	296.038	303.311	309.756
Šumarstvo	14.577	15.565	16.218
Građevinarstvo	45.692	52.215	59.436
Saobraćaj i veze	344.587	351.721	361.419
Trgovina	66.088	72.766	80.585
Ugostiteljstvo	46.372	56.886	65.183
Zanatstvo	23.788	25.653	28.540
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	1,268.656	1,353.214	1,469.328
Industrija i rudarstvo	663.040	711.718	790.058
Poljoprivreda i vodoprivreda	82.159	86.797	91.460
Šumarstvo	14.577	15.565	16.218
Građevinarstvo	45.692	52.215	59.436
Saobraćaj i veze	335.814	341.418	348.696
Trgovina	66.088	72.766	80.585
Ugostiteljstvo	43.760	53.674	61.286
Zanatstvo	17.526	19.061	21.589
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	231.526	236.621	241.867
Poljoprivreda	213.879	216.514	218.296
Saobraćaj	8.773	10.303	12.723
Ugostiteljstvo	2.612	3.212	3.897
Zanatstvo	6.262	6.592	6.951

Tabela 19 — nastavak

PRIVREDA NA PODRUČJU JUGOSLAVIJE
OSNOVNA SREDSTVA U UPOTREBI PO NABAVNOJ
VRIJEDNOSTI U CIJENAMA 1980.

— u milijunima dinara

Oblast	Stanje na početku godine		
	1973.	1974.	1975.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	1,835.029	1,952.208	2,097.578
Industrija i rudarstvo	850.063	920.612	977.693
Poljoprivreda i vodoprivreda	318.820	324.496	335.472
Šumarstvo	17.315	18.958	20.640
Građevinarstvo	65.291	68.425	80.509
Saobraćaj i veze	384.276	395.643	439.410
Trgovina	94.420	104.368	113.075
Ugostiteljstvo	74.504	86.259	94.404
Zanatstvo	30.340	33.447	36.375
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	1,587.562	1,698.700	1,838.478
Industrija i rudarstvo	850.063	920.612	977.693
Poljoprivreda i vodoprivreda	96.810	99.712	107.691
Šumarstvo	17.315	18.958	20.640
Građevinarstvo	65.291	68.425	80.509
Saobraćaj i veze	370.194	379.628	422.748
Trgovina	94.420	104.368	113.075
Ugostiteljstvo	70.256	81.114	88.144
Zanatstvo	23.213	25.883	27.978
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	247.467	253.508	259.100
Poljoprivreda	222.010	224.784	227.781
Saobraćaj	14.082	16.015	16.662
Ugostiteljstvo	4.248	5.145	6.260
Zanatstvo	7.127	7.564	8.397

Tabela 19 — nastavak

PRIVREDA NA PODRUČJU JUGOSLAVIJE
OSNOVNA SREDSTVA U UPOTREBI PO NABAVNOJ
VRIJEDNOSTI U CIJENAMA 1980.

Oblast	— u milijunima dinara		
	Stanje na početku godine		
	1976.	1977.	1978.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	2,326.084	2,500.429	2,692.226
Industrija i rudarstvo	1.037.258	1,121.362	1,222.001
Poljoprivreda i ribarstvo	314.814	330.133	344.453
Vodoprivreda	34.425	39.353	41.597
Šumarstvo	23.813	25.074	26.114
Građevinarstvo	87.884	98.194	104.603
Saobraćaj i veze	469.084	496.697	529.367
Trgovina	114.278	124.433	136.865
Ugostiteljstvo	101.533	111.677	121.990
Zanatstvo	39.668	43.620	48.340
Ostale djelatnosti	103.327	109.886	116.896
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	2,059.050	2,221.202	2,399.128
Industrija i rudarstvo	1,037.258	1,121.362	1,222.001
Poljoprivreda i ribarstvo	83.258	92.083	99.265
Vodoprivreda	34.425	39.353	41.597
Šumarstvo	23.813	25.074	26.114
Građevinarstvo	87.884	98.194	104.603
Saobraćaj i veze	450.152	474.631	503.358
Trgovina	114.278	124.433	136.865
Ugostiteljstvo	93.966	102.552	111.534
Zanatstvo	30.689	33.634	36.895
Ostale djelatnosti	103.327	109.886	116.896
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	267.034	279.227	293.098
Poljoprivreda i ribarstvo	231.556	238.050	245.188
Saobraćaj	18.932	22.066	26.009
Ugostiteljstvo	7.567	9.125	10.456
Zanatstvo	8.979	9.986	11.445

Tabela 19 — nastavak

PRIVREDA NA PODRUČJU JUGOSLAVIJE
OSNOVNA SREDSTVA U UPOTREBI PO NABAVNOJ
VRIJEDNOSTI U CIJENAMA 1980.

— u milijunima dinara

Oblast	Stanje na početku godine		
	1979.	1980.	1981.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	2,907.207	3,106.443	3,387.714
Industrija i rudarstvo	1,324.224	1,429.653	1,597.584
Poljoprivreda i ribarstvo	361.189	375.674	390.270
Vodoprivreda	44.270	46.209	49.776
Šumarstvo	28.176	29.528	31.808
Građevinarstvo	120.852	129.986	139.980
Saobraćaj i veze	567.038	596.918	642.175
Trgovina	148.523	158.725	169.287
Ugostiteljstvo	132.501	140.908	151.895
Zanatstvo	53.366	61.473	67.388
Ostale djelatnosti	127.063	137.369	147.551
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	2,597.586	2,778.746	3,044.908
Industrija i rudarstvo	1,324.224	1,429.653	1,597.584
Poljoprivreda i ribarstvo	106.869	111.181	115.725
Vodoprivreda	44.270	46.209	49.776
Šumarstvo	28.176	29.528	31.808
Građevinarstvo	120.852	129.986	139.980
Saobraćaj i veze	537.822	563.926	608.192
Trgovina	148.523	158.725	169.287
Ugostiteljstvo	119.505	125.689	134.391
Zanatstvo	40.282	46.480	50.614
Ostale djelatnosti	127.063	137.369	147.551
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	309.616	327.697	342.806
Poljoprivreda i ribarstvo	254.320	264.493	274.545
Saobraćaj	29.216	32.992	33.983
Ugostiteljstvo	12.996	15.219	17.504
Zanatstvo	13.084	14.993	16.774

Tabela 20.

PRIVREDA NA PODRUČJU JUGOSLAVIJE
DRUŠTVENI PROIZVOD U CIJENAMA 1980.

Oblast	— u milijunima dinara		
	1961.	1962.	1963.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	486.293	502.933	563.106
Industrija i rudarstvo	143.071	155.789	179.949
Poljoprivreda i vodoprivreda	119.083	118.071	126.486
Šumarstvo	12.213	13.084	14.461
Građevinarstvo	53.414	53.757	62.665
Saobraćaj i veze	36.924	38.838	42.271
Trgovina	81.652	85.519	97.829
Ugostiteljstvo	18.995	18.078	19.916
Zanatstvo	20.941	19.797	19.529
Privreda — DRUŠTVENI SEKTOR	371.318	391.635	446.219
Industrija i rudarstvo	143.071	155.789	179.949
Poljoprivreda i vodoprivreda	17.630	20.022	22.842
Šumarstvo	12.213	13.084	14.461
Građevinarstvo	49.692	49.494	57.695
Saobraćaj i veze	36.594	38.508	41.621
Trgovina	81.652	85.519	97.829
Ugostiteljstvo	18.335	17.418	19.486
Zanatstvo	12.131	11.801	12.336
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	114.975	111.298	116.887
Poljoprivreda	101.453	98.049	103.644
Građevinarstvo	3.722	4.263	4.970
Saobraćaj	330	330	650
Ugostiteljstvo	660	660	430
Zanatstvo	8.810	7.996	7.193

Tabela 20 — nastavak

PRIVREDA NA PODRUČJU JUGOSLAVIJE
DRUŠTVENI PROIZVOD U CIJENAMA 1980.

— u milijunima dinara

Oblast	1964.	1965.	1966.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	628.341	639.870	690.975
Industrija i rudarstvo	209.319	224.256	233.872
Poljoprivreda i vodoprivreda	132.750	122.186	145.185
Šumarstvo	14.260	14.396	14.118
Građevinarstvo	69.974	66.916	70.773
Saobraćaj i veze	44.709	47.735	50.602
Trgovina	112.959	116.337	124.255
Ugostiteljstvo	21.490	22.588	25.311
Zanatstvo	22.880	25.456	26.859
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	505.453	523.165	551.958
Industrija i rudarstvo	209.319	224.256	233.872
Poljoprivreda i vodoprivreda	24.997	23.963	29.493
Šumarstvo	14.260	14.396	14.118
Građevinarstvo	64.001	60.152	62.734
Saobraćaj i veze	43.749	46.264	48.566
Trgovina	112.959	116.337	124.255
Ugostiteljstvo	20.995	21.931	23.041
Zanatstvo	15.173	15.866	15.879
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	122.888	116.705	139.017
Poljoprivreda	107.753	98.223	115.692
Građevinarstvo	5.973	6.764	8.039
Saobraćaj	960	1.471	2.036
Ugostiteljstvo	495	657	2.270
Zanatstvo	7.707	9.590	10.980

Tabela 20 — nastavak

PRIVREDA NA PODRUČJU JUGOSLAVIJE
DRUŠTVENI PROIZVOD U CIJENAMA 1980.

Oblast	— u milijunima dinara		
	1967.	1968.	1969.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	705.711	733.080	804.366
Industrija i rudarstvo	233.854	246.264	270.843
Poljoprivreda i vodoprivreda	144.160	138.603	151.821
Šumarstvo	13.394	14.080	14.042
Građevinarstvo	75.848	81.346	88.706
Saobraćaj i veze	54.849	58.252	63.022
Trgovina	131.433	137.678	153.971
Ugostiteljstvo	24.332	27.598	30.833
Zanatstvo	27.841	29.259	31.128
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	565.130	595.554	653.344
Industrija i rudarstvo	233.854	246.264	270.843
Poljoprivreda i vodoprivreda	30.395	30.147	32.620
Šumarstvo	13.394	14.080	14.042
Građevinarstvo	66.709	71.579	78.007
Saobraćaj i veze	51.505	54.708	59.122
Trgovina	131.433	137.678	153.971
Ugostiteljstvo	22.128	24.564	27.165
Zanatstvo	15.712	16.534	17.574
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	140.581	137.526	151.022
Poljoprivreda	113.765	108.456	119.201
Građevinarstvo	9.139	9.767	10.699
Saobraćaj	3.344	3.544	3.900
Ugostiteljstvo	2.204	3.034	3.668
Zanatstvo	12.129	12.725	13.554

Tabela 20 — nastavak

PRIVREDA NA PODRUČJU JUGOSLAVIJE
DRUŠTVENI PROIZVOD U CIJENAMA 1980.

Oblast	— u milijunima dinara		
	1970.	1971.	1972.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	851.079	919.984	959.146
Industrija i rudarstvo	292.222	319.893	341.032
Poljoprivreda i vodoprivreda	142.638	152.464	149.407
Šumarstvo	14.314	14.483	14.091
Građevinarstvo	96.982	98.079	101.340
Saobraćaj i veze	68.689	74.617	76.996
Trgovina	170.591	190.936	203.147
Ugostiteljstvo	32.685	34.246	35.364
Zanatstvo	33.058	35.266	37.769
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	704.824	768.375	806.426
Industrija i rudarstvo	292.222	319.893	341.032
Poljoprivreda i vodoprivreda	30.826	37.408	36.860
Šumarstvo	14.314	14.483	14.091
Građevinarstvo	85.249	85.965	87.516
Saobraćaj i veze	64.363	69.748	71.704
Trgovina	170.591	190.936	203.147
Ugostiteljstvo	28.633	30.128	30.876
Zanatstvo	18.626	19.814	21.200
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	146.255	151.609	152.720
Poljoprivreda	111.812	115.056	112.547
Građevinarstvo	11.633	12.114	13.824
Saobraćaj	4.326	4.869	5.292
Ugostiteljstvo	4.052	4.118	4.488
Zanatstvo	14.432	15.452	16.569

Tabela 20 — nastavak

PRIVREDA NA PODRUČJU JUGOSLAVIJE
DRUŠTVENI PROIZVOD U CIJENAMA 1980.

— u milijunima dinara

Oblast	1973.	1974.	1975.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	1,004.630	1,090.350	1,128.788
Industrija i rudarstvo	359.428	400.104	420.647
Poljoprivreda i vodoprivreda	163.063	172.238	167.179
Šumarstvo	14.379	15.188	15.482
Građevinarstvo	99.242	105.482	117.294
Saobraćaj i veze	82.167	90.661	93.419
Trgovina	210.330	226.011	228.961
Ugostiteljstvo	36.205	37.902	38.975
Zanatstvo	39.816	42.772	46.831
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	839.559	918.440	959.016
Industrija i rudarstvo	359.428	400.104	420.647
Poljoprivreda i vodoprivreda	39.738	44.081	40.996
Šumarstvo	14.379	15.188	15.482
Građevinarstvo	84.718	90.682	102.471
Saobraćaj i veze	77.034	85.201	87.757
Trgovina	210.330	226.011	228.961
Ugostiteljstvo	31.679	33.367	34.435
Zanatstvo	22.253	23.806	28.267
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	165.071	171.918	169.772
Poljoprivreda	123.325	128.157	126.183
Građevinarstvo	14.524	14.800	14.823
Saobraćaj	5.133	5.460	5.662
Ugostiteljstvo	4.526	4.535	4.540
Zanatstvo	17.563	18.966	18.564

Tabela 20 — nastavak

PRIVREDA NA PODRUČJU JUGOSLAVIJE
DRUŠTVENI PROIZVOD U CIJENAMA 1980.

— u milijunima dinara

Oblast	1976.	1977.	1978.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	1,225.014	1,324.669	1,418.912
Industrija i rudarstvo	435.941	477.299	517.888
Poljoprivreda i ribarstvo	175.253	185.945	175.525
Vodoprivreda	4.232	4.866	4.866
Šumarstvo	15.201	16.569	16.371
Građevinarstvo	122.752	134.340	149.995
Saobraćaj i veze	98.959	105.077	115.779
Trgovina	231.177	249.663	275.544
Ugostiteljstvo	40.050	42.805	45.420
Zanatstvo	48.462	51.532	54.707
Ostale djelatnosti	52.987	56.573	62.817
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	1,048.673	1,138.464	1,241.071
Industrija i rudarstvo	435.941	477.299	517.888
Poljoprivreda i ribarstvo	43.433	46.549	46.639
Vodoprivreda	4.232	4.866	4.866
Šumarstvo	15.201	16.569	16.371
Građevinarstvo	107.653	118.429	133.827
Saobraćaj i veze	92.944	98.891	108.803
Trgovina	231.177	249.663	275.544
Ugostiteljstvo	35.426	37.899	40.247
Zanatstvo	29.679	31.726	34.069
Ostale djelatnosti	52.987	56.573	62.817
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	176.341	186.205	177.841
Poljoprivreda i ribarstvo	131.820	139.396	128.886
Građevinarstvo	15.099	15.911	16.168
Saobraćaj	6.015	6.186	6.976
Ugostiteljstvo	4.624	4.906	5.173
Zanatstvo	18.783	19.806	20.638

Tabela 20 — nastavak

PRIVREDA NA PODRUČJU JUGOSLAVIJE
DRUŠTVENI PROIZVOD U CIJENAMA 1980.

Oblast	— u milijunima dinara		
	1979.	1980.	1981.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	1,517.229	1,553.089	1,574.367
Industrija i rudarstvo	558.650	582.299	607.536
Poljoprivreda i ribarstvo	185.385	185.748	190.694
Vodoprivreda	4.966	5.062	5.208
Šumarstvo	16.797	16.208	16.965
Građevinarstvo	164.394	164.738	156.811
Saobraćaj i veze	120.479	125.392	126.952
Trgovina	292.168	295.086	287.886
Ugostiteljstvo	48.115	48.794	49.289
Zanatstvo	57.342	59.525	60.865
Ostale djelatnosti	68.933	70.237	72.161
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	1,328.982	1,363.222	1,380.266
Industrija i rudarstvo	558.650	582.299	607.536
Poljoprivreda i ribarstvo	49.158	49.896	51.269
Vodoprivreda	4.966	5.062	5.208
Šumarstvo	16.797	16.208	16.965
Građevinarstvo	147.210	147.210	139.555
Saobraćaj i veze	112.914	117.208	118.509
Trgovina	292.168	295.086	287.886
Ugostiteljstvo	42.665	43.091	43.436
Zanatstvo	35.571	36.925	37.741
Ostale djelatnosti	68.933	70.237	72.161
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	188.247	189.867	194.101
Poljoprivreda i ribarstvo	136.227	135.852	139.425
Građevinarstvo	17.234	17.528	17.256
Saobraćaj	7.565	8.184	8.443
Ugostiteljstvo	5.450	5.703	5.853
Zanatstvo	21.771	22.600	23.124

Tabela 21.

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
BROJ ZAPOSLENIH

Oblast	— godišnji prosjek u tisućama		
	1961.	1962.	1963.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	7.030,2	7.031,5	7.081,2
Industrija i rudarstvo	1.137,7	1.167,5	1.217,6
Poljoprivreda i vodoprivreda	4.672,0	4.618,5	4.573,5
Šumarstvo	67,5	72,0	77,9
Građevinarstvo	301,4	308,0	316,0
Saobraćaj i veze	254,4	266,7	279,0
Trgovina	206,3	212,2	229,0
Ugostiteljstvo	73,7	78,3	83,2
Zanatstvo	317,2	308,3	305,0
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	2.467,2	2.528,5	2.656,2
Industrija i rudarstvo	1.137,7	1.167,5	1.217,6
Poljoprivreda i vodoprivreda	266,0	270,5	298,5
Šumarstvo	67,5	72,0	77,9
Građevinarstvo	301,4	308,0	316,0
Saobraćaj i veze	246,4	256,7	269,0
Trgovina	206,3	212,2	229,0
Ugostiteljstvo	66,7	71,3	77,2
Zanatstvo	175,2	170,3	171,0
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	4.563,0	4.503,0	4.425,0
Poljoprivreda i ribarstvo	4.406,0	4.348,0	4.275,0
Saobraćaj	8,0	10,0	10,0
Ugostiteljstvo	7,0	7,0	6,0
Zanatstvo	142,0	138,0	134,0

Tabela 21 — nastavak

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
BROJ ZAPOSLENIH

Oblast	— godišnji prosjek u tisućama		
	1964.	1965.	1966.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	7.189,8	7.183,7	7.127,3
Industrija i rudarstvo	1.321,0	1.368,5	1.374,4
Poljoprivreda i vodoprivreda	4.516,5	4.418,3	4.341,2
Šumarstvo	77,9	77,9	73,6
Građevinarstvo	316,0	315,3	290,9
Saobraćaj i veze	296,5	320,3	352,6
Trgovina	255,8	255,7	267,0
Ugostiteljstvo	89,2	95,0	101,5
Zanatstvo	316,9	332,7	326,1
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	2.873,8	2.925,7	2.884,3
Industrija i rudarstvo	1.321,0	1.368,5	1.374,4
Poljoprivreda i vodoprivreda	348,5	348,3	333,2
Šumarstvo	77,9	77,9	73,6
Građevinarstvo	316,0	315,3	290,9
Saobraćaj i veze	284,5	289,3	297,6
Trgovina	255,8	255,7	267,0
Ugostiteljstvo	83,2	83,0	82,5
Zanatstvo	186,9	187,7	165,1
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	4.316,0	4.258,0	4.243,0
Poljoprivreda i ribarstvo	4.168,0	4.070,0	4.008,0
Saobraćaj	12,0	31,0	55,0
Ugostiteljstvo	6,0	12,0	19,0
Zanatstvo	130,0	145,0	161,0

Tabela 21 — nastavak

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
BROJ ZAPOSLENIH

— godišnji prosjek u tisućama

Oblast	1967.	1968.	1969.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	7.028,6	7.051,2	7.042,1
Industrija i rudarstvo	1.351,7	1.354,7	1.387,9
Poljoprivreda i vodoprivreda	4.251,4	4.166,4	4.069,2
Šumarstvo	64,0	63,2	63,8
Građevinarstvo	291,4	309,7	331,8
Saobraćaj i veze	374,5	388,2	394,6
Trgovina	281,6	292,3	312,9
Ugostiteljstvo	111,3	119,5	122,4
Zanatstvo	302,7	357,2	359,5
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	2.853,6	2.872,2	2.955,1
Industrija i rudarstvo	1.351,7	1.354,7	1.387,9
Poljoprivreda i vodoprivreda	323,4	303,4	298,2
Šumarstvo	64,0	63,2	63,8
Građevinarstvo	291,4	309,7	331,8
Saobraćaj i veze	294,5	299,2	305,6
Trgovina	281,6	292,3	312,9
Ugostiteljstvo	83,3	82,5	85,4
Zanatstvo	163,7	167,2	169,5
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	4.175,0	4.179,0	4.087,0
Poljoprivreda i ribarstvo	3.928,0	3.863,0	3.771,0
Saobraćaj	80,0	89,0	89,0
Ugostiteljstvo	28,0	37,0	37,0
Zanatstvo	139,0	190,0	190,0

Tabela 21 — nastavak

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
BROJ ZAPOSLENIH

Oblast	— godišnji prosjek u tisućama		
	1970.	1971.	1972.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	7.078,6	7.165,5	7.150,8
Industrija i rudarstvo	1.451,7	1.542,2	1.617,7
Poljoprivreda i vodoprivreda	3.981,6	3.872,0	3.720,5
Šumarstvo	62,5	62,4	64,6
Građevinarstvo	348,6	371,0	381,2
Saobraćaj i veze	404,0	429,4	441,1
Trgovina	343,3	384,6	392,0
Ugostiteljstvo	125,0	132,6	152,5
Zanatstvo	361,9	370,4	381,2
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	3.064,6	3.238,5	3.370,8
Industrija i rudarstvo	1.451,7	1.542,2	1.617,7
Poljoprivreda i vodoprivreda	286,6	290,9	298,5
Šumarstvo	62,5	62,4	64,6
Građevinarstvo	348,6	371,0	381,2
Saobraćaj i veze	308,0	314,4	323,1
Trgovina	343,3	384,6	392,0
Ugostiteljstvo	90,0	96,6	114,5
Zanatstvo	173,9	176,4	179,2
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	4.014,0	3.927,0	3.780,0
Poljoprivreda i ribarstvo	3.695,0	3.582,0	3.422,0
Saobraćaj	96,0	115,0	118,0
Ugostiteljstvo	35,0	36,0	38,0
Zanatstvo	188,0	194,0	202,0

Tabela 21 — nastavak

**PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
BROJ ZAPOSLENIH**

Oblast	— godišnji prosjek u tisućama		
	1973.	1974.	1975.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	7.111,0	7.168,6	7.237,6
Industrija i rudarstvo	1.696,1	1.761,8	1.834,2
Poljoprivreda i vodoprivreda	3.564,3	3.432,7	3.263,0
Šumarstvo	64,5	60,8	60,0
Građevinarstvo	377,5	409,4	439,4
Saobraćaj i veze	456,8	476,4	491,7
Trgovina	401,1	429,8	472,4
Ugostiteljstvo	165,3	183,3	198,6
Zanatstvo	385,4	414,4	478,3
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	3.445,0	3.612,6	3.809,6
Industrija i rudarstvo	1.696,1	1.761,8	1.834,2
Poljoprivreda i vodoprivreda	277,3	269,7	245,0
Šumarstvo	64,5	60,8	60,0
Građevinarstvo	377,5	409,4	439,4
Saobraćaj i veze	325,8	339,4	347,7
Trgovina	401,1	429,8	472,4
Ugostiteljstvo	125,3	141,3	154,6
Zanatstvo	177,4	200,4	256,3
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	3.666,0	3.556,0	3.428,0
Poljoprivreda i ribarstvo	3.287,0	3.163,0	3.018,0
Saobraćaj	131,0	137,0	144,0
Ugostiteljstvo	40,0	42,0	44,0
Zanatstvo	208,0	214,0	222,0

Tabela 21 — nastavak

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
BROJ ZAPOSLENIH

— godišnji prosjek u tisućama

Oblast	1976.	1977.	1978.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	7.298,8	7.389,2	7.470,3
Industrija i rudarstvo	1.914,0	1.991,6	2.060,4
Poljoprivreda i ribarstvo	3.106,1	2.990,0	2.850,3
Vodoprivreda	15,0	16,9	17,0
Šumarstvo	65,7	66,3	64,3
Građevinarstvo	522,7	562,3	595,4
Saobraćaj i veze	511,7	533,6	551,9
Trgovina	481,4	508,5	537,4
Ugostiteljstvo	211,9	223,9	237,2
Zanatstvo	341,0	357,9	384,2
Ostale djelatnosti	129,3	138,2	172,2
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	3.952,8	4.146,2	4.333,3
Industrija i rudarstvo	1.914,0	1.991,6	2.060,4
Poljoprivreda i ribarstvo	188,1	198,0	197,3
Vodoprivreda	15,0	16,9	17,0
Šumarstvo	65,7	66,3	64,3
Građevinarstvo	522,7	562,3	595,4
Saobraćaj i veze	360,7	373,6	377,9
Trgovina	481,4	508,5	537,4
Ugostiteljstvo	164,9	171,9	180,2
Zanatstvo	111,0	118,9	131,2
Ostale djelatnosti	129,3	138,2	172,2
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	3.346,0	3.243,0	3.137,0
Poljoprivreda i ribarstvo	2.918,0	2.792,0	2.653,0
Saobraćaj	151,0	160,0	174,0
Ugostiteljstvo	47,0	52,0	57,0
Zanatstvo	230,0	239,0	253,0

Tabela 21 — nastavak

PRIVREDA U JUGOSLAVIJI
BROJ ZAPOSLENIH

— godišnji prosjek u tisućama

Oblast	1979.	1980.	1981.
PRIVREDA — SVEUKUPNO	7.540,5	7.622,3	7.709,5
Industrija i rudarstvo	2.141,6	2.199,2	2.284,6
Poljoprivreda i ribarstvo	2.710,6	2.629,2	2.556,4
Vodoprivreda	17,2	17,6	19,5
Šumarstvo	63,2	66,8	64,9
Građevinarstvo	635,2	651,9	650,9
Saobraćaj i veze	568,6	583,5	600,7
Trgovina	559,1	585,8	605,8
Ugostiteljstvo	250,3	262,2	272,2
Zanatstvo	410,9	436,8	452,6
Ostale djelatnosti	183,8	189,3	201,9
PRIVREDA — DRUŠTVENI SEKTOR	4.513,5	4.586,5	4.809,5
Industrija i rudarstvo	2.141,6	2.199,2	2.284,6
Poljoprivreda i ribarstvo	197,6	206,2	218,4
Vodoprivreda	17,2	17,6	19,5
Šumarstvo	63,2	66,8	64,9
Građevinarstvo	635,2	651,9	650,9
Saobraćaj i veze	387,6	398,5	413,7
Trgovina	559,1	585,8	605,8
Ugostiteljstvo	188,3	194,2	201,2
Zanatstvo	139,9	143,8	148,6
Ostale djelatnosti	183,8	189,3	201,9
PRIVREDA — PRIVATNI SEKTOR	3.027,0	2.969,0	2.900,0
Poljoprivreda i ribarstvo	2.513,0	2.423,0	2.338,0
Saobraćaj	181,0	185,0	187,0
Ugostiteljstvo	62,0	68,0	71,0
Zanatstvo	271,0	193,0	304,0

METODOLOŠKA OBRAZLOŽENJA

U ovom su radu izloženi nizovi osnovnih sredstava, društvenog proizvoda i broja zaposlenih, u privredi Jugoslavije od 1961. do 1981. godine. Nizovi osnovnih sredstava i društvenog proizvoda obračunani su u stalnim cijenama 1980. godine. Prikazani nizovi raščlanjeni su na privredne oblasti kao i na sektore vlasništva. Obuhvaćene su sve oblasti koje jugoslavenska statistika smatra proizvodnim. Nisu uključene neproizvodne oblasti zbog toga što fiksne fondove tih oblasti uključujemo među izvanprivredne oblasti, a društveni se proizvod obračunava u jugoslavenskoj statistici samo od proizvodnih djelatnosti.

Osnovna sredstva na početku 1976. godine u ovim su nizovima obračunana prema klasifikaciji djelatnosti, koja vrijedi počevši od 1976. godine. Na taj je način postignuta usporedivost osnovnih sredstava na početku 1976. s godinama 1977—1981. No, podaci za 1976. nisu u potpunosti usporedivi s podacima za prijašnje godine koje su obračunane po prijašnjoj klasifikaciji djelatnosti. To stanje stvari uvjetovano je velikim poteškoćama uskladjivanja prijašnje klasifikacije djelatnosti sa sadašnjom.

Procjene osnovnih sredstava prikazuju stanje na početku svake godine razdoblja od 1961. do 1981. godine. Obuhvaćena su samo osnovna sredstva u upotrebi na početku promatranih godina. Nisu, stoga, uključeni objekti u gradnji (takozvane investicije u toku). Osnovna su sredstva procijenjena po nabavnoj vrijednosti u stalnim cijenama investicijskih dobara godine 1980. za sve godine razdoblja od 1961. do 1981. godine.

Osnovna sredstva u ovom radu obuhvaćaju strojeve, uređaje i ostalu opremu te zgrade, puteve i ostale građevine. Osnovna sredstva u poljoprivredi ne obuhvaćaju tzv. golo zemljište, ali sadrže trajne nasade (voćnjaci, vinogradi itd.) i radove na zemljištu trajnog karaktera, kao što su melioracije i dr. Procjene osnovnih sredstava poljoprivrede u ovom radu isključuju seoske stambene zgrade. Osnovna sredstva u šumarstvu obuhvaćaju šumske saobraćajnice, zgrade, bujičarske objekte i dr. No, drvene zalihe šumskog fonda nisu uključene u tu procjenu, jer nemaju obilježja osnovnih sredstava. Podesno ih možemo smatrati nedovršenom proizvodnjom, koju u klasifikaciji narodnog bogatstva uključujemo u poslovne zalihe.

Kao polazištem za procjenu osnovnih sredstava koristio sam se Kompleksnim godišnjim izvještajima organizacija udruženog rada u Jugoslaviji za razmatrane godine. U njima su osnovna sredstva u nabavnoj vrijednosti iskazana prema vrijednostima iznesenim u završnim računima. Te su vrijednosti konvertirane na stalne cijene 1980. za sve godine promatranog niza. Konverzija u stalne cijene 1980. godine izvedena je podesnim indeksima cijena. Pri konstrukciji tih indeksa cijena uzeo sam u obzir rezultate revalorizacije osnovnih sredstava i kretanje cijena investicijskih dobara u razmatranim godinama.

Ponovo valja naglasiti da je uvođenje nove klasifikacije djelatnosti u jugoslavenskoj statistici u godini 1976. nametnulo mnogo složenih zadataka istraživanju u okviru ovog rada. Nastojao sam da podatke osnovnih sredstava na početku 1976. godine u što većoj mjeri uskladam s novom klasifikacijom koja osnovne organizacije udruženog rada klasificira među njihove djelatnosti, a ne prema djelatnosti cijele organizacije ili cijele složene organizacije udruženog rada. Zbog toga procjene osnovnih sredstava na početku godine 1976, iznesene u ovom radu prema novoj klasifikaciji, nisu u potpunosti usporedive s procjenama za prijašnje godine, kako je naprijed spomenuto.

U proračunu osnovnih sredstava cestovnog saobraćaja, u okviru oblasti saobraćaja i veza, nisu uključene ceste i kolni mostovi. Tu okolnost valja pamtiti kod razmatranja nizova osnovnih sredstava saobraćaja. Prema metodologiji koja se primjenjuje u našoj zemlji, od korištenja cesta i kolnih mostova po pravilu se ne obračunava društveni proizvod ni narodni dohodak. Zbog sklada u obračunu ovih makroekonomskih indikatora isključene su ceste i kolni mostovi iz vrijednosti osnovnih sredstava saobraćaja.

U nizovima osnovnih sredstava društvenog sektora privrede u ovom su radu sadržana usklađivanja mojih prijašnjih procjena. Odnose se na procjene nabavne vrijednosti osnovnih sredstava u upotrebi na početku svake godine razmatranog razdoblja. Ta su usklađivanja izvršena u ovom radu u procjenama osnovnih sredstava privrede Jugoslavije. Svrha tih usklađivanja je metodološko prilagođavanje mojih procjena osnovnih sredstava prema novijim ispitivanjima ovog skupa pitanja.

Moje procjene osnovnih sredstava industrije i rudarstva prema stanju na početku svake godine razmatranog razdoblja treba sniziti za 16 posto. To je snižavanje uvjetovano ekonomskom zastarjelošću dijela osnovnih sredstava industrije i rudarstva. U vezi s tim valja pamtiti da je i prva službena procjena osnovnih sredstava u našoj zemlji godine 1953. već predviđjela da se nabavna vrijednost osnovnih sredstava snizi, ako se radi o ekonomski zastarjelim osnovnim sredstvima. To je načelo bilo veoma teško provesti u praksi i ono je tek neznatnim dijelom primijenjeno u procjeni osnovnih sredstava na početku godine 1953. Naknadna ispitivanja te pojave dovela su me do zaključka da nabavnu vrijednost osnovnih sredstava cijele industrije i rudarstva u mom prijašnjim procjenama valja sniziti za oko 16 posto.

Procjene osnovnih sredstava društvenog sektora poljoprivrede prema stanju na početku svake godine u razmatranom razdoblju, izložene u mojim prijašnjim radovima, treba sniziti za oko 45 posto. To je snižavanje uvjetovano isključivanjem raznih objekata u poljoprivredi, koji su napušteni tijekom vremena ili, pak, objekata izgrađenih prije više od jednog stoljeća, pa ih po dogovoru već smatramo prirodnim bogatstvom, ili pak općim javnim dobrom.

Procjene osnovnih sredstava vodoprivrede koje sam priredio u prijašnjim radovima treba smanjiti za 40 posto. To je snižavanje vrijednosti uvjetovano isključivanjem starijih obaloutvrda i raznih radova na zemljištu, koji su tijekom vremena poprimili obilježja općih javnih dobara. A opća se javna dobra u načelu ne uključuju u našoj zemlji u osnovna sredstva u privredi.

Nizove osnovnih sredstava u šumarstvu, izložene u mojim prijašnjim radovima, potrebno je sniziti za 20 posto. Takvo snižavanje uvjetovano je isključivanjem napuštenih šumskih saobraćajnica ili pak onih koje su dobile funkciju općih javnih dobara, kao i isključivanjem raznih drugih stavaka.

Moje procjene osnovnih sredstava društvenog sektora zanatstva, izložene u mojim prijašnjim radovima, valja sniziti za 10 posto. To je snižavanje uvjetovano ekonomskom zastarjelošću dijela osnovnih sredstava u društvenom sektoru zanatstva.

Vremenski nizovi osnovnih sredstava, izloženi u ovom radu, obuhvaćaju razdoblje od dvadeset godina. No, zbog oskudnih statistika za prve četiri godine razmatranog razdoblja procjene nisu čvrste u potpunosti.

Konačno, valja naglasiti da procjene osnovnih sredstava u ovom radu, zbog razlika u metodologiji proračuna, nisu podesno usporedive s procjenama

osnovnih sredstava priređenim u Saveznom zavodu za statistiku i objavljene u Statističkom godišnjaku Jugoslavije (razna godišta) i drugim statističkim izdanjima.

Društveni proizvod u ovom je radu obračunan za djelatnosti koje se u jugoslavenskoj statistici smatraju proizvodnim. Nisu uključene nematerijalne usluge zdravstva, obrazovanja, znanosti, kulture, javne uprave, korištenja stanova, razonode itd. Na temelju objavljenih statistika o kretanju društvenog proizvoda u društvenom i privatnom sektoru privrede u godinama 1961—1981. podesnim indeksima cijena proračunao sam nizove društvenog proizvoda u stalnim cijenama godine 1980.

Broj zaposlenih u društvenom sektoru privrede u godinama 1961—1981. uzeo sam prema izdanjima Saveznog zavoda za statistiku. Broj zaposlenih u privatnom sektoru poljoprivrede proračunao je dr. Zvonimir Baletić, znanstveni savjetnik Ekonomskog instituta u Zagrebu. Broj zaposlenih u nepoljoprivrednim djelatnostima privatnog sektora privrede utvrdio sam vlastitim procjenama.

Valja naglasiti da kao zaposlene u privatnom sektoru privrede u ovom radu ne smatramo samo osobe u radnom odnosu s privatnim poslodavcima nego i samostalne privrednike (individualni poljoprivrednici, prijevoznici, ugostitelji i obrtnici) i članove njihovih obitelji, bez obzira na to da li za svoj rad primaju nagradu u novcu ili ju ne primaju. Procjenom je obuhvaćen i broj zaposlenih kod privatnih poduzetnika, koji stalno ili povremeno rade bez službenog zasnivanja radnog odnosa.

EMPLOYMENT, FIXED ASSETS AND GROSS PRODUCTS OF YUGOSLAVIA, 1961—1981

(Summary)

In this study are presented estimates and an analysis of main economic indicators of Yugoslavia's long-term economic growth in terms of persons employed in material production, undepreciated stock of fixed assets in material production and gross material product. These indicators refer to the time-span 1961—1981.

In this period Yugoslavia experienced rapid, though rather turbulent economic development. On the international scale Yugoslavia was at the beginning of the period under examination an economically undeveloped country. In the subsequent two decades Yugoslavia's pace of economic growth was approximately twice as fast as the pace of economic growth of the world as a whole. In this period Yugoslavia ascended to the group of semi-developed countries by modern standards.

In the period from 1961 until 1981 Yugoslavia's gross material product roughly trebled. Real product per head rose about two-and-a-half times. The annual rate of growth of per capita product amounted to 5.1 per cent.

The undepreciated stock of fixed assets nearly quadrupled in that period, yielding an annual rate of growth of 7.1 per cent. The rate of growth of fixed assets per head amounted to 6.1 per cent. It should be mentioned in this connection that fixed assets in this study exclude residential buildings, public utilities, health, education, public administration, etc.

The rate of growth of fixed assets surpassed by about one fifth the rate of growth of gross product. This period witnessed, therefore, a rise of capital coefficients, average and marginal as well.

The number of persons employed, excluding public administration, health, education, etc. increased by 10 per cent in the period under review, i.e. from 7 million in 1961 to 7.7 million in 1981. It must be pointed out, however, that in the period under examination the number of persons employed in farming in the private sector was halved. An exodus of labour from agriculture to non-agricultural activities at home and abroad has been taking place.

In the first as well as in the fourth quinquennium of the period envisaged Yugoslavia's economy was overheated. In the first quinquennium the problems caused by an overheated economy were not as complex and far-reaching as in the fourth quinquennium. In 1965 an economic reform was implemented to tackle the problems which emerged in that period.

The overheating of the Yugoslav economy in the fourth quinquennium of the period under review has been causing considerable disproportions. Foreign debts rose to an unbearable level, unsettled liabilities arising from a downward floating of the national currency, a high amount of indebtedness within the Yugoslav economy, rising losses originating from current economic activities, etc. It may be reasonable to expect that these disproportions will be steadily disappearing in the years to come, in accordance with guidelines laid out in the Long-term programme of economic stabilization, designed by a special commission of experts.

Danilo Klen

**GOSPODARSKE PRILIKE U RIJECI OD 1813. DO 1848.
od ponovne austrijske okupacije do Bunjevčeva zauzeća**

UVOD

Politička zbivanja u XVIII. stoljeću, naročito u njegovoj drugoj polovici, nedvojbeno su pokazivala da su zemljama koje su tada stajale pod habsburškom vladavinom za pravilan tok njihova privrednog razvitka, a i za korist habsburškog dvora, potrebne dvije luke na jadranskoj obali. Jedna od njih bila je Rijeka, a druga Trst. Početni elaborati davali su prednost Rijeci. Međutim, zbog bolje povezanosti prometnim putovima, razvitak Trsta podsticala je industrijski odnosno obrtnički i rudarski razvijenija sjeverozapadna polovica zemalja pod habsburškim žezlom, uz koju su bili vezani i znatni bečki financijski interesi.¹ Zbog prirodne geografske povezanosti i zbog specifičnih političkih prilika na riječku luku orijentirali su se hrvatsko-ugarski krajevi, nalazeći u njoj izlaz za svoje prirodne produkte, odnosno uglavnom agrarne viškove.

Mada se već polovicom XVIII. stoljeća pokazalo, na temelju nekih poduzetih političko-upravnih mjera, da su austrijski dvorsko-financijski krugovi težili preferiranju Trsta u odnosu na Rijeku, ipak je u drugoj polovici tog istog stoljeća u vladajućim krugovima došlo do izražaja nastojanje da se posebnim političko-upravnim mjerama podupre i razvitak riječke luke, vezujući je uz njeno gravitacijsko područje.²

Ratni sukob s francuskom republikanskom vojskom u Italiji što ga je vodila Austrija krajem XVIII. stoljeća, mada pun poraza i teritorijalnih gubitaka, u krajnjoj se liniji ipak pokazao korisnim za obje austrijske jadranske luke, i Trst i Rijeku. Preko njih je, naime, teklo snabdijevanje austrijskih vojnih jedinica. Vojna snabdijevanja bila su uzrokom i kasnijeg povoljnog poslovanja tih luka na početku XIX. stoljeća.³

Uspon obiju austrijskih luka na Jadranu prekinut je 1809. godine, kada su one, poslije Šenbrunskog mira (Schönbrunn) ušle u sastav Napoleonovih Ilirskih Pokrajina. Zbog kontinentalne blokade engleske robe i uopće robe koja je dolazila preko engleskih luka nova političko-teritorijalna formacija pod nazivom »Ilirske Pokrajine« imala je zadatak da transverzalnim smjerom istok-zapad povezuje privredna područja pod francuskom s onima pod otomanskom vlašću. U takvom sklopu potpuno je bila onemogućena prirod-

¹ FERDINAND TREMEL, *Wirtschafts- und Sozialgeschichte Österreich*, Wien 1969, str. 273.

² FRANJO RAČKI, *Fiume gegenüber von Croatia*, Zagreb 1869, str. 19. i d.

³ RAUCHMÜLLER von EHRENSTEIN, *Uebersicht der dem Ungarisch Adriatischen Meereshandel dienenden Land und Wasserstrassen u der dazu gehörigen Seehäfen gelegentlich seiner Localisirung aller Baugegenstände im Königlich Ungarischen Küstenlande u. Kroatien im Jahre 1829; III Theil*, 1831, str. 66—67.

na funkcija riječke i tršćanske luke da služe kao posrednici razmjene robe koja je u okomitom pravcu sjever-jug, iz austrijsko-čeških krajeva s jedne strane i hrvatsko-ugarskih krajeva s druge strane, dolazila na Jadransko more i njime dalje otpremama, kao i one robe koja je u te luke dolazila iz prekomorskih krajeva pa se upućivala u unutrašnjost.

Nije moguće prosuditi kakav bi bio razvitak Rijeke pod normalnim uvjetima u sastavu Ilirskih Pokrajina. Neprekidne ratne neprilike Napoleoneve vladavine, pomorska blokada svih evropskih luka i odatle nastale nemogućnosti normalne međunarodne pomorske razmjene dobara, prouzrokovale su gotovo posvemašnji privredni zastoj. Općenito se u historiografiji privredni položaj i razvitak Rijeke tog vremena označava ne samo kao slab već i kao retrogradan. Privredno stanje Rijeke po odlasku Francuza iz naših krajeva bilo je znatno gore od stanja u kojem su Francuzi zatekli Rijeku pri svome dolasku u nju.⁴

Prekid uzrokovan četverogodišnjom francuskom vladavinom nad Rijekom, nakon onako uspješnog razvoja koji je tome prethodio, nije značio da je vraćanjem grada pod austrijsku vlast odmah sve vraćeno u staru kolotečinu i da je Rijeka naprosto nastavila svoj privredni razvoj tamo gdje je on bio prekinut 1809. godine.

Na pitanje što se dogodilo s privredom Rijeke, odnosno s Rijekom uopće poslije restauracije austrijske vlasti u Rijeci godine 1814. i kasnijih političkih promjena sve tamo do polovine XIX. stoljeća — očevici i povjesničari odgovarali su različito.

Po izminuću prve godine nakon ponovne okupacije Rijeke od austrijske vojske riječka Trgovinska komora, koju su osnovali Francuzi, u jednom od svojih posljednjih izvještaja ovako karakterizira riječke prilike: »... nestao je uvoz morem, koji je podržavao trgovinu tranzita za unutrašnjost; domaći prirodni proizvodi namijenjeni izvozu morem skrenuli su svoj put, zbog nametanja carine; utučenost, nerad i propadanje opće su pojave; emigriranje je postala dnevna pojava, kuće i skladišta prazni su i nenastanjeni, obrt je osiromašio, tvornice su bez posla, trgovina potpuno iznurena, plovidba još nesigurna, neimaština tišti velik broj stanovništva svih klasa, nestao je svaki izvor prihoda, a opća nestašica gotovine dala je povoda haranju zelenastva.«⁵

Petnaest godina kasnije, u »Portolanu« objavljenom 1830. godine, Giacomo Mancini daje vrlo optimističan opis riječke luke: »ovdje pristaju trgovci svih narodnosti sa svakakvim vrstama proizvoda i stranih roba a uzimaju u zamjenu domaće, kao što je drvena građa, kojom obiluju okolni krajevi, a naročito duhan i žito iz Ugarske. Sam grad je dobro opskrbljen namirnicama, prostranim skladištima, skverovima za gradnju ili premazivanje brodova, jednom riječi svime što je potrebno za opsluživanje prometa i plovidbe.«⁶

Putopisac Otto von Pirsch prikazuje Rijeku u sasvim drugačijem svjetlu: »Rijeka je«, piše Pirsch, »ukoliko se tiče trgovine i prometa propao grad:

⁴ DANILO KLEN, Privredno stanje Rijeke u doba Ilirije, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knj. 8, JAZU, Zagreb 1959, str. 63—64.

⁵ Izvještaj Trgovinske komore u Rijeci od 30. srpnja 1814. godine u djelu navedenom u bilješci 4, na str. 78.

⁶ GIACOMO MANCINI, Portolano del Mare Adriatico, Milano I. R. Stamperia 1830. Vidi časopis »Fiume«, god. I/I, Rijeka 1923, str. 133.

svugdje se opaža očajna praznina. Postoje sve ustanove i zgrade za veliku trgovačku djelatnost, no to je sve samo prazno podnožje za kip u Merkurovu hramu.«⁷

Opširniju, ali ne i vedriju sliku Rijeke daje nešto kasnije Englez Evan Turnbull. Njega su vrlo zainteresirali Rijeka i njeni »privjesci« Bakar i Kraljevica zbog napora Ugarske da prisili svu svoju trgovinu da prolazi tim putem, isključujući Trst. »Hoću sada da istaknem« — piše on — »da je Rijeka kao trgovački grad od vrlo malog značenja i da će takva biti i u budućnosti, i to ne zbog pogrešaka vlade, kako su Madžari skloni vjerovati, jer Rijeka, Bakar i Kraljevica uživaju sve one trgovačke privilegije i lučke slobostine kao i Trst... položaj Rijeke se ničim ne razlikuje od položaja Trsta, oba grada leže u zaljevima Jadrana... Trgovačku inferiornost Rijeke ne treba pripisivati nedostatku zaštite ili lokalnih prednosti, već blizini jednog velikog emporija kakav je Trst. Trgovinu nije moguće prisiliti da izide iz uobičajenih tokova bez promjene prilika; trgovina će se usmjeriti prema dobro opremljenim lukama, gdje brodovlje s punim tovarom može naći brz iskrcaj i gdje može naći takvu opću snabdjevenost robom svih vrsta za povratno putovanje... Pored toga« — ističe Turnbull — »krajevi u zaleđu Trsta, Kranjska, Koruška, Štajerska itd., iako brdoviti, povezani su dobrim i urednim cestama, pa se roba njima prevezena lako rasprostranjuje u južnoj Njemačkoj a njeni se proizvodi prevoze na povratku. Iako je Lujzinska cesta izvrсна, dalji je prijevoz kopnom ili rijekama vrlo spor i težak. Osim toga, unutarnja trgovina u Ugarskoj podložna je raznim nacionalnim uredbama, koje se moraju iz temelja promijeniti ako se želi postići neko značenje u trgovini.«⁸

U opisanju riječkih prilika tog razdoblja ne slažu se ni povjesničari. Franjo Rački, u svom poznatom radu o Rijeci, u kojem je dokazivao prohibitivnog političkog vezivanja Rijeke uz Hrvatsku i napredak što ga je doživjela dok je bila spojena s njom, iznosi statističke podatke o vrijednosti uvoza i izvoza preko Rijeke od 1842. do 1865. godine iz kojih se vidi da je tek 1850. godine ta vrijednost dosegla nešto preko 3 milijuna forinti.⁹

Giovanni Kobler u svojim »Sjećanjima« zastupa suprotno mišljenje: »Pod obnovljenim madžarskim režimom, od 1823. do 1848. godine, narastao je trgovački promet a s njime i broj stanovništva...«¹⁰

Giuseppe Viezzoli, pišući o razdoblju riječke povijesti između 1813. i 1822. godine, ističe da je u to vrijeme »ekonomsko stanje Općine i stanovništva bilo porazno.«¹¹

Vrlo povoljno o tom razdoblju piše Rudolf Bičanić: »Poslije Napoleonskih ratova, za vrijeme ekonomske krize, riječka se trgovina razvijala sve do dvadesetih godina, kada, godine 1824. nastaje velika izvozna grana, riječki spe-

⁷ OTTO von PIRCH, Caragoli Reise-Mittheilungen aus Ungarn und Italien, Berlin 1835. Prema prijevodu u časopisu »Studi, saggi, appunti«, vol. I, Fiume 1944, str. 138.

⁸ PETER EVAN TURNBULL, Austria, vol. I, London 1840. Prema prijevodu u časopisu spomenutom u prethodnoj bilješci, na str. 145. i d.

⁹ FRANJO RAČKI, spom. djelo, str. 139—140. MILAN MARJANOVIĆ, Rijeka od 1860. do 1918, u zborniku »Rijeka«, Zagreb 1953, na str. 226. pogrešno je naveo podatke Franje Račkoga, pretvorivši forinte, kako navodi Rački, u kvintale.

¹⁰ GIOVANNI KOBLER, Memorie per la storia della liburnica città di Fiume, vol. III, Fiume 1896, str. 36.

¹¹ GIUSEPPE VIEZZOLI, Fiume durante la dominazione austriaca, u časopisu »Studi, saggi, appunti«, Fiume 1944, str. 28.

cijalitet, izvoz hrastovih dužica u Francusku. Taj je izvoz započeo izrađivanjem dužica u okolici Karlovca, a proširio se postepeno do 1870-ih godina Slavonijom do šuma u Srijemu te u bosanskoj Posavini i u dolini Une. Veliko značenje za trgovinu ima odlična Lujzinska cesta koja upravo omogućuje izvoz drva u većim količinama.« ... »Dalje se trgovina razvija povoljno...»¹²

Prema R. F. Barbaliću »... Nakon 1820. nastaje konjunktura i brodarstvo ponovno jača i napreduje zahvaljujući potražnji brodskog prostora i djelomično, pojačanom poslovanju riječkih trgovačkih kuća koje prevoze drvo i drvene preradevine na Sredozemna i Atlantska tržišta.«¹³ Isti pisac na drugome mjestu izražava se još odlučnije: »Već nakon 1822. godine, kada je ponovno uspostavljena političko-upravna teritorijalna podjela kakva je bila prije stvaranja Ilirske provincije, privredni uspon Rijeke i Hrvatskog primorja dolazi odmah do izražaja. Brodarstvo Rijeke i Hrvatskog primorja djelomično jača i pojačanim poslovanjem starih trgovačkih kuća Rijeke, Kraljevice i Senja koje ponovno stječu predratna tržišta drva i drvnih preradevina Sredozemlja i Atlantske evropske obale. To razdoblje prosperiteta pomorskog prometa Rijeke i Hrvatskog primorja tako je konstantno da su tržišta Sredozemlja dugi niz decenija bila stalna i siguran kupac tereta iz luka Rijeke i Hrvatskog Primorja...»¹⁴

Navedene proturječne ocjene privrednog stanja i razvoja Rijeke u razdoblju poslije 1814. godine pa do polovice XIX. stoljeća odaju, po svemu se čini, da je to stanje u izvorima nedovoljno istraženo. To dokazuje uostalom i pomanjkanje individualnih radova o pojedinim ekonomskim problemima Rijeke tog vremena. Zbog toga je izražavanje sudova o tom razdoblju nesigurno i neujednačeno. Izloženo stanje prikazivanja tog razdoblja riječke povijesti navelo me da temeljitije istražim izvore i da na temelju toga pokušam dati svoj prikaz i sud.

Vremenski međaši ovog rada zatvaraju svega oko 35 godina (1814—1848), tj. oko jedne trećine stoljeća. Period koji treba na taj način osvijetliti započinje u stvari jednim političkim događajem, vraćanjem Rijeke pod austrijski suverenitet, a nešto kasnije u državnopravni sastav ugarsko-hrvatskih zemalja. Značenje tih događaja bilo je od presudnog značenja za privredni razvoj Rijeke. Kao završetak promatranog razdoblja uzet je opet jedan politički događaj: građanska revolucija 1848. godine. Iako sam za sebe taj događaj nije u Rijeci izazvao neku značajniju, zaista revolucionarniju akciju, ipak je imao kao posljedicu takve politickouppravne promjene — zauzimanje Rijeke od Hrvata — koje su u znatnoj mjeri utjecale i na riječke privredne prilike.

Svjestan sam činjenice da prostorno i vremensko ograničavanje prikazivanja i tumačenja povijesnih zbivanja, iako je takav postupak metodološki nesumnjivo koristan jer omogućuje točnije analiziranje i približavanje istini, znači izoliranje društvenih zbivanja određenog vremena na jednom omeđenom prostoru. Zbog toga je, radi cjelovitijeg pogleda i boljeg razumijevanja, na nekim mjestima bilo neophodno takvo prikazivanje vremenski i prostorno vezati sa zbivanjima koja su spomenutom razdoblju prethodila ili sljedila, ili se događala na širem prostoru od radom ograničenog.

¹² RUDOLF BIČANIĆ, Važnost Rijeke u ekonomskom životu Hrvatske, u zborniku »Rijeka«, Zagreb 1953, str. 169.

¹³ RADOJICA F. BARBALIĆ, u natuknici »Rijeka, Pomorstvo«, u Pomorskoj enciklopediji, sv. 6, Zagreb 1960, str. 638.

¹⁴ RADOJICA F. BARBALIĆ, Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog Primorja u Pomorskom zborniku 1942—1962, II, Zagreb 1962, str. 1545.

1. STANJE I PROBLEMI RIJEKE POD AUSTRIJSKOM UPRAVOM OD 1813. DO 1822.

U četvrtak, 26. kolovoza 1813. godine, Riječani su s velikim veseljem dočekali austrijske vojne jedinice koje su nadirale za odlazećim Francuzima. Svi su se naime nadali da će njihovim dolaskom odmah prestati sve zlo ratnih godina i francuske okupacije i vratiti se zlatno doba Rijeke iz 1809. i ranijih godina.¹⁵ Tada se Rijeka, uglavnom izvan ratnih zbivanja, Napoleonovih ratovanja i osvajanja u Italiji, u punoj mjeri koristila svojim položajem izvozne luke za hrvatsko-ugarske proizvode koji su upućivani na ratište u sjevernu Italiju za snabdijevanje austrijskih vojnih jedinica. Izvoz žita je tada dosegao u idućih sedamdesetak godina nedostižnu količinu — 3 milijuna vagona u vrijednosti od 8 milijuna forinti.¹⁶ Međutim, zbivanja koja su slijedila nakon vraćanja austrijske vladavine ubrzo su pokazala da se dobro ne vraća tako brzo kako nestaje.

Grad i njegovi stanovnici ostali su iscrpljeni kontribucijama, prisilnim zajmovima i darovima što su ih nametali, često samovoljno, francuski vojni zapovjednici, neizbježnim gubicima izazvanim promjenama optičke valute, a najviše pogođeni neradom.¹⁷ Promet robe, kada i ukoliko ga je bilo, ograničavao se na lokalna bliza tržišta i malu kabotažnu plovidbu. Računaju da se kapital angažiran u riječkoj trgovini na veliko tijekom francuske okupacije smanjio za preko 2 milijuna franaka, odnosno za oko jedan milijun forinti — prema zamjembenom tečaju Francuza.¹⁸ To pak znači da se riječki kapital, ako uzmemo u obzir proračune što ih je vršila riječka Trgovinska komora 1811. godine, smanjio za preko polovice. Gradski proračun Rijeke već je prije dolaska Francuza bio pasivan, a svega dvije godine nakon njihova dolaska iskazivao je pasivu od gotovo 34.000 forinti.¹⁹

U Rijeci i u krajevima koji su ponovno došli pod Austriju, a dotada su bili u sastavu Ilirskih Pokrajina, zavedena je privremena vojna uprava koja je trajala preko jedne godine. Civilnoj i vojnoj upravi Ilirskih Pokrajina, sada pod Austrijom, stavljen je na čelo kao privremeni guverner general Lattermann. U Rijeci je imenovan delegirani politički komesar barun Lederer.²⁰ Po

¹⁵ »... Finalmente il momento cotanto desiderato, e sempre accelerato da voti, e dai molti ritenuti sospiri arrivò a tranquillare li palpiti, ed asciugare le lagrime degli sciagurati Illirici; non vi ha più ritegni, non vi è più delitta quell'eccesso di giubilo che inonda ogni cuore per vedersi restituito alla soavità del primitivo suo governo, alla virtuosa bontà del suo naturale ottimo Principe. Il giorno 26 agosto dell' anno 1813, giorno di trasporto di giubilo...« pisao je Augustinus Danni u svojoj »Relazione del commercio della Piazza di Fiume.« U »Fluminensia« I d, 101, V, u Arhivu Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, Zagreb.

¹⁶ RUDOLF BICANIC, spomenuti rad u zborniku »Rijeka«, str. 169.

¹⁷ Vidi izvještaj spomenut u bilješci 5, na str. 75. i d. djela spomenutog u bilješci 4.

¹⁸ DANILO KLEN, spom. djelo, str. 50. i 74.

¹⁹ Točnije 33.704 forinti i 36 krajcara. Vidi izvještaj Privremenog gradskog magistrata u Rijeci od 30. kolovoza 1810, u Historijskom arhivu Rijeke (dalje: HAR).

²⁰ GIUSEPPE VIEZZOLI, spom. rad, str. 25. Godine 1814, bilo je odlučeno u Beču da se u Ljubljani pošalje komisija (»Ilirska dvorska organizacijska komisija«) na čelu s grofom Saurauom jer Lattermann unatoč dobroj volji nije znao drugo nego držati mir i red u pokrajini. Komisija je imala utvrditi koje uredbe iz vremena prije 1809. treba ostaviti u snazi a koje izmijeniti. Svoj posao je dovršila početkom ljeta 1815. godine. Vidi, JOSIP MAL, Zgodovina slovenskega naroda, Celje, 1928, str. 216.

ukinuću komesarijata 1813. godine u Rijeci je do potkraj 1814. godine vršila upravopolitičke poslove C. k. privremena intendatura za riječki okrug s »Mairijama«: Piket, Kostrena, Kraljevica, Novi Vinodolski, magistratima u Rijeci i Barku, gospoštijom Kastav i sindikom na Trsatu.²¹

Od 1. studenog 1814. godine počinje u Trstu djelovati C. k. gubernij, pod koji potpadaju tri okruga: gorički (s Gradiškom), Trst sa Istrom do Raše bez Pazina te okrug riječki na čelu s Okružnim kapetanatom za područje Rijeke, Bakra, Crikvenice, Fužina, Čabra, Kastva, Lovrana, Belaja, Pazina, Novigrada, Krka, Cresa i Lošinja. Upravne poslove u Rijeci za Kozalu, Plase i Drenovu u prvom stupnju vodio je C. k. ekonomsko-politički magistrat. Upravopolitičkih promjena bilo je i kasnije.²²

Godine 1815. stavljen je na snagu i u Rijeci novi austrijski Opći građanski zakonik, koji je i danas, djelomično, na snazi, te novi građanski sudski postupnik. Djelovanje Trgovačko-mjemenog suda i pomorskog konzulata (»Tribunale Cambio-mercantile e Consolato del Mare«) obnovljeno je 1. studenog 1816. godine. Od 17. lipnja 1817. godine ustanovljen je u Rijeci apelacijski sud za područje cijelog Primorja »Küstenland«) uključujući i područje Karlovca.²³ Dne 1. listopada 1814. godine prestala je u Rijeci djelovati Trgovinska komora koju su tu bili osnovali Francuzi. Riječkim trgovcima bilo je odobreno da odaberu dva svoja predstavnika, »deputata«, kojih se funkcija sastojala u tome da zastupaju trgovački stalež Rijeke.²⁴ Posljednje akcije riječke Trgovinske komore bile su upravljene na to da se Rijeci vrate prava i položaj što ih je grad imao 1809. godine kada je bio u sastavu zemalja tzv. ugarske krune.²⁵

Po izvršenju nekih promjena u organizaciji sudstva i uprave bečki su vlastodršci nastavlili vladati nad tim krajevima na isti način kao i s ostalim austrijskim nasljednim zemljama.²⁶ To je imalo za posljedicu, pored ostaloga, da je za Rijeku zadržan isti carinski sistem koji je važio i za vrijeme vladavine Francuza. Kako to nije važilo i za Trst, počela je roba, upravljena iz unutrašnjosti za izvoz preko mora i ona koja je preko mora dolazila za unutrašnjost, skretati od Rijeke i koristiti se Trstom kao izvoznom i uvoznom lukom. Kao primjer takva nejednakog carinskog postupka neka posluži slučaj postupanja sa željezom. Željezo je u Rijeci potpadalo plaćanju carine od 6 franka a u Trstu samo 4 i pol krajcara.²⁷ Prvog travnja 1814. godine Rijeci je vraćen privilegij tzv. slobodne luke, ali kako je taj privilegij bio ograničen samo na robu koja je bila uvezena morskim putem, to je Rijeku i odatle trpjela velike štete. Zbog toga su, naime, riječki stanovnici morali plaćati carinu i na

²¹ Nije točna tvrdnja I. Beuca da je Austrija čim je ponovno zauzela bivšu mletačku i austrijsku Istru (1813. god.) čitav teritorij podijelila u dva okruga — riječki i tršćanski. Do toga je došlo kasnije. Vidi: IVAN BEUC, Povijest institucija državne vlasti u Hrvatskoj (1527—1945), Zagreb 1969, str. 242.

²² Vidi o tome: GIUSEPPE VIEZZOLI, spom. rad, str. 25; GIULIO CERVANI, *Il Litorale austriaco dal Settecento alla »Costituzione di Dicembre« del 1867*, Udine 1979, str. 48. i d.

²³ GIOVANNI KOBLER, spom. djelo, vol. III, str. 95.

²⁴ Vidi, spis broj 238/13 od 22. listopada 1814. u Okružnom kapetanatu Rijeke, svež. 800, HAR.

²⁵ DANILO KLEN, spom. djelo, str. 59. i d.

²⁶ FRANJO RACKI, spom. djelo, str. 116.

²⁷ LODOVICO J. CIMIOTTI-STEINBERG, *Publico-politica terrae Fluminis s. Viti adumbratio historice ac diplomatie illustrata*, Vol. I, fasc. 6, punctum VII, ar. 15 b. Rukopis u Načnoj biblioteci u Rijeci.

vlastite proizvode koje su unosili sa svojih posjeda u riječkoj okolici u svoje stanove u gradu Rijeci jer se ta okolica nalazila izvan linije »slobodne luke«.²⁸

Takve pojave i postupci donosili su tršćanskoj trgovini, koja je već otprije bila jača od riječke, nove koristi, pa je disproporcija u općem privrednom razvitku između ta dva grada još više rasla u korist Trsta.

Kao posljedica dugotrajnih ratnih iscrpljivanja, prekinutih zamjembnih tokova roba i nestanka neplodno utrošenog kapitala nastala je opća privredna depresija, koja je posebno teško pogađala Rijeku. Alarmiran takvim stanjem u Rijeci, viceguverner general Gjurmović, koji je zasjedao u Zagrebu, predložio je u izvješčaju podnijetom Vladi Ilirskih Pokrajina već 1814. godine (16. rujna) nekoliko mjera za pomoć Rijeci.²⁹ Riječka luka u ušću Rječine ostala je, zbog neupotrebljavanja i nečišćenja potpunoma zajažena nanosima jesenskih i zimskih bujanja i proljetnih poplava. Njeno je ušće postalo neprolazno čak i za najmanja plovila.³⁰ Neugodne posljedice takvog stanja protegle su se još niz godina poslije odlaska Francuza. Mjere koje je za poboljšanje tog stanja poduzimao riječki okružni kapetanat nisu, unatoč za ono vrijeme utrošku znatnih sredstava, davale neke pozitivnije rezultate.³¹ Godine 1820. riječki magistrat predlaže okružnom kapetanatu da se tok Rječine premjesti preko fratarske brajde jer oštećuje Rijeku i brodove.³² Riječki je magistrat u to vrijeme često intervenirao zbog luke.

Gladne godine 1814, 1815. i 1816. nadmašila je 1817-a. U travnju 1817. godine zavladała je velika glad. Njene posljedice vukle su se sve do 1819. godine.³³ Tek se dvadesetih godina počinju zapažati tragovi nekog smirivanja prilika i nekog privrednog buđenja. Te godine dobiva Društvo Lujzinske ceste obnovu privilegija — koncesije na daljih trideset godina.³⁴ No cesta još uvijek ne pokazuje naročite znakove oživljavanja. Još 1821. godine smatra se nepotrebnim uvođenje redovite veze dilžansom od Rijeke do Karlovca.³⁵

U takvim vrlo teškim prilikama za Rijeku Riječani pokušavaju iskoristiti sastanak evropskih vladara godine 1821. u Ljubljani. Njihova je zamisao bila da austrijskog cara sklone na poduzimanje takvih mjera koje bi pokrenule Rijeku iz njena privrednog mrtvila. U Ljubljani je otputovala posebna delegacija i predala opširnu peticiju austrijskom caru Franji I.³⁶

²⁸ LODOVICO J. CIMIOTTI-STEINBERG, spom. rukopis, isto mjesto, ar. 15c.

²⁹ Viceguverner je predložio: a) da se smanje zemljišne takse jer se ne mogu naplatiti ni one iz 1814. i 1815. godine; b) da se oslobode svih taksa neplaćenih od 1809. do 1814; c) da se trgovcima dozvoli trgovanje erarskom soli; d) da se u Rijeci ponovno otvore duhanske manufakture i da se ustanovi centar za izvoz duhana; e) da se unaprijedi trgovina na erarskim cestama Karolini i Luizijani, jer su u prošlosti bile zanemarene; f) da se povede briga o regulaciji Save i Kupe. G. VIEZZOLI, spom. rad u spom. časopisu na str. 29.

³⁰ Topografski prikazi Rijeke krajem XVIII. i na početku XIX. stoljeća prikazuju ušće Rječine gotovo zatvoreno sprudovima šljunka.

³¹ Dne 5. studenog 1815. riječki je Okružni kapetanat podnio tršćanskom Guverneru izvještaj o stanju riječke luke i prijedlog da se ona dobro uredi. Okružni kapetanat Rijeka br. 7179/750, Abt. 17, fasc. 8; br. 228/44-1816 i br. 3229/352-1816, oba Abt. 12 fasc. 5; br. 5224/69-1817, Abt. 17, fasc. 4-6; br. 2880/343 Abt. 17 fasc. 7-12; br. 3490/253-1819, Abt. 17, fasc. 7 — sve u HAR.

³² Okružni kapetanat Rijeka, spis br. 5164/446-1820, Abt. 17, fasc. VII.

³³ RUDOLF HORVAT, Najnovije doba hrvatske povijesti, Zagreb 1906, str. 33.

³⁴ Spis riječkog Guvernera u svežnju 894—1820, fasc. 28 »Louisen Strassengesellschaft Privilegien«, Heft 5.

³⁵ Glavni razlog je nesigurnost na cesti od razbojničkih napada. G. KOBLER, spom. djelo, vol. III, str. 220.

³⁶ U delegaciji su se nalazili: A. L. Adamić, Livino Mossat, Vincenc de Terzi, G. de Thierry i Fr. de Tomasich.

Ta je peticija u 16 točaka sadržavala prijedloge koje je trebalo uslišati i izvršiti ako se htjelo Rijeku i riječko stanovništvo izvući iz teškog ekonomskog stanja u kojem su se nalazili, unaprijediti položaj grada i, što je posebno naglašeno, usmjeriti njegov razvoj na jačanje trgovine i pomorstva.

U peticiji je traženo ponajprije da se izgradi nova luka koja bi mogla primiti 50 i više brodova, a da se luka u ušću Rječine namijeni manjim brodovima i čamcima, jer bi svaka dalja investicija za obnovu ili ponovnu izgradnju luke u Rječini bila bezuspješna (toč. 1). Traženo je zatim dizanje novog lazareta u Martinšćici (toč. 2), dok bi stari lazaret, preko puta današnje željezničke stanice u Rijeci, trebalo namijeniti potrebnoj industriji duhana — jer ta zgrada nije prikladna za kasarnu (toč. 10). Za potrebe vojske trebalo bi proširiti zgradu Seminara ili odrediti drugu neku zgradu za tu svrhu (toč. 11). Radi otvaranja prometnica u gradu potrebno je srušiti barutanu u kuli »Zagrad«, a za barutanu upotrijebiti crkvicu i vrt podno brda Kalvarija (toč. 12). Između Rijeke i Trsta potrebno je sagraditi novu cestu da bi se izbjeglo krivudanje i strmine na staroj cesti (toč. 15). Umjesto teške i nesigurne ceste preko Učke za unutrašnjost Istre potrebno je izgraditi novu cestu uz moršku obalu od Kastva preko Lovrana za Labin. U tu svrhu trebalo bi upotrebiti onih 2.000 forinti što ih je Kastavski dominij isplatio za tu namjenu riječkom guverneru grofu Almasyju (toč. 14). Radi unapređenja Rijeke u trgovačkom pogledu i kao slobodne luke trebalo bi Rijeci inkorporirati lokalitet Sušak, koji ima svega 27 kuća i 140 stanovnika. Time bi se osigurali i veći gradski prihodi od daća na vino (toč. 13). Iz tog istog razloga trebalo bi ukinuti ili bar smanjiti carinu na žito koje dolazi u Rijeku iz Ugarske i Hrvatske da bi tako postalo konkurentno žitu koje se morem dovozi iz Odeze i Crnog mora (toč. 16).

Konačno, da bi se otklonilo zaostajanje Rijeke za Trstom, tražena je reorganizacija klera i unapređenje bogoštovlja podizanjem biskupije u Rijeci i otvaranjem filozofskog studija — koji je dio teologije — u gimnaziji (toč. 9). U ostalim točkama peticije predlagane su još mjere za olakšanje ekonomskih teškoća grada i stanovništva.³⁷

U peticiji predanoj caru Franji u Ljubljani 1821. godine pokazani su prilično jasno glavni nedostaci koji su priječili razvoj Rijeke. Bilo je to u prvom redu pomanjkanje jačih financijskih sredstava koja bi mogla ne samo oživjeti sve grane riječke privrede već i odstraniti krupnije nedostatke, kao što je pomanjkanje dobre luke, naročito za veće brodove, ali i potreba poboljšanja prometnih veza i sredstava s bližim i daljim zaleđem. Takva sredstva nije Rijeka mogla sakupiti u krugu svojih privrednika ni uz najveće napore. Stoga su se na rješavanju tih problema, koji su uostalom bili problemi mnogo većeg područja kojemu je Rijeka služila, morali angažirati ne samo riječki privrednici već i znatne snage izvan Rijeke, u državnim razmjerima, pa i preko toga. Uostalom, istovrsni problemi pojavili su se već ranije, u prošlom stoljeću, ali će se njihovo rješavanje zbog težine protegnuti i ponavljati daleko u budućnost, u drugu polovicu XIX. stoljeća, pa i dalje. Carskim reskriptom, naime, od 11. siječnja 1749. godine zatraženo je od riječke općine da izloži mjere kojima bi se unaprijedila riječka trgovina. Izvještaj, sastavljen po savjetovanju s

³⁷ Tako je traženo: ukidanje erarske daće na meso i njezin otkup u jedno-godišnjem iznosu, kako je to učinjeno u Trstu; da budu oslobođeni od plaćanja kontribucijske kvote za 1814. i 1815. godinu, jer to nije porez po rasporedu neplaćen na vrijeme; itd. Vidi, spis Okružnog kapetanata Rijeka br. 1727/209-1821, Abt. 2, fasc. 3, HAR.

riječkim trgovcima, istakao je na prvome mjestu potrebu izgradnje dobre luke, a odmah zatim i potrebu da se u Rijeku domame jaki trgovci, drugim riječima jak kapital, koji bi oživio riječku trgovinu. Riječka je općina tada još bila zadovoljna nedavno dovršenom cestom prema Karlovcu, tzv. Karolinom, ali su se doskora pokazali problemi prijevoza njome zbog suviše velikih strmina, koje nije odstranila ni kasnija rekonstrukcija.³⁸ Prema tome je riječka peticeija iz 1821. godine iskazivala u biti iste probleme.

Teški tereti što ih je Franjo I. samovlasno nametnuo narodima zbog vojne intervencije u Italiji 1821. godine izazvali su veliko nezadovoljstvo, pa je radi smirivanja unutarnjeg stanja odlučeno u Beču ublažiti apsolutističku vladavinu izvjesnim postupnim popuštanjima i vraćanjem ustavnog stanja. Reskriptom od 5. srpnja 1822. godine car Franjo je Građansku Hrvatsku, dio bivših Ilirskih Pokrajina a dotada pod direktnom vladavinom Beča, vratio Hrvatskoj. Istovremeno je udovoljio zahtjevu Riječana da Rijeci bude vraćen raniji položaj u sastavu Ugarsko-Hrvatske.³⁹ Od te je godine Rijeka s Bakrom i Vinodolom ponovno poseban gubernij i tako oslobođena, iako ne potpuno, od upravopolitičke podređenosti Trstu. Riječko je područje, naime, u pogledu pomorskog saniteta ostalo i dalje, sve do 1829. godine, pod tršćanskim gubernijem.⁴⁰ Gradom Riječkom upravlja patricijsko vijeće pod predsjedništvom kapetana u osobi riječkog guvernera.

Ta promjena nije sama po sebi riješila nijedan od onih velikih problema koji su stajali pred Riječkom. Ipak je ona dala naslutiti da će se na rješavanju tih problema sada jače angažirati i snage izvan Rijeke jer je rješenje tih problema bilo i u interesu tadašnjih privrednih i političkih faktora u Ugarskoj. Svakako je stav i lokalnih riječkih vlasti dotada — od 1813. dalje, bio pod snažnim utjecajem direktne bečke vladavine i tamošnjih interesa. Odsada je guverner Rijeke Madžar, zastupajući interese Ugarske, bio ne samo bliži problemima Riječana nego ih je morao nastojati riješiti. Događaji će pokazati da li su se ti problemi tim putem mogli brže i bolje rješavati.

³⁸ MIROSLAVA DESPOT, *Historijat trgovačkih putova između Rijeke i zaleđa u XVIII. i XIX. stoljeću*, zbornik »Rijeka«, Zagreb 1953, str. 124—125.

³⁹ U svojstvu predsjednika riječke Trgovinske komore A. L. Adamić je u srpnju 1814. pokrenuo pored ostalih pitanja i ono vraćanja gubernija Rijeci, kako je bilo 1779. godine. To traženje dospjelo je u Beč, pa je ministar Lazansky (br. 1714, 26. kolovoza 1815) zatražio mišljenje tršćanskog guvernera. Na neka pitanja odgovor guvernera bio je pozitivan, ali na prvo, o priznanju odnosno vraćanju guvernera Rijeci, odgovorio je: »Erstens bedarf die Stadt Fiume keines eigenen Gouvernements, wozu sie sammt der Flumaner und der Karlstädter Kreise zu unbedeutend wäre.« Vidi spis tršćanskog Gubernija br. 1236/P-1815.

⁴⁰ I u sudskom pogledu postojala je zavisnost Rijeke od Zagreba do 1836. godine. Vidi FERDO CULINOVIC, *Rijeka u državnompravnom pogledu*, zbornik »Rijeka«, Zagreb 1953, str. 263; ISTI, *Državnopravna historija Jugoslavenskih zemalja*, Zagreb 1961, str. 135.

2. NADE I PLANOVI NAKON VRAĆANJA RIJEKE U SASTAV UGARSKO-HRVATSKIH ZEMALJA OD 1822. DO 1829.

I. Dne 29. rujna 1814. godine naredio je carski komesar, grof Saurau, riječkoj Trgovinskoj komori da obustavi rad krajem tog istog mjeseca. Kao razlog Saurau je naveo u svojem naređenju da je Trgovinska komora posve francuska ustanova i kao takva nepoznata u austrijskom privrednom sistemu.⁴¹

Iako je prije više od trideset godina zbog rastućeg broja trgovaca u Rijeci bilo pokrenuto osnivanje jedne trgovinske burze i u tom pogledu nešto i poduzeto — ipak o njenu djelovanju nema traga. Stoga je Saurau u spomenutom svojem naređenju s pravom naveo da Rijeka ranije nije imala svoju burzu, pa da ne bi, uslijed ukidanja Trgovinske komore, ostala bez predstavnštva trgovačkog staleža, odredio je da se i u Rijeci, kao u ostalim većim trgovačkim gradovima bez burze, na zboru trgovaca odaberu dva zastupnika. »deputata«. Njihova imena treba zatim predložiti tršćanskom Guberniju na odobrenje. Zadatak tih deputata bio bi da stoje kao posrednici između trgovaca i vlasti, da prenose razne prijedloge s jedne strane ili naredbe s druge strane. Izbor deputata ponavljao bi se svake tri godine i nitko od izabranih trgovaca ne bi mu se mogao oprijeti bez valjanog razloga. Za djelovanje trgovačkih deputata nije potrebno formiranje nekog posebnog ureda i namještanje stalno uposlenih činovnika, neznatni pak troškovi njihova poslovanja i djelovanja lako bi se pokrili doprinosima zbora trgovaca.

Pokoravajući se komesarovoj naredbi, riječki su trgovci održali zbor 13. listopada 1814. godine i na njemu izabrali svoja dva predstavnika, deputata.⁴² G. Viezzoli, koji o tome piše, griješi kad smatra da je tim izborom stvorena »Trgovinska deputacija« (»Deputazione dei commercianti«).⁴³ Izabrani deputati nisu predstavljali neku posebnu, samostalnu pravnu ustanovu. Trgovinska deputacija formirana je u Rijeci tek 1829. godine, a do tog vremena djelovali su »deputati« riječkih trgovaca samo kao posrednici, bez ureda, bez pečata i sl.

Već 22. listopada iste godine bio je izbor deputata potvrđen. Zajedno s potvrdom dobili su deputati i određene upute za svoj rad.⁴⁴ »Vi ste predstavnici, tj. govornici za dobro i opće interese ovdašnjeg trgovačkog staleža. Na temelju tog svojstva pripada vam pravo da u stvarima koje se tiču cijelog trgovačkog staleža sakupite sve njegove predstavnike, doznate njihovo mišljenje i da ga u njihovo ime iznesete usmeno ili pismeno onoj vlasti u čiji djelokrug spada odnosni predmet...« Okružni kapetanat će im neposredno ili preko gradskog magistrata dostavljati svoje naredbe. Oni moraju u prvom redu dobro poznavati članove koje predstavljaju, pa će u tu svrhu voditi registar i u njega upisati članove i upisivati eventualne promjene prirasta ili otpisa. Budući da stupaju na mjesto bivše Komore, njihova je dužnost da se upoznaju s njenim djelovanjem, da prikupe sve spise značajne za zajednicu članova i na taj način stvore temelj za trgovački arhiv (»Handlungsarchiv«) grada Rije-

⁴¹ D. KLEN, spom. djelo, str. 53. Saurau je istovremeno odbio traženje Komore za uvođenje nekog doprinosa od 1⁰/₁₀ na tranzitnu robu. Tim prihodom pokrio bi se godišnji manjak Komore od 1200 forinti. Vidi i G. VIEZZOLI, spom. rad, str. 43—44.

⁴² Bili su izabrani A. L. Adamić za prvog deputata i Josip Tomašić za drugog.

⁴³ Vidi: G. VIEZZOLI, spom. rad, str. 44. Isto tako griješi i G. Kobler, koji ih nazivlje »Trgovinskom komorom«. Vidi, G. KOBLER, spom. djelo, vol. III, str. 97.

⁴⁴ Spis Okružnog kapetanata Rijeka br. 238/13 od 22. listopada 1814, u svež. 800, HAR.

ke. Kao nasljednici Komore imaju dužnost brinuti se također kako da se pokrije manjak koji je nastao djelovanjem bivše Komore u Rijeci, tj. 1.915 forinti i 59 krajcara. Kako su ti isti članovi trgovci bili i članovi Komore, vlast se brine za čast riječkog trgovačkog staleža i traži da se ne prijeđe šutke preko tog deficita. O svemu tome treba upoznati članstvo trgovačkog staleža da nađe načina za podmirenje tog manjka, ali bez uvođenja bilo kakvih novih daća ili nameta. Prijedlog o rješenju tog manjka treba podnijeti okružnom kapetanatu. »Trgovački stalež shvatit će dobroćinstvo priznato mu odobrenjem dvojice deputata i koristiti ga u općem interesu svih članova i nikada ne prekoračiti granice tog ovlaštenja, što bi imalo za posljedicu njegov gubitak.«

Mada, prema izloženom, deputati trgovačkog staleža nisu predstavljali neku posebnu ustanovu u organizacijskom i pravnom smislu, spisi tadašnjeg riječkog magistrata nazivaju ih »Deputazione mercantile«. Međutim, oni se pred vlastima ne pojavljuju zajedno kao »deputati«, već uglavnom pojedinačno, radeći na taj način za opće interese. Stoga nam se čini da treba u djelovanje deputata uračunati i sve one akcije koje je poduzimao npr. prvi deputat A. L. Adamić, a njih nije bilo malo.

Gremij riječkih trgovaca već je nakon nepuna tri mjeseca od izbora deputata izvršio izmjenu. Na mjesto drugog deputata izabran je krajem siječnja 1815. godine Vincenzo Thiepolo. Na istom sastanku trgovaca na kojem je izvršena ova promjena zaključeno je također da se na zajednički trošak drži jedna kancelarijska sila i jedan podvornik za najnužnije poslove trgovinskih deputata.⁴⁵ Sudeći po tome, deputati su imali prilično administrativnog posla. Već u toku 1815. godine trgovinski su deputati stavili nekoliko prijedloga nadležnim vlastima na rješavanje. Da spomenemo samo neke od njih: zatraženo je poduzimanje mjera za sigurnost prometa na cesti — da se ukloni nepreglednost na uglu između Franjevačke brajde, Lujzinske ceste, Karolinske ceste i obale, jer je tu dolazilo do nesreća.⁴⁶ Nadalje deputati predlažu da se lazaret preseli u Martinšćicu, gdje se može smjestiti stotinjak brodova. Unatoč uputama da se iz Rijeke šalje roba u Dalmaciju, deputati obavještavaju da to ne mogu činiti jer se tamo roba mora davati na kredit, a oni ne raspolazu takvim kapitalom.⁴⁷ Deputati traže da se riječkim brodovima u pokrajini Pugli prizna je isti tretman kao i prije dolaska Francuza, itd.⁴⁸

Riječki magistrat, međutim, nije bio zadovoljan takvim radom trgovinskih deputata. Kada je, naime, Dvorska trgovinska komisija (»Commerzhof-commission«) — preko tršćanskog Gubernija i Okružnog kapetanata u Rijeci⁴⁹ — zatražila izvještaj o svim ustanovama i društvima koja se bave trgovinom, Magistrat je odgovorio »da mora sa žaljenjem izvijestiti da u Rijeci ne postoji ni jedna ustanova ili društvo trgovačko koje bi se upravljalo po formalnom pravilniku. Postoji Deputazione mercantile, koja se sastoji od dva trgovca, gg. A. L. Adamića i Vicenza Thiepoli, osoba vještih trgovini i znanostima s tim

⁴⁵ Spis Okružnog kapetanata Rijeka br. 548 i 2017 iz 1815. godine u svež. 811/1815, HAR.

⁴⁶ Spis Okružnog kapetanata Rijeka br. 7305/1632 od 18. listopada 1815, svež. 811/1815, HAR.

⁴⁷ Spis Okružnog kapetanata Rijeka br. 6448/677 od 5. rujna 1815. i br. 5324/530 od 19. kolovoza 1815, svež. 823, HAR.

⁴⁸ Spis Okružnog kapetanata Rijeka br. 3740/220 od 9. lipnja 1815, svež. 823/1815, HAR.

⁴⁹ Spis Okružnog kapetanata Rijeka br. 8201/436 od 25. listopada 1816, svež. 811, HAR.

u vezi, koji — iako vole javnu dobrobit i iako marljivi u svom poslovanju, ipak nisu u stanju da odgovore uzvišenom cilju koji ih udružuje i prema kojem ih je uputila upravna vlast. Bez odgovarajuće poslovnice, bez pisara, bez uružbenog zapisnika, bez registra, bez sredstava za podmirivanje izdataka, bez jedne upute ili pravilnika — kako se može očekivati redovito tekuće razmatranje važnijih trgovačkih predmeta«. Magistrat u daljem tekstu odgovora navodi i druge nedostatke, a posebno prigovara što je bivši Mjembeno-trgovački sud i pomorski konzulat »Tribunale Cambio-mercantile e consolato del Mare« spojen sa sudom za civilne i kaznene stvari, pa traži vraćanje na prvobitno stanje. U tom slučaju ne bi bila ni potrebna »Trgovinska deputacija«. Magistrat traži također da se obnove tri ranija osiguravajuća zavoda.

Nije jasno zašto riječki Magistrat tako neugodno sudi o trgovinskim deputatima. O njihovu djelovanju ima podataka u spisima i za kasnije vrijeme. Tako su 1816. godine stavili konkretne prijedloge o iskrcavanju brodova u luci u ušću Rječine, gdje je dolazilo do sporova zbog ograničenog iskrcajnog prostora.⁵⁰ Deputati se uopće zalažu u rješavanju problema luke i njena popravljavanja (1817. g.), za olakšanje manipulacije robom na trgovačkim brodovima u riječkoj luci, Martinšćici, Žurkovu, Bakru (1818).⁵¹ Godine 1819. spočitavaju Okružnom kapetanatu »da je luka u najbjeđnijem stanju« (»nello stato più deplorable«).⁵² Predlažu da u Rijeci bude izabrano 6 senzala, no da Pravilnik o senzalima iz 1785. godine ne odgovara više stvarnim okolnostima, te da se za sva mjesta raspíše natječaj (1819—1820. g.).⁵³

Bilo je i drugih raznih intervencija deputata. Čini se da je povratkom ustanove Gubernija u Rijeku 1822. godine mnogu inicijativu za pomorske stvari a i za trgovačke preuzeo na sebe taj forum. O djelatnosti trgovinskih deputata nalazimo, međutim, i kasnije traga u spisima Gubernija. Tako su deputati 1825. godine zatražili da Tršćanski gubernij dade potrebne upute austrijskim konzulima u levantinskim lukama kako da postupaju s mornarima bjeguncima s trgovačkih brodova.⁵⁴ Riječki trgovci držali su svoje brodove kojima su sami ili pomoću najmljenih kapetana plovili i trgovali. Zbog toga deputati često zastupaju zaštitu plovidbe i sl.⁵⁵

Riječki trgovinski deputati djelovali su u toku petnaestak godina svojeg poslovanja uglavnom u okviru postavljenih im zadataka — u početku od strane Okružnog kapetanata u Rijeci a kasnije, od 1822. godine, riječkog Gubernija. U tom njihovu djelovanju mogu se razlikovati dva glavna pravca: prvi, aktivnog zastupanja općih interesa riječkog trgovačkog staleža, sastojao se u iznošenju prijedloga za unapređenje i olakšanje trgovine, prometa i obrta — za što smo naveli neke primjere. Na drugo mjesto dolazi ona djelatnost deputata u kojoj su služili kao spona između mjerodavnih državnih političkih organa i trgovačkog staleža, prenoseći na članove trgovačkog staleža razne opće smjernice i naredbe. Da navedemo primjere i za takvu djelatnost: godine 1815. Okružni kapetanat upozorava deputate da tuniski brodovi napadaju i pljačkaju trgovačke brodove u Sredozemnom moru; isti kapetanat upozorava

⁵⁰ Spis Okružnog kapetanata Rijeka br. 5063/532, od 11. srpnja 1816, svež. 811, HAR.

⁵¹ Spis Okružnog kapetanata Rijeka br. 5982/617-1818, svež. 839, HAR.

⁵² Spis Okružnog kapetanata Rijeka br. 1064/1819, svež. 844/1819, HAR.

⁵³ Spis Okružnog kapetanata Rijeka br. 6496/442-1819, svež. 849/1819, HAR.

⁵⁴ Spis riječkog Gubernija (dalje: RGub!) br. 2491/154 od 3. srpnja 1825, svež. 948, Abt. 8/3, HAR.

⁵⁵ Spis RGub, br. 3930/1121 od 14. studenog 1825, svež. 948, Abt. 8, f. 3, HAR.

deputate 1817. godine da trgovci uvezene artikle — željezo, čelik, živo srebro — moraju u svojim skladištima držati odvojeno, u protivnom morat će ih držati u javnim skladištima; 1823. godine riječki Gubernij obavještava deputate, a preko njih trgovce, o ograničenju plovidbe i utovara robe u grčkim vodama⁵⁶; godine 1825. Gubernij traži od deputata da od trgovaca prikupe podatke o tome kakve šikanacije trpe od turskih vlasti.⁵⁷

Među riječkim deputatima — gotovo za cijelo vrijeme njihova djelovanja — nalazio se A. L. Adamić, sve do svoje smrti 1828. godine.⁵⁸ Zbog nepostojanja posebne ustanove držim da je sve što je A. L. Adamić poduzimao u općem interesu činio u ime »deputata«. Njegova ličnost dominira u cjelokupnoj riječkoj privrednoj djelatnosti od 90-ih godina XVIII. stoljeća. Teško je međutim reći u kojem je razdoblju njegova života ta djelatnost najživlja.

Godine 1796. pokrenuo je Društvo za plovnost Kupe do Broda, a sudjelovao je i u promjeni cilja tog društva, izgradnji nove ceste od Karlovca prema Rijeci, kasnije prozvanog Lujzinom. Kupuje terene uz trasu buduće ceste, s raznim projektima za njihovo iskorištavanje. Kada tarife za služenje Lujzinom postaju smetnja razvoju riječke trgovine, Adamić predlaže da se izvrši otkup ceste od Društva koje drži koncesiju za nju.⁵⁹ Godine 1805. dovršio je gradnju riječkog kazališta, koje je zamijenilo starije Gerlicyjevo.⁶⁰ U to vrijeme, ali i nešto kasnije (1815—1820), sudjeluje u izgradnji i drugih objekata u Rijeci, u radovima na gatu u Kraljevici, gatu »pred ribarnicom« u Rijeci, u radovima na regulaciji luke u Rječini, predlaže gradnju lančanog mosta preko Rječine itd.⁶¹ Bio je vrlo aktivan i u trgovini, pa je pokrenuo trgovinu drvom za gradnju brodova i konopljom s Engleskom, a kasnije i s Francuskom i Turskom; za francuske okupacije posredovao je kod Engleza i omogućio trgovinu prema Austriji s Malte preko Skadra i Broda ali i snabdijevanje solju Ilirskih Pokrajina; po primirju pokrenuo je izravnu trgovinu s Brazilom itd. Poslije restauracije austrijske vlasti sve se više povlačio iz aktivnog sudjelovanja u trgovini, prepustivši je starijem sinu.⁶² Budući da se oslobodio takvih briga, njegova je pokretačka inicijativa za razne pothvate u tom posljednjem razdoblju njegova života postala još aktivnija. Godine 1821. pokreće Tvornicu papira u Rijeci i manje industrije u Mrzloj Vodici. Iste se godine već bavi problemom kako da pokrene parobrodarsku vezu između Rijeke i Kotora.⁶³ Već

⁵⁶ Spis RGub. br. 1784/1823, svež. 910, Abt. 8, f. 8, HAR.

⁵⁷ Spis RGub. br. 3542/983-1825, svež. 948 Abt. 8, f. 3, HAR.

⁵⁸ Vidi: Almanacco fiumano per l' anno 1855, Venezia 1854, str. 65—67. i VATROSLAV CIHLAR, A. L. Adamić, u: Jugoslavenska enciklopedija, sv. 1, Zagreb 1955, str. 8.

⁵⁹ G. KOBLER, spom. djelo, vol. II, str. 93; RICCARDO GIGANTE, Stralcio dalla corrispondenza di Lodovico Andrea Adamić col tenente maresciallo Laval Nugent, časopis Fiume, g. XV—XVI, 1937—1938, Rijeka 1940, str. 138; M. DESPOT, spom. rad u zborniku »Rijeka«, str. 128—130; BERNARD STULLI, Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825—1863, I, Zagreb 1975, str. 201.

⁶⁰ G. KOBLER, spom. djelo, vol. III, str. 216; G. VIEZZOLI, spom. rad, str. 39—41; CVITO FISKović, Staro kazalište u Rijeci, u zborniku »Rijeka«, str. 467—470.

⁶¹ O Adamićevoj djelatnosti ima više spisa u riječkom Okružnom kapetanatu između 1815. i 1822. godine.

⁶² Vidi: R. GIGANTE, spom. rad, pismo od 5. kolovoza 1821. i od 24. srpnja 1822. godine, str. 136. i 141.

⁶³ Vidi: R. GIGANTE, spom. rad, pismo od 15. srpnja 1821. i od 1. rujna iste godine, str. 136—137.

1825. godine predlaže izgradnju željezničke pruge prema Rijeci.⁶⁴ Pet puta je pred austrijskim vladarima zastupao Rijeku i njene interese, a godine 1822. — poslije vraćanja Rijeke u sastav Ugarske i Hrvatske — sudjeluje kao član delegacije Kraljevine Hrvatske na kongresu u Veroni.⁶⁵

Međutim, od svih tih njegovih djelatnosti i akcija smatram jednu — koja je ostala dosad premalo spominjana, a od koje je ostala prilično razrađena dokumentacija — vrijednom posebne obrade jer je imala sasvim određeni cilj: oživljavanje riječke privrede jednom općom akcijom koja je trebala zahvatiti i mobilizirati raspoložive snage cijelog tadašnjeg ugarsko-hrvatskog područja.

II. Austrijski car a ugarsko-hrvatski kralj Franjo sazvao je, dekretom od 3. srpnja 1825. godine iz Bergama, za 19. rujna 1825. godine državni sabor u Požunu pod prividnim razlogom krunjenja svoje četvrte žene. U stvari, bio je to još jedan korak u popuštanju i odstupanju od apsolutizma koji je austrijski dvor provodio poslije Napoleonova poraza 1813. godine. Prethodni, učinjen 1822. godine, bio je za krajeve bivših Ilirskih Pokrajina, a naročito za Rijeku, vrlo značajan jer je tada Rijeka vraćena u ugarsko-hrvatsku zajednicu i bio joj je vraćen gubernij. No, u odnosu na narode i ustrojstvo državne zajednice pod Habsburzima, vladavina je i dalje ostajala apsolutistička i neustavna jer državni sabor nije bio sazvan od 1811. godine. Razlog za takvo novo popuštanje i odustajanje od samovlade treba tražiti u napetoj unutarnjoj situaciji, nastaloj povećanjem poroških tereta i traženjem davanja novih vojnih snaga — radi međunarodnih zapleta.⁶⁶

Za poslanike grada Rijeke za taj sabor izabrani su Antun Mihanović od Petropolja, tada gubernijalni tajnik u Rijeci, i Andrija Ludovik Adamić. Iste 1825. godine — 22. kolovoza i idućih dana — održan je u Zagrebu Hrvatski sabor. Za poslanike iz Hrvatske bile su izrađene instrukcije po točkama. Razmatrajući ovdje probleme Rijeke, važno je upozoriti na neke od njih. U 23. točki »Instrukcija« traženo je da poslanici poduzmu sve (»omnes dirigent conatus«) da ishode nezavisnost Ugarske od njemačkih nasljednih pokrajina i slobodu trgovine sprečavanu tridesetničkim granicama. Točkom 24. određeno je da se poslanici pobrinu kako bi zapreke između trgovaca iz Ugarske i njemačkih nasljednih pokrajina bile recipročne i kako bi se smanjili nameti što ih nameće erar a još više staleži na proizvode koji se uvoze u njemačke nasljedne pokrajine. Točka 31. stavlja u dužnost poslanicima da nastoje da se što prije donesu zakoni za trgovačko-mjembene i pomorske poslove, jer duh trgovine zahtijeva najbržu primjenu pravde, te da se njihovo važenje proširi i na riječki trgovačko-mjembeni sud. Kad se pak bude raspravljalo »in commercilibus«, poslanici neka predlože da se otkupi od privilegiranog društva Lujzinska cesta, koja je vrlo prikladna za transport robe — točka 32.⁶⁷ Konačno, u točki 33. naređeno je poslanicima da nastoje da se izmoli vladar (»Suam Maestatem«) da se udostoji podijeliti plemstvo kraljevine takvim pojedincima iz

⁶⁴ B. STULLI, spom. djelo, str. 165, 201.

⁶⁵ VJEKOSLAV KLAIC, Hrvatska kraljevska deputacija u Veroni, Rad JAZU, knj. 235/1928; R. GIGANTE, spom. rad, str. 141; Zaključci Hrvatskog sabora, sv. XI, 1825—1832, Zagreb 1976, str. 32—34.

⁶⁶ FERDO SIŠIĆ, Hrvatska povijest, treći dio, Zagreb 1913, str. 130—131; R. HORVAT, spom. djelo, str. 34—35.

⁶⁷ Sudeći prema sadržaju toč. 31, 32. i naročito 33. instrukcije za poslanike, čini se da je u formuliranju tih točaka sudjelovao i A. L. Adamić. Vidi: Zaključci Hrvatskog sabora, sv. XI, str. 1. i 14—16.

trgovačkog staleža koji se ističu časnim životom i zaslugama u industriji i trgovini; zato neka ponizno preporuče molbu koju je u tom cilju podnio Josip (!) Andrija Adamić.⁶⁸

Iz instrukcija Hrvatskog sabora danih poslanicima koji su odlazili na Sabor u Požunu jasno izbija nezadovoljstvo s tokom razvoja trgovine i industrije u hrvatsko-ugarskim krajevima u odnosu na njemačke nasljedne pokrajine u Austriji. Nezadovoljstvo riječkih privrednika bilo je motivirano još i okolnošću što im je pred očima neprekidno stajao ogroman napredak Trsta. Kao posebne razloge zaostajanja svoga grada smatrali su nedostatak tehničke naravi u samoj luci i nepovoljne uvjete transporta robe iz Podunavlja do Rijeke.⁶⁹ No, pored tih nedostataka bilo je u riječkom poslovanju vrlo primjetljivo pomanjkanje financijskih sredstava, jakog kapitala koji bi organizirano unaprijedio riječku trgovinu.

Postaje stoga vrlo razumljivim što je u tom času najpoduzetniji privrednik, Andrija Ludovik Adamić, pokrenuo ideju o organiziranju akcije kojom bi se prikupila takva kapitalna sredstva koja bi potakla življi razvoj riječke privrede. Nije se moglo očekivati da će se takva sredstva naći u dovoljnom iznosu u samoj Rijeci i njenoj okolici. Stoga se na angažiranju slobodnog kapitala trebalo pristupiti na mnogo širem području, na području onog riječkog zaleđa koje je i samo bilo zainteresirano za napredak Rijeke. Takvo angažiranje moglo se izvršiti tada najprikladnijom formom: osnivanjem dioničkog društva.⁷⁰ Radi osiguranja uspješnog ishoda takve akcije, Adamić se odlučio obratiti ekonomski najbogatijim slojevima Mađarske, a oni su već ranije tražili put za trgovinu svojim viškovima prema vanjskom svijetu — slobodan od austrijskog utjecaja. Rijeci, Adamiću i riječkom Guberniju činilo se da je za to najpovoljnija prilika upravo zasjedanje Požunskog sabora.

Iz teksta Plana jasno se razabire da je zamisao o Ugarskom trgovačkom društvu bila već u Rijeci raspravljena, a vjerojatno sastavljen i sam plan. Ako je ideja o tome potekla od Adamića, sigurno je u koncipiranju Plana znatnog udjela imao i mladi Antun Mihanović, kao službenik Gubernija. O tome prijedlogu nema traga u instrukcijama danim hrvatskim poslanicima, ali s druge strane takav se prijedlog uklapa u duh danih instrukcija. »Plan ustanovljenja ugarskog trgovačkog društva«, odštampan u dva stupca na latinskom i mađarskom jeziku, nosi datum 10. studeni 1825. godine, a potpisali su ga Antun Mihanović od Petropolja i Andrija Ludovik Adamić, svaki s naznakom mjesta stanovanja u Budimpešti.⁷¹

Da bi se bolje i jasnije shvatilo kakvo je trebalo biti predloženo društvo, kako i što se namjeravalo njegovim djelovanjem postići, itd. — potrebno je nešto detaljnije upoznati sadržaj pravila postavljenih u Planu.

U uvodu je odmah istaknuto da se Ugarska, s obzirom na prirodno bogatstvo njenih proizvoda, smatra jednim od najplodnijih krajeva Evrope. Ako bi se omogućio izvoz viška onih proizvoda koji se kod kuće ne mogu potro-

⁶⁸ Vidi prethodnu bilješku. Ovdje je očito pogrešno navedeno Adamićevo ime.

⁶⁹ Kasnije prikazan promet riječke luke do 1848. godine pokazat će da je Rijeka u tom razdoblju ostala dobrim dijelom luka za interni promet s Istrom, Dalmacijom i Venecijom, koja se tada nalazila pod austrijskom vlašću.

⁷⁰ RUDOLF BICANIC, Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji (1750—1860), Zagreb 1951, str. 256.

⁷¹ Latinski je naslov plana glasio: »Planum stabiliendae Societatis Commercialis Hungaricae«, a mađarski: »A' Magyar Kereskedésbéli Társaságának Plánuma«.

šiti, a ekonomično uvezli oni proizvodi koji se tu ne mogu proizvesti, Ugarska bi se ubrajala među vrlo bogate zemlje. Dužnost predloženog privilegiranog ugarskog društva bila bi pružanje savjeta o lakšem i sigurnijem izvozu tih proizvoda, briga da se u kuću vrati trgovina koja je izgnana 1809. godine i da se tako unapređuje industrija (radinost) i poljoprivreda u unutrašnjosti kao i prosperitet ugarskog primorja zbog povoljnog položaja za trgovinu Kraljevine.

Kakvog bi karaktera bilo to društvo? Ono bi bilo dioničko, tj. nijedan od članova ne bi snosio odgovornost za više nego što je vrijednost dionica koje mu pripadaju. Društvena sredstva iznosila bi jedan milijun forinti, podijeljena radi lakšeg prikupljanja na 2.000 dionica, svaka od 500 forinti, konvencionalne vrijednosti. Čim bi se upisala polovica dionica, naplatilo bi se od upisnika 20% vrijednosti tih akcija, tj. 200.000 forinti. Za ostalih 80% dat će se obveznice da će se uplaćivati razmjerno 10%, svakih šest mjeseci, pa bi nakon 4 godine bile uplaćena cijela glavnica. Ostavlja se na volju ako bi netko od članova društva želio prije spomenutog roka uplatiti preostalih 80%, bilo u novcu ili u prirodnim proizvodima kao što su vino, plodine, duhan, konoplja, lan, ovce, loj, vuna, vosak, med, lug i razno drvo — to naravno uz obračun predviđen pravilom. Na prije roka uplaćenu svotu glavnice predviđena je isplata 6% kamata.

Društvo se osniva na 20 godina. Članovi društva ne mogu prije isteka tog roka tražiti isplatu vrijednosti svojih dionica. Oni mogu, međutim, dionicama slobodno raspolagati, prenositi ih na druge ali uz prethodnu ponudu riječkoj direkciji Društva, koja ima pravo prvokupa; od toga su izuzeti prirodni i zakoniti nasljednici. Radi sigurnosti glavnice Društva svi koji sklapaju trgovačke poslove s Društvom moraju se u ugovorima podvrgnuti sudbenosti — dok u Ugarskoj ne budu ustanovljeni trgovačko-mjembeni sudovi — bečkog ili riječkog trgovačko-mjembenog suda.

Svrha i cilj su izvoz i uvoz. Društvo će nastojati da izveze što više poljoprivrednih viškova i uz pravednu cijenu potakne poljodjelca na povećanje proizvodnje viškova. U tom cilju prodavat će uz najpovoljnije cijene u stranim lukama: plemenita vina u Engleskoj i Americi, drvo za brodogradnju u Francuskoj, Engleskoj i Egiptu, žito (no radije brašno u bačvama) u Italiji, Španjolskoj i Portugalu, vunu i konoplju u Engleskoj i Americi, te duhan u Italiji. Društvo će primati iz unutrašnjosti kraljevine proizvode u komisiju prodaju pod uvjetima utvrđenim u Planu (§§ 15. i 16.).

Za zadovoljavanje domaćih potreba Ugarskoj je potreban uvoz mnogih roba, kao što su šećer, kava, kakao, papir itd. Nažalost, ta se roba može nabaviti tek iz treće ili četvrte ruke, što znatno povećava njezinu cijenu. Da bi se što jeftinije nabavile te stvari, Društvo će ih pribavljati ili neposredno od proizvođača ili komisijom od trgovaca, priznajući samo 2% provizije. Društvo će k tome sigurno u svom poslovanju usvojiti jedinstvene mjerne jedinice i time izbjeci nesuglasice, te svime time najbolje udovoljiti Kraljevini. Za postizanje tog zadatka Društvo će u Pešti, ugarskom emporiju, osnovati podružnicu, filijalu, a s vremenom i u drugim ugarskim robnim centrima agencije.

Uz dozvolu članova Društva ili Deputacije Društvo će se baviti i drugim trgovačkim pothvatima i spekulacijama. Među njih na prvo mjesto dolazi gradnja brodova s obzirom na to da stoje na raspolaganju domaće drvo, konoplja, željezo i već uhodana brodogradnja u ugarskom primorju i naročito u Rije-

ci. Tim brodovima izvozi se domaći proizvodi i obavljati uvoz za domaće potrebe. U slučaju da Društvo ne bi trebalo sve brodove, može neke dati privatnicima u najam. Budući da je brodogradnja u ugarskom primorju jeftina (»minus sumptuosa«), mogla bi se izbiti velika zarada prodajom brodova u stranim lukama. Društvo će u znak priznanja onim članovima Društva koji preuzmu znatan broj dionica dati društvenim brodovima njihova imena.

Čim Društvo aktivira polovicu dionica, započet će poslovati. Zamolit će ugarskog palatina da uzme Društvo pod svoju zaštitu, dajući mu pravo imenovanja predsjednika peštanske Deputacije. Ta će se deputacija sastojati od 12 članova, od kojih svaki drži barem pet dionica. Od tog broja, šest direktora izabrat će se po savjetu riječkog guvernera. Izabrani direktori moraju se odreći svoje privatne trgovine. Peštanska ustanova, kao filijala, ovisit će u svemu od riječke Direkcije. Peštanska Deputacija i Direkcija stoje neposredno pod predsjednikom. Riječki direktori podložni su riječkom guverneru, koji imenuje i osoblje i određuje mu plaću.

Peštanska Deputacija zasjeda svaka tri mjeseca, ispituje izvještaje i o tome obavještava članove. Predsjednik može sazvati i izvanredan sastanak radi pretresa predmeta koje predloži palatin. Riječka Direkcija sastaje se svaki mjesec pod predsjedništvom riječkog guvernera ili njegova zamjenika, u sastavu dvaju sposobnih predstavnika riječkog suda ili trgovačko-mjembenog suda ili inače, koje odredi guverner, četiri direktora kao prisjednika i tajnika Društva. Na redovnim sjednicama razmatraju se tekući poslovi, eventualne smetnje i napredak društvenih akcija. Zapisnik s odlukama, popraćen brojčanim pokazateljima, potpisan od članova zasjedanja, podnosi se riječkom guverneru, a on ga podnosi predsjedniku peštanske Deputacije za ugarskog palatina, odakle se vraća obrnutim putem s eventualnim primjedbama i dopunama. Izvanredne sjednice održavaju se radi raspravljanja onih predmeta koje predloži guverner. Posebnim paragrafima utvrđene su dužnosti tajnika Društva, koji je po časti među službenicima poslije direktora najvažnija osoba.

Na poseban način utvrđena je visina plaća direktora i tajnika — u postocima od postignute dobiti. Riječkom guverneru, predsjedniku peštanske Deputacije i njenim članovima ne mogu se dati novčane nagrade (»pecuniariis proemiiis donari nequire«) jer su na ta mjesta došli željom da unaprijede opće dobro, pa će im postignuti uspjeh biti nagrada.

Riječki guverner i predsjednik peštanske Deputacije mogu u izvanrednim slučajevima smijeniti jednog ili drugog direktora ili službenika, no o razlozima ipak moraju upoznati palatina. Svakog petoljeća smjenjuje se jedan efektivni direktor i jedan zamjenik, a u Pešti direktor, a u idućem petoljeću zamjenik. No, većinom glasova mogu biti ponovo izabrani.

U svrhu priznanja i učvršćivanja povjerenja i kredita Društva, Planom je predviđena podjela dobiti svake pete godine (§ 50). Po isteku dvadeset godina dioničari mogu odlučiti da Društvo nastavi raditi. U protivnom slučaju isplaćuju se svakom dioničaru vrijednost njegovih dionica zajedno s povećanjem nastalom dodavanjem dijela dobiti osnovnom kapitalu.

Društvo, prema zamisli predlagачa, nema za cilj ograničavanje ili sprečavanje namjera privatne industrije, nego obratno da ih što brže potakne.

Zaključujući prijedlog Plana po ovlaštenju riječkog guvernera, poslanici Rijeke i njena okružja primat će supskripcije za ustanovu tog društva a imena supskribenata objavljuivat će se u »Požunskom dnevniku« (Ephemeridae Posonienses).⁷²

Plan i poziv na supskripciju nije naišao na očekivani veći odjek.⁷³ Plan je, vjerojatno, dijeljen poslanicima Sabora odmah nakon njegova publiciranja 10. studenog 1825. godine. Međutim, interes poslanika bio je usmjeren na probleme o kojima se raspravljalo na sjednicama Sabora, pa je Plan, vjerojatno i zbog toga, ostao nezapažen. Po svemu se čini da je to potaklo L. Adamića da mjesec dana kasnije opširnije obrazloži potrebu osnivanja Planom predloženog društva. On objavljuje štampani podsjetnik »Eszre vetelek«, u kojem izlaže — samo na mađarskom jeziku — prijedlog kako da se unaprijedi mađarska trgovina prema Jadranskom moru. Predlaže regulaciju Kupe i mjere za olakšanje prometa Kupom, izgradnju željeznice od Šoprona do Zagreba, ukidanje cestarine na Lujzijani, osnivanje trgovačkih sudova. Kao opću mjeru predlaže osnivanje jednog ugarskog trgovačkog društva.⁷⁴ Međutim, ni taj ponovljeni poziv mađarskim poslovnim ljudima nije naišao na bolji odjek. Tako bar moramo suditi prema zaista rijetkim vijestima o tome u suvremenim spisima. Objavljeni »Podsjetnik« nema potpisa Antuna Mihanovića, pa to donekle potvrđuje ranije istaknutu misao da je akcija oko osnivanja trgovačkog društva bila najvjerojatnije Adamićeva zamisao, da je teško odustajao od nje, pa je i na taj način pokušavao dobiti pristalice.

III. Već je ranije na drugome mjestu istaknuto da su bili mnogobrojni razlozi zbog kojih nije došlo do ostvarivanja Adamićeva plana za osnivanje privilegiranog trgovačkog društva za unapređivanje mađarske trgovine prema moru.⁷⁵ Nedovoljna zainteresiranost na koju je naišao Adamićev plan bila je posljedica ekonomske nesprenosti i pomanjkanja odgovarajućih snaga tadašnjih privrednih i političkih faktora u Ugarskoj a pogotovu u Hrvatskoj, koja je u to vrijeme zaista vrlo slaba. Prikazujući stanje u Mađarskoj poslije Napoleonovih ratova, Mađarski povjesničar Istvan Barta navodi nekoliko pojava koje — po mojem mišljenju — objašnjavaju zašto u to vrijeme nije bilo zanimanja za Adamićev plan.⁷⁶ Prema mišljenju tog povjesničara, gospodarski polet, do koga je došlo u Mađarskoj za Napoleonovih ratova zastao je njihovim prestankom. Za tih ratova povišena poljoprivredna proizvodnja nije poslije tih godina mogla naći odgovarajućih tržišta, a ti proizvodi, kvalitetno slabiji, na svjetskom tržištu nisu bili konkurentno sposobni. Izrazito loše prometne veze povećavale su troškove transporta. Uza sve to većina viškova poljoprivrednih proizvoda dolazila je s većih ali i manjih feudalnih posjeda iz zaostalog načina proizvodnje. Za ispravak tih nedostataka trebalo je mnogo novaca, kapitala, a on se mogao vrlo teško naći i uz vrlo visok kamatnjak.

⁷² O »Planumu« i kratko o njegovu sadržaju prva je kod nas pisala MIROSLAVA DESPOT, Neostvaren plan jednog riječkog trgovačkog društva, Riječka revija, god. I, br. 4, Rijeka 1952, str. 239—240.

⁷³ B. STULLI, spom. djelo, str. 43. i osobito bilješka 168.

⁷⁴ B. STULLI, spom. djelo, str. 165. i 201; DANILO KLEN, Nastojanja oko osnivanja dioničkih društava za trgovinu prema Rijeci (1822—1848), Pomorski zbornik, knj. I, Zagreb 1963, str. 575—585.

⁷⁵ Vidi, bilješku 74 i literaturu navedenu u tim radovima.

⁷⁶ ISTVAN BARTA, Kampf um die bürgerliche Umgestaltung. Revolution und Freiheitskampf (1790—1849), u »Die Geschichte Ungarns«, Corvina Verlag, Budapest 1971, str. 256.

Dok je s jedne strane rasla prezaduženost plemstva, s druge strane je ono sve teže dolazilo do kredita jer se njihovi posjedi nisu mogli zbog dugova prodati, zaštićeni avicitetnim zakonskim člankom. Feudalno pravo je još na jedan bitan način smetalo napretku. Nerazriješeni kmetski odnosi i feudalni pravni poredak sprečavali su stvaranje slobodnijih društvenih odnosa i slobodne radne snage, a bez toga dalji korak u razvitku — kapitalizam — nije bio moguć.⁷⁷ Pa ipak se spomenuti Sabor smatra jednim od događaja koji zaključuju feudalnu stalešku vladavinu. Njime je, naime, pored ostalog⁷⁸ u načelu prihvaćeno oporezivanje plemića koji žive na kmetskim selištima i donesen je zakon o popisu sveukupnog porezu podložnog stanovništva. Pored toga, bilo je zaključeno da se političke reforme, predlagane na Saboru 1791. godine, prerade i pripreme za iduće saborsko zasjedanje. Rad na tim problemima zaokupio je duhove ne samo za vrijeme zasjedanja Sabora već i kasnijih godina. Kon-skripcija stanovništva dala je vrlo neujednačene rezultate zbog različitog pristupa i shvaćanja u županijama. Zbog toga su njeni rezultati bili nepodesni za izvršenje stvarnog oporezivanja. S druge strane, formulacija devet prijedloga za reforme predložene 1791. godine izvršena je unatrag s jedinim ciljem da se produži period raspadajućeg feudalizma.⁷⁹

Naveo sam razloge koji su prema mojem mišljenju bili objektivne naravi, a koji su priječili suvremenike u Ugarskoj da Adamićevu i Mihanovićevu Planu posvete veću pažnju. Držim dakle da smrt Adamićeva, krajem listopada 1828. godine, nije bila razlog da do ostvarenja Plana nije došlo. Iza Plana stajao je i tadašnji riječki Gubernij, sudjelujući u njegovu sastavljanju preko svog predstavnika Antuna Mihanovića, koji ne bi odustao od daljih pokušaja njegova ostvarivanja da je bilo ikakve nade za pozitivan rezultat. U to nas uvjeravaju kasniji pokušaji riječkog Gubernija za osnivanje jednog jakog trgovačkog društva.

IV. U međuvremenu je Ugarsko namjesničko vijeće, na poticaj austrijskog konzula u Đenovi, pokrenulo pitanje zašto na međunarodnom tržištu zaostaje prodaja ugarskog žita i duhana.⁸⁰ U Guberniju je problem proučen najprije pregledom ranijih spisa a zatim i općeg stanja proizvodnje i trgovine, pa je zbog toga sa zakašnjenjem odgovoreno Namjesničkom vijeću tek iduće 1826. godine.⁸¹ Da bi duhan mogao konkurirati onom uvezenom iz Amerike, predloženo je ne samo ukidanje carine od 30 krajcara po centi već i davanje premije proizvođaču. Pored toga trebalo je da preradiivači duhana u Lombardsko-Mletačkom Kraljevstvu kupuju potrebnu sirovinu u Ugarskoj. Što se tiče žita, ono — po mišljenju Gubernija — nije moglo konkurirati ruskom žitu, kao ni ranije, zbog previsokih transportnih troškova mađarskog žita do mora a i zbog teškoća i smetnji u riječnom prometu. Slobodan je bio promet samo Karolinom, no silno težak, pa bi od slabe koristi bilo otklanjanje — istiće Gubernij — čak i svih zapreka plovidbe Savom i Kupom. Ne preostaje drugo nego ubrzati otkup Lujzijane i učiniti promet njome slobodnim, urednim i pravilnim. Kako je bio zabranjen uvoz bijele soli jer se erar snabdijevao solju iz istarskih i paških solana, Gubernij je predložio također da se izda ekskluzivno

⁷⁹ I. BARTA, spom. rad, str. 260—262.

⁷⁷ I. BARTA, spom. rad, str. 256.

⁷⁸ A to »ostalo« i nije tako nevažno. Raspravljano je tu o obvezatnosti mađarskog jezika, o državnom položaju Hrvatske itd.

⁸⁰ Intimat riječkog Guberniju broj 8880 od 4. travnja 1825. godine.

⁸¹ Spis RGub. br. 293—1825 od 28. prosinca 1826, ovez. 91 Commerciale, HAR.

zivan privilegij tranzita bijele soli za Tursku, čime bi se postigla velika dobit. Gubernij je tražio nadalje ukidanje naplate raznih daća od lađa koje plove Savom, Dravom i Kupom, što bi znatno pojeftinilo transport sve prevožene robe. Predlagao je također da se prekomorski uvoznici optereće niskim carinama, što bi ih potaklo da češće ulaze u naše luke. To se pak ne bi smjelo odnositi na uvoz proizvoda kao što su kukuruz i konoplja, radi zaštite domaće proizvodnje. Radi povećanja ugarskih erarskih prihoda predlagao je da se prihodi od tridesetine u Senju i Karlobagu predaju u ugarsku erarsku kasu.

V. Po raspustu Požunskog sabora 18. kolovoza 1827. godine, kad se L. Adamić vratio u Rijeku, obaviješteni su riječki politički i privredni faktori o djelovanju Sabora i njegovim zaključcima. Raspravljajući o tome, vjerojatno su riječki trgovci i deputati odlučili da Ugarskom namjesničkom vijeću izlože svoje potrebe i prijedloge za njihovo rješavanje. Dne 17. rujna uputili su tom vijeću podnesak s trinaest prijedloga. Da bi upotpunilo svoje poznavanje problema i opravdanost prijedloga, Vijeće je istog mjeseca poslalo podnesak riječkih trgovaca riječkom Guberniju da se on o njemu izjasni. Gubernij je prijedloge razmotrio na svojoj sjednici 29. studenog i o svakom od njih dao svoje mišljenje.⁸²

Izloženi problemi bili su, prema mišljenju cijelog riječkog trgovačkog zbornice, a uglavnom i prema ocjeni Gubernija, one glavne smetnje koje su priječile razvoj Rijeke. Zbog toga je — za poznavanje tadašnjih privrednih prilika u Rijeci — potrebno upoznati te prijedloge a ukratko i mišljenje Gubernija o njihovu uvažavanju.

Najprije je tražen otkup Lujzijane. Gubernij se potpuno slaže s tim prijedlogom podsjećajući da je već prošle godine stavljen takav prijedlog. Traženo je zatim da se obnove privilegiji iz 1809. godine raznim manufakturama — brodske užadi, platna, šešira, rozolija itd., koje su proizvode uz nižu carinu mogle uvoziti u unutrašnjost. Tvornici šećera treba dati povoljniji privilegij da nastavi rad, jer je već počela prodavati strojeve. Slijedi traženje da se ukine carina na pšenicu, duhan, konoplju i pepeljiku, čime bi se znatno pojačala sposobnost konkuriranja. Istovremeno bi carinarnice morale raspolagati prikladnim skladištima da ne bi roba na nevremenu stradala. Gubernij u vezi s tim prijedlogom ističe da su cijene tih izvoznih proizvoda vrlo niske a troškovi transporta do mora veliki, uslijed čega ti proizvodi postaju nekonkurentni, te bi ih trebalo osloboditi carine. Što se tiče skladišta, Gubernij smatra da trgovci mogu taj zahtjev povući. Ti proizvodi namijenjeni izvozu ne podliježu carinskom postupku, a uostalom, mogu se deponirati u privatna skladišta. Tražila se zatim dozvola uvoza bijele soli za domaću upotrebu — kako je to bilo do 1809. godine — a na taj bi se način austrijskim lađama pribavio i povratni teret. Okoristio bi se time i erar jer bi dobio sol jeftiniju od one istarske ili paške. Gubernij misli da bi upotreba bijele soli u Hrvatskoj do granica požeške i virovitičke županije donijela koristi i prijevoznicima na povratnoj vožnji. Istarska i paška sol mogla bi se prodati u Istri i po otocima, dok bi se za bijelu sol u unutrašnjosti mogla dobiti znatna količina proizvoda za izvoz. Gubernij se slaže da prihod od prodaje soli solnih ureda u Senju i Karlobagu pripada ugarskom eraru kao regalno ugarsko pravo. Traženo je zatim da se austrijskim brodovima u lukama Napulja i Kraljevine Sardinije ishodi isti postupak u pogledu plaćanja raznih pristojbi kao i za domaće brodare i kao za njihove brodare u našim lukama. Gubernij podržava taj prijedlog jer bi se

⁸² Spis RGub. br. 3928/1827, sada u fondu riječkog Magistrata svež. 644, HAR.

sklapanjem takvog ugovora s recipročnim pravima otvorila austrijskim brodovima denoveška luka. Ukoliko ne dođe do takvog sporazuma, treba pristupiti retorzivnim mjerama prema napuljskim i sardinijским brodovima. Traži se zatim da se riječke lađe — na temelju svog starog privilegija koji su uživala do 1809. godine — oslobode plaćanja lučke takse »jarbolovine« (Alboraggio) od robe koja se izvozi. Gubernij smatra da predlagачи treba da odustanu od tog zahtjeva jer je ta taksa neznatna i naplaćuje se od robe koja se izvozi. Gubernij smatra da se tako mislilo samo za domaću robu a ne i za onu koja je uvezena u Rijeku kao slobodnu luku. Idući prijedlog odnosio se na poboljšanje kvalitete žita, koja zaostaje za ruskom, a tako isto i kvaliteta konoplje. Trgovina takvom robom bolje bi uspijevala. Gubernij podupire taj prijedlog. Naredni prijedlog odnosio se na potrebu regulacije transporta robe od Karlovca do Rijeke, a osobito na otklanjanje hotimičnog vlaženja žita. U tom pogledu Gubernij je poslao Namjesničkom vijeću poseban prijedlog. Predloženo je nadahće da se cijela obala od Karlobaga u zdravstvenom i lučkom pogledu podvrgne riječkom Guberniju, pogotovu zato što se u Martinšćici uređuje lazaret. Gubernij pravda taj prijedlog neprikladnošću da se takvom kompetencijom bavi Vojno zapovjedništvo u Zagrebu, koje je daleko, a pogotovu zato što se i iz tih luka izvoze ugarski produkti. Kako trgovina zavisi većinom od trenutačnih prilika, to je brzo obavješćavanje vrlo važno, pa je zadržavanje na poštanskim postajama vrlo štetno. Predlaže se stoga uvođenje dilijanسه između Karlovca i Rijeke. Njome bi se mogle otpremati i manje pošiljke, a u slučaju potrebe i gotov novac. Gubernij je već 1825. godine predlagao bolje uređenje poštanskih veza. Uslijed čekanja na razne veze u poštama koje se nalaze na križanjima (Karlovac, Zagreb i dr.), dostava pošte mnogo zakašnjava. Stoga Gubernij predlaže prihvaćanje stavljenog prijedloga. Radi olakšavanja zamjene papirnog novca za srebrni i olakšavanja trgovačkih poslova predlaže se otvaranje u Rijeci jedne podružnice erarske kase, jer će — zbog trgovine — biti sve veći dotok tih novčanica. Gubernij ističe da komorske kase nisu ovlaštene to činiti jer je to prepušteno privilegiranoj Austrijskoj banci. Ipak moli Namjesničko vijeće da tome nekako doskoči e da bi se unaprijedila riječka trgovina. Nadalje, da bi se mladim pomorcima moglo pružiti potrebno znanje i umijeće, potrebno je u Rijeci osnovati nautičku školu. Gubernij taj prijedlog podupire i poziva se na već ranije poduzete svoje akcije u tom pogledu, 1823. i 1825. godine, prema kojima će se takva škola otvoriti u Rijeci čim doteknu za to potrebna sredstva. Gubernij moli Namjesničko vijeće da tu svoju odluku čim prije ostvari. Konačno je zatraženo ovlaštenje da se iz trgovačkog staleža izaberu predstavnici, deputati, koje će potvrditi Gubernij, kako bi — kao za austrijske uprave ovim Primorjem — o svim odredbama koje se odnose na trgovinu obavješćavali trgovce, a isto tako o svim predloženim mjerama za unapređivanje trgovine stavljalj neposredne prijedloge Guberniju. Radi ustanovljivanja Trgovinske deputacije, budući da ne postoje nikakvi statuti ni pravila, Gubernij će, nakon što o tome dobije mišljenje i prijedlog trgovaca preko Mjembeno-trgovačkog suda, staviti svoj prijedlog.

Za jedan dio prijedloga moguće je već iz mišljenja Gubernija uočiti na koji su način riješeni. Kako je postupljeno s ostalima, naročito onima zaista važnima, bit će ukazano u daljem tekstu.

U redakciji »Prijedloga« sudjelovao je nesumnjivo i A. L. Adamić. On je sudjelovao u radu Trgovinske subdelegacije, u sastavu Komisije koja je trebala preraditi reformne prijedloge iz 1791. godine (»operata«) za budući Sabor.

Kao član te subdelegacije, u jednom pismu upućenom maršalu Lavalu Nugentu 13. ožujka 1828. godine iz Pešte, Adamić se tuži na sporost rada; prihvaća Nugentove zamisli o trgovačkim cestama od mora prema objema prijestolnicama. Upoznaje Nugenta s tri principa za pokretanje nacionalne trgovine: prvi je uvođenje mjeničnog zakona u Kraljevini, koji će osigurati trgovcima brzu pravdu i pružiti povjerenje unutar, a kredite izvan zemlje; drugi je pružanje svih olakšica na boljim cestama od mora do obiju prijestolnica, uklanjanje svih maltarina i osiguravanje povratnog tereta; treći je princip osnivanja jedne nacionalne banke koja bi na osnovi osiguranja imovine i proizvoda pomagala posjednicima, ne sileći ih da padnu u zelenaške ruke Jevreja. Prihodi te banke investirali bi se u *trgovačke putove*. Kako su pak *željezničke pruge* jeftinije od cesta, Adamić smatra da bi jedna takva željeznica od Karlovca preko Zagreba do Körmönda i Pešte bila ekonomičnija i efikasnija.⁸³ Prva dva Adamićeva principa u stvari su ranije spomenute točke instrukcije koju su dobili hrvatski poslanici koji su polazili na Požunski sabor 1825. godine. Treći princip je nova ideja 60-godišnjeg Adamića, nedugo prije njegove smrti 30. listopada 1828. godine.

3. TRGOVINSKA DEPUTACIJA I NJEN RAD OD 1829. DO 1848.

Među prijedlozima koje su u rujnu 1827. godine riječki trgovci i deputati predlagali Ugarskom namjesničkom vijeću u Pešti radi ponovnog oživljavanja prekomorske trgovine ugarskim proizvodima nalazilo se na trinaestome mjestu i traženje da se u Rijeci osnuje jedna nova ustanova, Trgovinska deputacija. Ta bi ustanova imala ulogu posrednika između trgovačkog staleža u Rijeci i onih javnih organa koji u svojoj kompetenciji imaju i brigu o trgovini i industriji.

To traženje poduprli su i riječki Gubernij i riječki Trgovinsko-mjembeni sud i pomorski konzulat, kako se razabire i iz kasnijih spisa. Pismom Kraljevskog ugarskog namjesničkog vijeća od 7. travnja 1829. godine, broj 9133, obaviješten je riječki Gubernij da je na njegov prijedlog palatin odobrio da se u Rijeci osnuje Trgovinska deputacija pod uvjetom da Gubernij, prema svom nahodjenju, modificira poslani statut i živo nastoji da se točno izvršava i da se izbjegnju sve nepravilnosti. Čim bude aktivirana Deputacija, neka Gubernij pošalje izvještaj zajedno s dovoljnim brojem primjeraka Statuta.⁸⁴

Gubernij je dao odštampati Statut Deputacije⁸⁵ i poslavši ga u 60 primjeraka Trgovinsko-mjembenom sudu naredio da se sazovu pred taj sud svi trgovci s firmom i trgovci na veliko registrirani kod tog suda ali i oni trgovci na veliko koji nisu kao takvi registrirani a ipak obavljaju takvu trgovinu, ne sudjelujući osobno u trgovini na malo.⁸⁶ Pošto im budu odnosni članci

⁸³ R. GIGANTE, spom. rad »Stralcio« itd., str. 171; B. STULLI, spom. djelo, I, str. 43, 165, 206.

⁸⁴ Prijepis pisma Ugarskog namjesničkog vijeća nalazi se u spisu riječkog Gubernija br. 1373, svež. 1020—1829, Abt. 8, f. 1, HAR.

⁸⁵ Statut je napisan talijanskim jezikom i nosi naslov: »Regolamento della Deputazione Mercantile a Fiume«, datiran 7. svibnja 1829. godine. Štampan je u Rijeci 1829. godine, Tipografia Fratelli Karlaetzky.

⁸⁶ Prema § 15. čl. 1. Sudbenog trgovačkog reda iz 1758. godine privilegij potpadanja sudbenosti Mjembeno-trgovačkog suda dobivali su posebnim dekretom neki trgovci koji nisu imali »tvrtku«.

Statuta objašnjeni, neka izaberu 3 efektivna deputata i 2 zamjenika. Odmah po izboru Deputacija i trgovački stalež stupaju u vezu s Gubernijom. Na prvom idućem sastanku Deputacije mora se odrediti sjedište ureda Deputacije, njegovo osoblje a pored toga i iznos koji treba snositi svaki član trgovačkog staleža za pokriće tih troškova.⁸⁷

Statut je imao 15 članaka. U čl. I. određeno je da Deputacija predstavlja cijeli trgovački stalež (Corpo mercantile), tj. sve trgovce na veliko. Prema čl. II. Deputacija iznosi pred trgovački stalež na odlučivanje sve one predmete koje smatra korisnima ili potrebnima za dobrobit trgovine; ona prima upute i naredbe pretpostavljenih i s njima upoznaje članove; o traženim informacijama prikupljat će mišljenja i dostavljati ih pismeno pretpostavljenima. Svake godine Deputacija utvrđuje kvote članarine za pokriće troškova i na prvoj sjednici svake godine izvještava o utrošku u prošloj godini (čl. III). Deputacija ima tri člana besprigovornog poštenja s dobrim poznavanjem kopnene i pomorske trgovine (čl. IV). U izboru deputata prednost imaju trgovci s firmom. Starijim se smatra onaj koji dobije više glasova pri izboru. U tri deputata biraju se i dva zamjenika, koji nastupaju u slučaju spriječenosti efektivnog člana, tako da Deputaciju čine uvijek trojica (čl. V, VI. i X). Mandat deputata traje tri godine i mogu biti ponovno izabrani tek po isteku tri godine. Poslovima Deputacije upravlja prvi član, on vodi i sjednice, stavlja prijedloge na raspravljanje, brine se za rad i izvršavanje zaključaka i naredbi viših foruma, te nadzire osoblje namješteno u Deputaciji (čl. VIII). U slučaju spriječenosti prvog deputata zamjenjuje ga drugi, a njega treći (čl. IX). Svaki predmet uzet u razmatranje pred Deputacijom raspravlja se u prisutnosti svih članova osim opravdano izostalih, a zaključak se donosi većinom glasova prisutnih. U slučaju jednakog broja glasova obnovit će se glasanje između samih deputata (čl. XI). Glasanje se vrši crnom ili bijelom kuglicom (negativan ili pozitivan glas čl. XII). O svakom sastanku trgovačkog staleža sastavlja se točan zapisnik, koji potpisuje prvi deputat i dva trgovca između prisutnih koji nisu deputati (čl. XIII). Zapisnik mora sadržavati datum zasjedanja, broj i imena prisutnih, opis predmeta o kojemu se raspravljalo, iznijeta mišljenja, rezultat glasanja, broj glasova i konačni zaključak. Zapisnici i spisi moraju se uredno čuvati (čl. XIV). Nadzor nad pravilnim izvršavanjem tih članaka vršit će Gubernij na način i u vrijeme kako bude smatrao potrebnim (čl. XV).⁸⁸

U knjizi prijepisa svih pisama Trgovinske deputacije, koja je odmah osnovana, nalazimo na str. 1. pismo broj 1 upućeno riječkom Guberniju, kojim se moli da se Gubernij zahvali palatinu za dopuštanje osnivanja Trgovinske deputacije. Iz pisma se razabire da je na sastanku Deputacije 23. svibnja iste godine izvršen izbor deputata u prostorijama Trgovačko-mjembenog suda. Bili su izabrani: 1) Paolo Scarpa, 2) Luigi Accurti, 3) Leopold Tiepolo, a za zamjenike Luigi Cornet i Antonio Zanna.⁸⁹ Već 11. lipnja Gubernij pri-

⁸⁷ Član III, Statuta Trgovinske deputacije, str. 4—5.

⁸⁸ Iza teksta Statuta Trgovinske deputacije bili su otisnuti izvodi iz raznih propisa i gubernijske naredbe na temelju kojih se nekim trgovcima, iako nisu imali »tvrte«, priznavala sudbenost Mjembeno-trgovačkog suda. Na temelju tih propisa na kraju Statuta objavljena je specifikacija 15 takvih trgovaca u Rijeci.

⁸⁹ Prema izvještaju Mjembeno-trgovačkog suda poslanom Guberniju na izbornoj skupštini riječkih trgovaca i fabrikanta bilo je prisutno 17, a odsutno 13 članova gremija.

govara načinu na koji je 30. svibnja iste godine izvršena taksacija kvote na trgovce, ali Deputacija opravdava svoj postupak i ostaje kod ukupno utvrđene svote od 480 forinti.⁹⁰

Dosta neodređeni propisi o tome tko se može smatrati trgovcem na veliko uzrokovali su već na početku neka objašnjavaња. Dok je specifikacija publicirana na kraju Statuta navodila poimence svega 15 trgovaca na veliko, ne računajući one s tvrtkom, Trgovačko-mjembeni sud i pomorski konzulat u Rijeci javio je riječkom Guberniju da je pod njegovu jurisdikciju u 1828. godini spadalo 7 tvrtki (trgovaca s firmom) i 16 trgovaca na veliko,⁹¹ dok je abecedni popis trgovaca od 25. lipnja 1829. godine, kojim je određena kvota snošenja troškova Deputacije, sadržavao čak 28 trgovaca. Tome popisu je bila dodana primjedba da su dva trgovca navedena u specifikaciji i u popisu Trgovačko-mjembenog suda prestala raditi, pa ih nema u popisu što ga je sastavila Deputacija. U popisu Deputacije nisu bila obuhvaćena ni dva trgovca na veliko iz Bakra i Kraljevice, ni jedan trgovac s firmom iz Bakra.⁹² Odmah potom, 30. lipnja, zamolila je Trgovinska deputacija Mjembeno-trgovački sud da prizna svojstvo trgovca na veliko šestorici poimenično navedenih jer tu djelatnost već obavljaju u Rijeci.⁹³ Dne 25. srpnja iste godine Deputacija je molila riječki Gubernij da se na temelju postojećih propisa prizna svojstvo trgovca na veliko još deseterici, od kojih su petorica identični s prethodno spomenutim trgovcima u traženju upućenom Trgovinsko-mjembenom sudu u Rijeci.⁹⁴

Ako se dakle uvažava navodi Trgovinske deputacije, onda je 1829. godine u Rijeci djelovalo čak 30 trgovaca s firmom i ostalih trgovaca na veliko. Međutim, poimanje što se smatralo trgovcem na veliko — prema postojećim propisima — vrlo je diskutabilno. Takvima su se naime smatrali svi trgovci koji su već otprije kao takvi djelovali, kao i oni trgovci na veliko koji se nisu osobno i iz iste poslovnice bavili trgovinom na malo. Za nove trgovce s firmom visinu potrebnog kapitala za to poslovanje ocjenjivalo je Mjembeno-trgovačko sudište svojom slobodnom ocjenom.⁹⁵ Zbog toga, a i zbog tadašnjih skromnih riječkih prilika, ne bismo u upoređivanju riječkih trgovaca na veliko s, recimo, trgovcima na veliko u Trstu smjeli smatrati ih jednako snažnima.

Prva briga Deputacije poslije konstituiranja bila je da pribavi sve normalije i akte koji se odnose na trgovinu a koje je primio riječki Mjembeno-trgovački sud i pomorski konzulat počev od reaktiviranja ugarske vlasti u Rijeci 1822. godine.⁹⁶ Istovremeno je traženo da se Deputaciji predađu spisi bivše riječke Trgovinske komore pod Francuzima, a nešto kasnije zatraženi su i spisi trgovinskih deputata (1814—1822). Spisi Komore nalazili su se kod advokata Blasicha, a on ih je poslije intervencije Gubernija predao Deputaciji 28.

⁹⁰ Pismo Trgovinske deputacije br. 11 od 25. lipnja 1829. godine u spisu riječkog Gubernija br. 2333, svež. 1020/1829, Abt. 3, f. 1, 2, 4 i 7, HAR.

⁹¹ Vidi brojne propise o tome u dodatku Statuta počev od 1758. pa do 1827. godine. — Spis RGub. br. 154—1829, svež. 1020, Abt. 8, fasc. 1, 2, 4 i 7.

⁹² Spis RGub. br. 2333, isti svežanj kao u prethodnoj bilješci.

⁹³ Pismo broj 19 u Knjizi prijepisa pisama Trgovinske deputacije.

⁹⁴ Pismo br. 28 riječke Trgovinske deputacije u njenoj Knjizi prijepisa pisama (1829—1837), HAR. Od te deseterice Gubernij je naknadno odobrio svojstvo trgovca na veliko petorici. Trgovinska deputacija je pismom br. 74 (str. 23—24. Knjige prijepisa pisama) naknadno obrazložila pravo na to svojstvo za ostalu petoricu.

⁹⁵ Vidi spomenuti sveščić Statuta na str. 20, propis čl. II. Vladareva pravilnika za trgovinu i stečajeve od 1758. godine, § 2, posljednji stav.

⁹⁶ Pismo br. 5 Trgovinske deputacije od 30. lipnja 1829, upućeno riječkom Guberniju, Knjiga prijepisa pisama TD, str. 1—2, HAR.

rujna iste godine.⁹⁷ Spisi trgovinskih deputata A. L. Adamića i V. Thiepolu, koji su djelovali od 1814. do 1829. godine, nađeni su u pisacem stolu pokojnog A. L. Adamića, preuzeti i uvršteni među spise arhive Trgovinske deputacije.⁹⁸ Deputacija je također, odmah na početku svog djelovanja, po odobrenju Gubernija dala izraditi žig.

Za prikaz rada Trgovinske deputacije u Rijeci, u razmatranom razdoblju bila bi potrebna posebna studija, kako zbog važnosti i značenja njenih intervencija u pitanjima trgovine i prosperiteta riječke privrede, tako i zbog količine i raznolikosti intervencija koje je poduzimala i poslova koje je obavljala. Općenito se može reći da gotovo nije bilo pojave koja se odnosila na poboljšanje riječke trgovine u kojoj ona nije sudjelovala. U tu svrhu ona je pratile sve vijesti koje su joj dolazile, bilo direktno od sudionika u tim zbivanjima ili indirektno od tadašnjih upravnih i sudskih organa, riječkog Gubernija, Mjembeno-trgovačkog suda i pomor. konzulata, lučkih kapetanija i inače. Potaknuta od svog članstva ili na zahtjev vlasti ona je raspravljala i tražila bolja rješenja za riječku privredu i trgovinu. Trgovinska je deputacija pokazivala posebnu aktivnost u ispitivanju i tumačenju carinskih propisa, propisa o lučkim taksama i ostalim podavanjima te je i predlagala razne ispravke; sudjelovala je u traženju i predlaganju raznih rješenja za unapređenje manipulacije trgovačke robe u luci a s tim u vezi i izgradnje novog lučkog prostora.

Da bar donekle ilustriramo rad Trgovinske deputacije na početku njena djelovanja 1829—1830. godine na važnijoj problematici, navest ćemo nekoliko primjera.

Tarifa »di Alboraggio«, koju je propisao tršćanski Gubernij 1815. godine, po mišljenju Trgovinske deputacije neopravdano je teretila daske nazvane »palčence« i bukove daščice za izradu sanduka za limune. Stoga je obrazloženo intervenirala da se tarifa ublaži.⁹⁹ U vezi s carinskom tarifom od 6. travnja 1828. godine o carinjenju izvoza sušene slane i marinirane ribe ona je 31. srpnja 1829. godine izradila svoj prijedlog, tako da se potakne djelatnost ribara u Primorju.¹⁰⁰ Dala je nadalje i mišljenje o načinu nagrađivanja izvoznika duhana.¹⁰¹ Predložila je također svoje mišljenje kojim bi artiklima iz carinske tarife od 6. travnja 1828. godine — koji se uvoze iz jedne zemlje u drugu unutar Monarhije — trebalo sniziti carine.¹⁰² Na traženje Gubernija Trgovinska je deputacija dala svoje mišljenje o carinskoj tarifi Papinske Države.¹⁰³ Radi pravilnosti rada riječkih senzala, kvalificiranih posrednika pri sklapanju raznih trgovačkih poslova, Trgovinska je deputacija predložila Guberniju da budu stavljeni pod njen disciplinski nadzor.¹⁰⁴ Iako je lazaret u Kraljevici nepodesan, a onaj u Martinšćici — unatoč požurivanju i poticanju Trgovinske deputacije — nedovršen, ona je, zbog bojazni od nestašice žita, koje je slabo rodilo 1830. kao i 1829. godine, predložila Guberniju da se dozvoli karantenski postupak u lazaretu u Kraljevici ili Martinšćici za brodove koji

⁹⁷ Pismo br. 54 Trgovinske deputacije Rijeka, Knjiga prijepisa pisama TD-e, str. 31, HAR.

⁹⁸ Zabilješka broj 14 na str. 14. Knjige prijepisa pisama TD-e, HAR.

⁹⁹ Pismo br. 27 u Knjizi prijepisa pisama TD-e, str. 21—22, HAR.

¹⁰⁰ Pismo br. 48 u Knjizi prijepisa pisama TD-e, str. 20—21, HAR.

¹⁰¹ Pismo br. 81 u Knjizi prijepisa pisama TD-e, str. 32—33, HAR.

¹⁰² Pismo br. 97 od 28. listopada 1829, u Knjizi prijepisa pisama TD-e, str. 34—35, HAR.

¹⁰³ Pismo br. 194 od 21. srpnja 1830. u Knjizi prijepisa pisama TD-e, str. 52—53, HAR.

¹⁰⁴ Pismo br. 101 u knjizi prijepisa pisama TD-e, na str. 41, HAR.

dovoze žito iz Crnog mora.¹⁰⁵ Brodovi koji su zbog kontumaca morali stajati u Kraljevici, iskrcavali su teret na manja plovila, barke (tzv. »Alibbo«), jer se brod pod kontumacom ne može pojaviti pred riječkom lukom i tu obavljati iskrcavanje. Operacije koje vrše ta manja plovila, po mišljenju Trgovinske deputacije, ne bi smjele potpadati pod lučka podavanja jer ona obavljaju nužne operacije a ne trgovačka putovanja.¹⁰⁶ Istovremeno, ali drugim pismom, Deputacija intervenira kod Gubernija da se produbi ušće Rječine jer mala plovila, barke koje vrše nužne operacije prijevoza žita s brodova u kontumacu, ne mogu uplovljavati u ušće Rječine, gdje je riječka luka, jer je ono tako zatrpano nanosima da to onemogućava rad.¹⁰⁷ U listopadu 1829. godine Trgovinska deputacija dostavlja riječkom Guberniju zahtjev nekolicine domaćih brodara da im nadoknadi štetu od 9.800 forinti, nastalu na brodovima privezanim u Rječini za vrijeme nevremena zbog nedovršene obale Rječine.¹⁰⁸ U želji da unaprijedi promet riječke luke posredovanjem uvoza dalmatinskih vina za unutrašnjost Monarhije, Trgovinska komora predlaže sniženje carine na njegov uvoz. Cijena, naime, dalmatinskog vina u Rijeci za jednu »barilu«, tj. bačvu sadržine 40 bokala, iznosi svega 2—2,40 forinte. Time nije plaćen ni prijevoz, a kamoli trud i trošak seljaka. Pridodaje tome da bi za uvoz u Monarhiju trebalo naplatiti carinu od 122 karantana po »emeru«, sadržine 30 bokala, dok je cijena te količine vina svega 90 karantana. Pravilno rješenje tog problema donijelo bi korist i Dalmaciji i Rijeci i zato ga Trgovinska deputacija potiče.¹⁰⁹

Trgovinska je deputacija izdavala riječkim trgovcima potvrde o nemogućnosti dopreme robe na vrijeme u slučajevima kada je nastala smetnja u transportu robe na rijekama Savi i Kupi zbog leda ili niskog vodostaja.¹¹⁰ Nadalje, kad je bečka Direkcija Lujzinske ceste povisila cestarinu na zob, uzimajući da jedan »Metzen« zobi teži 54 funte, Trgovinska je deputacija tvrdila da takva mjera najboljeg žita ne prelazi 46 funti, a slabe vrste zobi ne prelaze 42 funte te plaćaju 12 karantana cestarine za 100 funti. Za kukuruz pak plaća se 10 karantana za 100 funti, a ide ga 80 funti u »Metzen«. Deputacija je predlagala da se cestarina na zob snizi od 12 na 10 karantana i da bi trebalo smatrati da dva i pol »Metzena« tog žita teže 100 funti.¹¹¹ No nisu samo problemi tarife pravili poteškoće u transportu robe na Lujzijani. Mnogo je više smetnji dolazilo od neurednosti pri transportu njome, o čemu će biti više rečeno kasnije.

Prikazani primjeri intervencija Trgovinske deputacije na samom početku njena djelovanja pokazuju koliko je svestrana bila njena djelatnost i ako je važnu ulogu zauzela u zaštiti i nastojanju za unapređivanje riječke trgovine i privrede. O djelatnosti Trgovinske deputacije bit će još riječi u daljem razmatranju riječkih osnovnih privrednih problema i privrednih riječkih prilika.

¹⁰⁵ Pismo br. 182 u Knjizi prijepisa pisama TD-e, na str. 64, HAR.

¹⁰⁶ Pismo br. 244 u Knjizi prijepisa pisama TD-e, na str. 78, HAR.

¹⁰⁷ Pismo br. 245 u Knjizi prijepisa pisama TD-e, na str. 78, HAR.

¹⁰⁸ Pismo br. 86 u Knjizi prijepisa pisama TD-e, na str. 35, HAR.

¹⁰⁹ Pismo br. 211 u Knjizi prijepisa pisama TD-e, na str. 74, HAR.

¹¹⁰ Vidi na primjer br. 46 i 140 (str. 29. i str. 51) u Knjizi prijepisa pisama TD-e. Potvrde su služile kao pravdajući dokumenti na sudu u sporovima zbog zakašnjevanja ispunjenja ugovornih obveza.

¹¹¹ Pismo br. 278 na str. 82. Knjige prijepisa pisama TD-e, HAR.

4. KOPNE NE VEZE RIJEKE SA ZALEĐEM

I. Jedan od osnovnih problema u razvitku riječke privrede i ostvarivanju riječke privredne funkcije prema zaleđu sastojao se i u XIX. stoljeću u potrebi uređenja i izgradnje povoljnijih prometnih veza između Rijeke i njena zaleđa. U prethodnom stoljeću mislilo se taj problem riješiti izgradnjom tzv. Karlove ceste 1728. godine. Neprikladnost te ceste za kolski promet zbog prevelikih strmina uzrokovala je naknadne popravke, ali bez većih uspjeha. Ta je cesta ostala uglavnom za tovarni promet.

Cesta koju je najvećim dijelom izgradio Filip Vukasović od Karlovca prema Rijeci u vremenu između 1803. i 1809. godine predstavljala je, po općoj ocjeni stručnjaka, remek-djelo cestogradnje u evropskim razmjerima.¹¹² Cesta je izgrađena privatnim sredstvima na temelju koncesije, pa je stoga promet njome podlegao cestarini. Dovođenje ceste pada, međutim, upravo u vrijeme kada je promet robe u prekosavske krajeve, zbog političke granice na Savi s jedne i pomorske blokade s druge strane, kao i zbog općih ratnih prilika, gotovo presahnuo.

Privilegij što ga je društvu koje je izgradilo Lujizjanu, izdala francuska Uprava Ilirskih Pokrajina u Ljubljani 27. listopada 1810. godine obnovile su austrijske vlasti tek 1820. godine.¹¹³ Sporo oživljavanje prometa tom cestom u razdoblju od 1814. do 1822. nije ispunilo nade dioničara na dobitak. Kako po svemu izgleda, neki višak nad izdacima počeo se realizirati tek počev od poslovne 1826/1827. godine.¹¹⁴

Promet cestom je od 1832/1833, pa sve do 1839/1840. u stalnom porastu, dok je u ranijem periodu neujednačen. Usporedba prevezene količine robe 1823/1824. s onom 1839/1840. godine pokazuje gotovo četvorstruki porast, tj. od 457.835 na 1,749.502 centa. Ako s tim brojkama usporedimo dovoz žita u Rijeku 1809. godine, tada možemo zaključiti da je Rijeka tek 1840. godine — u kopnenom prometu — dosegla promet najvažnijeg artikla iz 1809. godine.

¹¹² Mnogi su pisali o Luizinskoj cesti, o njenim karakteristikama, tehničkoj izradi i o njevoj vrijednosti za trgovački promet uopće. Najopširnije je o njoj pisao već spomenuti Rauchmüller von Ehrenstein. U svojem »Pregledu« (»Ubersicht«), u II. dijelu, gdje opisuje cestovne veze iz Ugarske prema moru, već u naslovu nazivlje Luizijanu »izvanrednom« (»... die vortreffliche Louisenstrasse...«). U IV. pak dijelu, gdje daje primjedbe o tim cestama, opet ističe vrijednost te ceste za trgovinu (»... Handelswerth der schoenen Louisenstrasse...«). Nije moguće ovdje navesti sve one koji su o Luizijani pisali, pa spomenimo samo neke: RADOSLAV LOPASIC, Karlovac, Zagreb 1879; RUDOLF STROHAL, Uz Luizinsku cestu, Zagreb 1935; JOSIP HORVAT, Kultura Hrvata kroz 1000 godina, II. dio, Zagreb 1942; i u najnovije vrijeme vrlo temeljito BERNARD STULLI u spomenutom djelu na više mjesta.

¹¹³ Franjo I. je potpisao obnovljeni privilegij Privilegiranom društvu Luizinske ceste 14. veljače 1820. godine. U pismu kojim je Dvorska kancelarija obavijestila riječki Gubernij (broj 4946/353 od 24. veljače 1820) o izdavanju privilegija dana su i objašnjenja na pitanja što ih je postavio knez Dietrichstein kao predsjednik društva. Vidi o tome spise u svež. 894 riječkog Gubernija, u HAR.

¹¹⁴ Obračun ubrane cestarine i režijskih troškova uprave i održavanja ceste vršila je lokalna direkcija ceste u Karlovcu. Pored tih troškova Društvo je moralo plaćati kamate i otplatu uzetog zajma, koji je 1825. godine iznosio još preko 900.000 forinti. Ubrana cestarina varirala je iz godine u godinu, pa je vojne godine 1823/24. do 1826/27. bila između 65 tisuća i 94 tisuće, dok su troškovi održavanja u to vrijeme bili od 41 do 49 tisuća. Od 1828/29. godine iznos ubrane cestarine raste preko 100 tisuća, dok troškovi održavanja do 1834/35. izuzetno prelaze 60 tisuća, 1835/36. naglo rastu u nekom razmjeru s porastom cestarine. Vidi, svež. 894 riječkog Gubernija i J. HORVAT, spom. djelo, knj. II, str. 178.

O prometu tom cestom neka, uostalom, govore brojke:

U vojnoj godini (od 1. XI. do 31. X iduće godine)	prevezeno je bečkih centa
1823/1824.	457.835.—
1824/1825.	526.955,75
1825/1826.	674.874.—
1826/1827.	702.321.—
1827/1828.	686.985.—
1828/1829.	808.625.—
1829/1830.	718.736.—
1830/1831.	816.225.—
1831/1832.	848.549.—
1832/1833.	806.741.—
1833/1834.	825.560.—
1834/1835.	988.613,50
1835/1836.	1,156.118.—
1836/1837.	1,164.761,12
1837/1838.	1,410.559.— ¹¹⁵
1838/1839.	1,520.463.—
1839/1840.	1,749.502.— ¹¹⁶

Unatoč tome što je Lujzinska cesta značila neusporedivo tehničko poboljšanje, odnosno olakšanje transporta iz zaleđa u primorje u odnosu na ranije ceste — Karolinu do Rijeke preko Karlovca ili Josifinu prema Senju — ipak su skupoća, izazvana najprije previsokom cestarinom, a u kasnijim godinama često pretjerano visokim naknadama za kirijašenje, i druge poteškoće (nepravilnosti i krađe u transportu, zakašnjavaње dostave robe i sl.) uzrokovale nezadovoljstvo privrednih krugova koji su se njome služili. Lujzinska cesta — ukratko rečeno — nije, pod datim uvjetima, mogla pružiti razvitku privre-

¹¹⁵ Za prikaz prometa Luizijanom poslužio se B. Stulli (spom. djelo na str. 31) podacima iz Kreuterova djela, koje je podatke prometa postignute u tzv. vojnim godinama poistovjetilo s kalendarskim godinama.

¹¹⁶ Ovi podaci uzeti su iz priloga uz izvještaj riječkog Gubernija ugarskom palatinu (broj 111-1839). U tom izvještaju prvi put se ističe da su možda promet i trgovina Rijeke 1837/38. godine dosegli 1809. godinu («... omnes oras hujus maritimae accolae amplissimum merendi modum habuere, et Commercium cum prosperitatis gradum attigit — in quo fors nec anno 809 —/epocha ad omnium notitiam floridissima/ constituebatur...»). Međutim, poslovi opadaju i prijetu da opet zapadnu u stagnaciju, te stoga guverner predlaže poduzimanje nekih mjera («... sumopere igitur interessat rem commercii ita coordinare, ut idem stabile quodpiam incrementum capere valeat...»). Tri su glavne mjere koje predlaže: 1. uređenje transporta robe od Karlovca do Rijeke. Po tadašnjim pravilima proizvođač i trgovac plaćaju unaprijed prijevoz; transport zakašnjava i vrlo je nepravilan. Zbog isključivanja stranaca iz prijevoza iskorištava se monopolni položaj s visokim prevozninama. Suradnja sa Zagrebačkom županijom u tom pogledu dala je jedva neke rezultate; u novije vrijeme dana su obećanja... Povratni teret za prijevoznike snizio bi vozarinu, ali u obzir dolazi samo siciliska bijela sol. 2. Potrebna je regulacija Kupe od Siska do Karlovca. Guverner upozorava da Vojna krajina planira gradnju željeznice od Siska za Josipdol i Senj; 3. Treći uvjet poboljšanja prometa je čišćenje toka rijeke Save od stabala drveća i ostalih smetnji. Guvernerovi prijedlozi još jednom ponavljaju ono što je već često iznošeno, a što i dalje ostaje neriješeno.

de ono što se od nje očekivalo. Za ilustraciju toga neka posluži samo ovaj primjer. Oračun troškova proizvodnje i transporta drvenog ugljena od komorskog dobra u Fužinama do Venecije 1823. godine pokazuje da je od postignute cijene za 1 korpu (mjera, košara), tj. od 1 forinta i 24 krajcara, za proizvođača ugljena ostajalo svega 7 krajcara.¹¹⁷ Troškovi transporta tom cestom omogućili su ruskom žitu, koje je dopremano u naše luke iz Odeše morem, da je — na primjer — u tim istim našim lukama žito iz Hrvatske i Ugarske bilo skuplje od ruskog.¹¹⁸

Godine 1825, dakle nekoliko godina pošto je Društvo Lujzinske ceste došlo obnovu privilegija (na daljih pedeset godina), riječki privrednici, nezadovoljni uvjetima korištenja te ceste, poduzimaju korake da se to stanje poboljša. Te godine riječki predstavnici na Požunskom saboru zajedno s predstavnicima Hrvatskog sabora zahtijevaju otkup Lujzijane od strane države.¹¹⁹ Predlažu opširan elaborat o korisnosti otkupa radi olakšanja prometa. Za otkup se u elaboratu predviđala naknada od 1,200.000.— forinti. Naknada se po prijedlogu trebala isplatiti na teret fonda prodane soli, tako da je odmah trebalo Društvu isplatiti 854.000.— forinti, dok se ostatak predviđao isplatiti u godišnjim ratama od 100.000.— forinti, počev od 1827. godine. Prelaskom ceste u državno vlasništvo ukinulo bi se plaćanje cestarine za njenu upotrebu.¹²⁰

Nezadovoljstvo uređenjem transporta na Lujzinskoj cesti uzrokovalo je česte pritužbe riječkih trgovaca Zagrebačkoj županiji, preko čijeg je teritorije prelazio veći dio ceste. Radi razrješavanja tih problema bila je pri riječkom Guberniju ustanovljena posebna komisija (*«Commissio circa ordinationem systematis vecturisationis Carolostadium inter et Flumen»*). Ta je komisija predlagala razne mjere za poboljšanje transporta ne samo na toj dionici već na cijeloj liniji od Dunava do Rijeke.¹²¹

U općim crtama prikazani nedostaci transporta robe Lujzinskom cestom nisu bili i jedini kojima je bila roba izložena na putu iz Ugarske, Srijema i Slavonije prema moru. Dok je plovidba Dunavom bila relativno dobra, kako zbog povoljnog vodostaja, tako i zbog reguliranja toka i obala, dotle je prijevoz brodovima Savom uzvodno bio otežan ne samo zbog konjske vuče već i zbog često niskog vodostaja. Zapreke u koritu rijeke Save bile su još u prethodnom stoljeću donekle uklonjene, no ostajale su neriješene one u Kupi kod Sredičkog i Degoja. Ipak su 1838. i 1843. godine izvršene pokusne vožnje parobrodom od Beča do Siska, a zatim je bečko Dunavsko parobrodsko društvo 1846. godine uvelo i redovitu plovidbu parobroda Savom.

I domaće snage iz Hrvatske uključile su se u nastojanje oko poboljšanja prometa Savom i Kupom. Godine 1837. pokrenuto je u Karlovcu osnivanje jednog broderskog poduzeća za plovidbu Kupom.¹²² Godine 1843. osnovano

¹¹⁷ Spis RGub. br. 1243/1823, svež. 911, Abt. 8, f. 12, HAR.

¹¹⁸ RAUCHMULLER v. EHRENSTEIN, spom. djelo, IV, str. 43—44. Cijene žitarica 1829. godine bile su općenito vrlo visoke zbog slabog uroda u našim krajevima.

¹¹⁹ B. STULLI, spom. djelo, str. 30, naročito bilj. 102 i 103.

¹²⁰ Spis br. 256 Acta Palatinalia (1814—1829), kutija 3, Arhiv Hrvatske (Dalje: AH).

¹²¹ Spis br. 3927/1057 RGub-a, svež. 987, Abt. 8/2; spis br. 1654 od 2. travnja 1831, RGub, svež. 1059—1831, Abt. 8/3; spis RGub. br. 2246, svež. 1157—1839, Abt. 8/1 — svi u HAR.

¹²² Preliminari tog broderskog poduzeća pod naslovom »Praeliminarien einer in Carlstadt zu bildenden Schifffahrts-Gesellschaft auf dem Culpaflusse« bili su potpisani u Karlovcu 8. a u Sisku 15. veljače 1837. godine. Vidi spis RGub. br. 128 s gubernijske sjednice od 17. siječnja 1838. g. No, o toj vrsti društava vidi detaljnije u B. STULLI, spom. djelo I, str. 36—38.

je u Sisku Savsko-kupsko parobrodarsko društvo, koje je, međutim, 1845. godine pretrpjelo težak gubitak. Prvi njegov parobrod »Sloga«, udarivši u podvodni greben, potonuo je kod Županje.¹²³

II. Nezadovoljavajuće stanje prometnih veza iz unutrašnjosti Hrvatske i Ugarske prema Rijeci poticalo je traženje drugih, novih rješenja kakva su se počela primjenjivati u drugim zemljama na Zapadu. Naime, pojava željeznice otvarala je nove vidike transportu robe, koja je tvorničkom proizvodnjom postajala sve masovnija i tražila tržišta u udaljenijim krajevima.

Nade u skorbu primjenu takvog prometnog sredstva u nas pojačavala je činjenica što je već 1824. godine podijeljena u Austriji prva koncesija za izgradnju željeznice Mauthausen-Budejovice.¹²⁴ Zbog toga ne iznenađuje misao koju je 1825. godine objavio A. L. Adamić u Požunu da bi potaknuo interese za pristup osnivanju jakog trgovačkog društva, što je već ranije spomenuto. To društvo trebalo je utjecati na podizanje i poboljšanje prometnih putova, a od njih je istakao izgradnju željeznice od Soprona do Zagreba i kanal od Zagreba do Karlovca — do početka Lujzinske ceste, koju bi trebalo otkupiti.¹²⁵ I kasnije, neposredno prije smrti, Adamić je radeći u Pešti u saborskoj komisiji za trgovinu, pisao Nugentu o potrebi osnivanja jedne nacionalne banke kojoj bi bio zadatak i izgradnja trgovačkih cesta. Kako je pak gradnja željeznice jeftinija od gradnje cesta, to bi željeznica od Karlovca za Zagreb i dalje za Körmönd, a odatle za Peštu i Beč bila ekonomičnija i efikasnija.¹²⁶

Tijekom idućih dvadeset godina zamisli, ispitivanja, prijedlozi i projekti željeznice u pravcu tzv. Ugarskog primorja ili Rijeke predlažu se iz nekoliko zainteresiranih središta. Prvi se javio Beč. On nastoji iskoristiti svoju političko-vojničku nadređenost nad područjem Vojne krajine i provesti novu prometnicu koristeći se ranijim predradnjama. Glavni i gotovo jedini pokretač te grupe je Dvorski ratni savjet. Već 1827. godine povjerava proučavanje zamisli pok. generala Božića o cesti od Siska preko Cetina za Gospić i Karlobag, a k tome i novu mogućnost primjene tzv. viseće željeznice kapetanu Kajetanu Kneziću.¹²⁷ Mjesto Božićeve zamisli, koju nalazi nesvrishodnom, Knezić predlaže poboljšanje Jozefinske ceste prema Senju i viseće željeznice Sisak—Karlovac lijevom obalom Kupe.¹²⁸ Za viseću željeznicu tim pravcem zagrijala se i javnost u Hrvatskoj.¹²⁹ Dvorski ratni savjet godine 1838. stavlja opet Kneziću u zadatak da ispita mogućnost izgradnje željeznice Sisak—Petrinja—Glina za Josipdol. Već iste godine Knezić predlaže projekt takve željeznice od Siska do Bandina sela, gdje počinje težak teren, pa bi se prometna veza nastavila Jozefinskom cestom do Senja. Nakon nadopuna taj je projekt u lipnju 1840. podnijet vladaru da izda koncesiju Dvorskom ratnom savjetu da u vlastitoj režiji izgradi tu željeznicu iz sredstava Krajiškog imovnog i Krajiškog školskog fonda. Ni kasnija provjeravanja, vršena opet s obzirom na senjsku luku, ni

¹²³ »Prospectus des Sava und Kulpa Schlepp-Dampfschiff-Fahrts-Gesellschaft«, Sisak 16. rujna 1843, u spisima Kr. ugarskog namjesničkog vijeća, Commercialia ex 1843, AH. Vidi i prethodnu bilješku.

¹²⁴ B. STULLI, spom. djelo, str. 16.

¹²⁵ J. GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine, Zagreb 1952, str. 17.

¹²⁶ R. GIGANTE, spom. rad, str. 171; B. STULLI, spom. djelo, I, str. 165, 201, 206.

¹²⁷ B. STULLI, spom. djelo, I, str. 43, 165, 203. i 205, dok. br. 4.

¹²⁸ B. STULLI, spom. djelo I, str. 43—44, 166, 207—228, dok. br. 6.

¹²⁹ Isti, isto djelo, I, str. 44. i 288, dok. br. 41.

zainteresiranost trgovaca za tu prugu itd. nisu pomogli da koncesija bude izdana. Čini se da je tome glavna smetnja bila što se iz Hrvatske sve više poticalo vraćanje Vojne krajine pod redovnu građansku upravu.¹³⁰ U tu grupu istovremenih nastojanja spadaju i ona koja dolaze iz Senja i Karlobaga, naravno zbog vlastitih ekonomskih interesa.¹³¹

Drugu skupinu čine zamisli i projekti za željezničku prugu prema Rijeci onih koji su poslije donošenja zakonskog članka XXV. iz 1836. godine o glavnim smjerovima prometnica u Ugarskoj i zakonskog članka XV. iz 1840. kojim su ti smjerovi potvrđeni — predlagali razna rješenja za njihovo ostvarenje, u početku, uglavnom, kao ustuk projektu krajiške željeznice. Od trinaest glavnih pravaca predviđenih zakonskim člankom XXV. iz 1836. tri su imala svoj krajnji cilj u tzv. Ugarskom primorju, pod čime se mislilo u prvom redu Mađarima sklonu Rijeku. Bili su to pravci spomenuti u toč. 2. § 1. iz Pešte, zatim onaj u toč. 8. istog paragrafa iz Beča, odnosno s austrijske granice, s jednim ogrankom opet prema tzv. Ugarskom primorju, a s drugim preko Osijeka za Tursku (toč. 8) i treći (toč. 13) od Siska za Ugarsko primorje.¹³²

Karlovačkim i riječkim trgovcima, povezanim s tršćanskim kapitalistom C. L. Bruckom, bila je sigurno poznata akcija Dvorskog ratnog savjeta za krajišku kombiniranu prometnicu. Da je preduhitre, podnijeli su 1840. godine zajednički zahtjev za gradnju pruge Sisak—Karlovac, na što je Ugarsko namjesničko vijeće odmah u srpnju odobrilo prethodne radove, nazirući u tome prave namjere podnositelja zahtjeva.¹³³ U toku 1841. godine grupa spomenutih trgovaca poduzima sve moguće preko riječkog Mjembeno-trgovačkog suda i pomorskog konzulata, riječke Trgovinske deputacije, riječkog Gubernija pa i mjesnog Vojnog zapovjedništva, tako da na kraju Ugarsko namjesničko vijeće obavještava vladara i upozorava ga na sve nedostatke krajiškog projekta, koji mimoili jak trgovački centar kakav je Karlovac, prolazi Krajinom, koja je pod vojnom obavezom, bez potrebnih skladišta, i vodi u lošu senjsku luku. Suprotno tome, pruga prema Karlovcu nastavlja izvrsnom Lujzinskom cestom i dolazi u Rijeku, koja je opremljena skladištima za gotovo 800.000 »Metzena«, a po prirodnom položaju, klimatskim prilikama i snabdjevenosti vodom je izvrsna luka, sa susjednim dobrim lukama u Bakru i Kraljevici. Ukratko, krajiška bi pruga upropastila cijelu karlovačko-riječku trgovinu.¹³⁴ U studenom 1842. godine, u ime spomenutog društva — koje su navodno formirali koncesionari iz 1840. godine — K. L. Bruck podnosi Ugarskom namjesničkom vijeću plan (»piano di massima«) željeznice Sisak—Karlovac što ga je izradio konte M. A. Sanfermo, moleći dozvolu za početak pripremnih radova.¹³⁵

Bruckov plan izazvao je kod Mađara sumnju u njegove čiste namjere i pomisao da im hoće preoteti inicijativu i glavnu ulogu u gradnji željeznica na mađarskom interesnom području u upravo nastalom povoljnom trenutku.

¹³⁰ Isti, isto djelo, I, str. 45, 170, 261—282, dok. br. 34 i 35; str. 46—49, 170—172, 282—290, dok. br. 36—44; str. 461—464, dok. br. 91; str. 181. i 486, dok. br. 100; str. 49—52, 344—378, dok. br. 63 i str. 461—464, dok. br. 91.

¹³¹ Isti, isto djelo, I, str. 191, 590—591, dok. br. 175 i prethodnu bilješku.

¹³² Isti, isto djelo, I, str. 256, dok. br. 31.

¹³³ Isti, isto djelo I, str. 291—292, dok. br. 45 i str. 320, dok. br. 50. Vidi i spis Zagrebačke županije br. 2342 od 21. srpnja 1840, kao i spis riječkog Gubernija br. 2697 od 16. rujna 1840, oba spisa u fondu RGub. svež. 1168—1830, Abt. 8, f. 1, HAR.

¹³⁴ Isti, isto djelo, I, str. 342, dok. br. 61.

¹³⁵ Isti, isto djelo, I, str. 389—425, dok. br. 72.

Naime, u toku 1841. godine bila je izdana odluka vladara da željeznice mogu imati dvojako vrednovanje: jedne su prepuštene privatnoj inicijativi (zak. čl. XXV), dok će druge, koje su od bitnog državnog interesa graditi država.¹³⁶ Tom su prilikom 4 pruge bile proglašene prugama od državnog interesa, ali od njih nijedna za područje Ugarske. Riječki kapetan i guverner, u pismu upućenom vladaru lipnja 1842. godine, izražava nadu da će idući Ugarski sabor, s obzirom na mogućnost izvoza ogromnih količina proizvoda, uzeti u raspravu izgradnju pruge od Pešte, preko Vesprima, Kaniže, Varaždina, Zagreba, Karlovca do Rijeke, a možda bi, za početak, bila dovoljna pruga Osijek ili Vukovar—Rijeka. Kapetan i grad Rijeka mole vladara da odredi preliminarne studije dijelova tih pruga, kao što su Karlovac—Rijeka, od Vukovara ili Osijeka do Rijeke i od Kaniže do Karlovca.¹³⁷

I doista, na idućem Požunskom saboru riječki poslanici Ludovik Cimiotti i Gustav Horhy, zet Adamićev, godine 1843. pokreću akciju za izgradnju pruge Vukovar—Rijeka.¹³⁸ Potrebne pripreme studije izvršit će za tu svrhu inženjer Carl-Maria Wallau. Radi prikupljanja potrebnih 6.000 forinti za izradu te studije osniva se odmah, 3. studenog 1843. godine posebno društvo, kojemu pristupaju Ludovik Kossuth i O. Szabo iz Pešte, A. Vraniczany i 7 drugih Karlovcana te još 6 Riječana. Riječki saborski poslanici zamolili su Kapetansko vijeće Rijeke da odobri taj ugovor i ugovor sklopljen s inž. Wallaoum. Međutim, Kapetansko vijeće je odustalo od toga da se sredstva za Wallaovu studiju sakupe društvenim ugovorom. Umjesto toga odlučeno je da riječki Gradski magistrat podigne zajam od 6.000 forinti za tu svrhu.¹³⁹ Inž. Wallau je o toku radova izvještavao Gradski magistrat.¹⁴⁰ U srpnju 1844. godine predao je Wallau naručiteljima projektnu studiju. Kako nije dovršio projekt za dionicu od Broda na Kupi do Rijeke, Wallau je ugovorenu svotu od 5.400 forinti snizio za 1.590. forinti. Prema njegovoj procjeni, troškovi izgradnje cijele pruge od Vukovara do Rijeke iznosit će oko 14.000.000 forinti.¹⁴¹

Međutim su riječki poslanici na Ugarskom saboru iz peštanskih novina (>Pesti Hirlop<, br. 351. od 12. V. 1844) doznali da je Bruck namjeravao za-

¹³⁶ Vidi opširnije u B. STULLI, spom. djelo, I, str. 18. i d.

¹³⁷ Spis riječkog Kapetanata br. 362 od 13. lipnja 1842, svež. 629, HAR.

¹³⁸ Izvještaj o tome podnijeli su riječkom Kapetanatu Horhy i Cimiotti. Vidi: B. STULLI, spom. djelo, I, str. 432—434.

¹³⁹ Spis riječkog Kapetanata broj 871 od 29. prosinca 1843, svež. 629, HAR; B. STULLI, isto djelo, I, str. 431—434, dok. br. 78, 79 i 80.

¹⁴⁰ Dne 10. travnja 1844. godine pismom iz Karlovca javio se riječkom Magistratu C. M. Wallau da je uz pomoć petorice inženjerskih pomoćnika nivelirao i izmjerio prugu od Vukovara preko Broda, Nove Gradiške do Oszeкова, dvije milje od Siska, uračunavši i pobočnu prugu od Osijeka do Vrpolja. Poslije toga rekognoscirao je teren od Siska do Karlovca, pa smatra, što je vidljivo iz operata koji šalje, da je ta trasa vrlo podesna za vuču lokomotivama. Javlja također da će za idućih deset dana dovršiti i poslati nacrt pruge do Karlovca. — Spis riječkog Kapetanata broj 185 od 13. travnja 1844, svež. 629, HAR, Vidi također: B. STULLI, spom. djelo, I, str. 444—446, dok. br. 82, 84, 85.

¹⁴¹ Riječki guverner je pismom iz Požuna obavijestio riječki Kapetanat da je inž. Wallau koncem srpnja te godine 1844. predao svoj elaborat, a glavni inženjer izgradnje željeznica na lijevoj obali Dunava inž. Zimmerle je taj elaborat pregledao i vratio bez primjedaba. Plan je stoga Regnikolarna deputacija predložila palatinu. Guverner je zatražio od Wallaua da odmah izvrši i obračun troškova. — Spis riječkog Kapetanata br. 507 od 1. listopada 1844, svež. 629. Poslanici Rijeke Horhy i Cimiotti dali su odštampati 200 primjeraka nacрта trase Vukovar — Rijeka. — Spis riječkog Kapetanata br. 466 od 31. kolovoza 1844, svež. 629, HAR, Vidi također: B. STULLI, spom. djelo, I, str. 465, dok. br. 92.

tražiti koncesiju za gradnju pruge od Vukovara do Karlovca. O tome odmah pišu riječkom Kapetanskom vijeću te prilažu već i prijepis pisma što ga je Bruck poslao Ugarskom palatinu i saboru. Bruckova željeznička pruga trebala je započeti u Slankamenu i u Osijeku — oba kraka spajala bi se u Đakovu, odatle bi preko Broda i Novske vodila do Siska i dalje već predviđenom trasom preko Jaske na sjever za Zagreb i na jug za Karlovac. Odatle bi transport robe išao otkupljenom Lujzinskom cestom. Predvidiv trošak izgradnje bio je 10 milijuna forinti, a s otkupom Lujzijane 15 milijuna forinti. Pruga Sisak—Karlovac bila bi gotova za dvije godine, a ostali dijelovi za 4 do 5 godina.¹⁴²

Na temelju uputa što su ih slali poslanici Kapetanskom vijeću Rijeke trebalo je odmah uzeti u razmatranje opasnost koja proistječe iz Bruckova prijedloga za Rijeku i osnovati u Rijeci jedno društvo koje će Ugarskom saboru do 20. lipnja poslati zahtjev za izgradnju pruge Vukovar—Karlovac pod jednakim uvjetima kao što nudi Bruck. Opasnost Bruckova plana uznemirila je Riječane jer nisu mogli vjerovati interesu tršćanskih trgovaca da grade prugu koja odvozi robu ne u Trst već u Ugarsko primorje. Bilo je razumljivo stoga što su se nadali da će Ugarski sabor prihvatiti njihov prijedlog i dati im preferenciju pred svima ostalima.¹⁴³

Ovi događaji potakli su E. Dessewffyja, redaktora novina »Buda-pesti Hirado« (broj 28 od 1844), da opširno obradi pitanje povezivanja ugarskih krajeva s Rijkom. To povezivanje je, po njemu, trebalo izvesti raznim sredstvima a ne isključivo željeznicom. Predlagao je kanal između Osijeka i Broda, željeznicu od Siska do Karlovca a dalje upotrebu Lujzinske ceste, na kojoj se, pošto se otkupi, ne bi naplaćivala cestarina. Riječki zastupnici Horhy i Cimiotti odmah su 21. kolovoza odgovorili otvorenim pismom u listu »Pesti Hirap« zastupajući mišljenje o ekonomičnosti i potrebi neprekinute željezničke veze između Vukovara i Rijeke.¹⁴⁴ Dessewffyjevi prijedlozi bili su poznati i u Rijeci jer ih je u talijanskom prijevodu objavio riječki »Eco del Litorale ungarico« (broj 40 i sl. iz 1844). U brojevima istog lista (50—54) objavljenim između 21. rujna i 5. listopada 1844. godine bio je za širu javnost ponovno otisnut spis »Confronto tra la strada ferrata proposta della Società Fiumana ed il progetto del canale Essek—Brodese«, u kojem su se dr I. V. Medanich i Ambroz de Vranyczany, kao predstavnici te »Società« proračunima argumentirano suprotstavili Dessewffyju. Riječki je »Eco« i poslije toga nastavio objavljivati u prijevodu članke koji su izlazili u »Pesti Hirapu«. Nije se više raspravljalo o tome da li je željeznica potrebna, već kako da se ona izvede. Najboljim rješenjem smatrana je izgradnja državnim sredstvima. Razmatrana je i mogućnost izvedbe državnim zajmom ali i privatna izvedba uz državnu garanciju 5% prihoda.

U listopadu 1844. godine pripremalo se zaključivanje saborskih rasprava nakon dvogodišnjeg trajanja tog saziva. Većinom glasova odborske sjednice od 9. listopada zaključeno je da se izvedba riječke pruge preпусти privatnicima. Na jednoj od kasnijih sjednica prihvaćen je i nacrt projekta zakona o ugovoru koji se ima zaključiti za željeznicu Vukovar—Rijeka. Za pitanje riječ-

¹⁴² B. STULLI, spom. djelo, I, str. 435—444, dok. br. 81; str. 451—454, dok. br. 87; dopis Trgovinske deputacije u Rijeci br. 639 od 8. lipnja 1844, svež. 629 riječkog Kapetanata, HAR.

¹⁴³ Isti, spom. djelo, I, str. 446—451, dok. br. 86.

¹⁴⁴ Isti, spom. djelo, I, str. 460, dok. br. 90.

ke pruge bila je oformljena i posebna regnikolarna komisija radi pripreme posebnog zakona za idući Sabor. U nacrtu su bili predviđeni i posebni uvjeti za one koji su željeli izgraditi tu prugu svojim sredstvima.¹⁴⁵

Ugarski palatin je zbog toga obavijestio riječkog guvernera da pozove Društvo riječke željeznice i druge koji to žele da se s prijedlogom, planovima i proračunima obrate Ugarskom namjesničkom vijeću.¹⁴⁶ Riječko Kapetansko vijeće poslalo je već 13. siječnja 1845. godine pismo u kojem preporučuje elaborat za prugu Vukovar—Rijeka, što ga je izradio inž. Wallau s pregledom troškova za tu gradnju.¹⁴⁷ Radi pravne fundiranosti za traženje koncesije za gradnju sklopljen je 18. veljače 1845. u Rijeci formalni pismeni društveni ugovor o osnivanju društva »Società per la strada ferrata Vukovar—Fiumana«. Za direktore društva imenovani su Pavao Scarpa, V. I. Medanich te Smith i Meynier. Društvo je imalo predviđenu dioničku glavnicu od 16 milijuna forinti, pa je zainteresirane pozvalo na upis. Društvo je, dne 8. svibnja 1845. godine, zatražilo od Ugarskog namjesničkog vijeća koncesiju za gradnju pruge Vukovar—Brod na Kupi.¹⁴⁸

Polovicom iste 1845. godine, u nastojanju da Pešti osigura vodeću ulogu u gradnji željeznice Vukovar—Rijeka, pokrenulo je Madžarsko trgovačko društvo (Magyar Keresskedelmi tarsasag) akciju za osnivanje Kompanije za izgradnju riječke željeznice. Poziv na suradnju, štampan na madžarskom i njemačkom jeziku, razaslan je privrednicima i vlastima. U pozivu se upozorava i na jednog poduzetnika (bez spomena imena ali očito K. Brucka) koji se sa svojim prijedlogom javio na posljednjem Ugarskom saboru, mada ne uživa povjerenje staleža, pa je time izazvao kod Madžara zabrinutost i nepovjerenje u pogledu njegovih namjera. Zbog toga se predstavnici ugarskih trgovačkih interesa moraju aktivirati. Direkcija riječkog društva za željeznicu Vukovar—Rijeka bila je također pozvana da dođe na skupštinu novog peštanskog društva. Ona je ipak prethodno zamolila intervenciju Kapetanskog vijeća u Rijeci kod Ugarskog namjesničkog vijeća da bi imala prednost u stjecanju koncesije.¹⁴⁹

Novom društvu u Pešti pristupilo je najprije u travnju te godine Društvo osnovano u Vukovaru. Riječko društvo se tome opiralo, kako smo već istakli, ali je nakon Kossuthova uvjeravanja u Rijeci ipak popustilo.¹⁵⁰ 30. listopada 1845. sklopljen je u Rijeci ugovor »Ujedinjenog društva za izgradnju že-

¹⁴⁵ Evo nekih od 13 propisanih uvjeta: Pruga mora početi u Brodu na Kupi i teći neprekinuto do Vukovara. Ukoliko bi poduzetnici gradili prugu do Rijeke, tada moraju izgraditi i odvojak za Bakar. Maksimalna visina potrebnog kapitala za izgradnju je 18 milijuna forinti. Država jamči poduzetniku kamate na utrošeni kapital (najviše 18 milijuna forinti) nakon dovršenja pruge u visini od 3%. Privilegij traje 70 godina od potpisa ugovora. Po isteku 30 godina od dovršenja gradnje država može zatražiti otkup po zajednički utvrđenim uvjetima. Prijevozna tarifa nije mogla biti veća od 1 krajcara po prijedenoj milji (4.000 klaftara). Država garantira da u idućih 20 godina neće nikome dati koncesije za željeznicu koja bi s bilo koje točke Dunava, ili između Drave i Save, ili od bilo koje točke na pruzi Vukovar—Rijeka kretala za Trst ili prema Trstu. — Spis RGub. Pres. br. 36, od 4. II. 1845, HAR.

¹⁴⁶ Pismo palatina Josipa riječkom guverneru i kapetanu broj 1872 od 15. studenog 1844. godine u svežnju 629 riječkog Kapetanata, HAR.

¹⁴⁷ B. STULLI, spom. djelo, I, str. 468—482, dok. br. 98.

¹⁴⁸ Spis riječkog Kapetanata br. 233 od 2. lipnja 1845, svež. 629, HAR; B. STULLI, spom. djelo, I, str. 491—492, dok. br. 105.

¹⁴⁹ B. STULLI, spom. djelo, I, str. 492—493, dok. br. 106; str. 504, dok. br. 112.

¹⁵⁰ Isti, spom. djelo, I, str. 57, 505, dok. br. 114.

ljezničke pruge Vukovar—Rijeka« sa sjedištem u Pešti i Rijeci. Ugovorom su definitivno utvrđene krajnje točke željezničke trase. Također je utvrđeno da će preliminarne studije vršiti prvorazredni inženjeri i obuhvatiti ispitivanje korisnosti prolaza trase dravskom ili savskom dolinom i način pripajanja na prugu Zagreba i Bakra. Dionica glavnica utvrđena je na 25 milijuna, od toga 10 milijuna Rijeci, a 15 milijuna Pešti. Ugovoren je način pokrića osnivačkih troškova Rijeke i Pešte. Društvo će imati dvije kase i dva komiteta, sekcije, u Rijeci i u Pešti; komiteti će raditi sporazumno. Radovima od Save do Ugarskog primorja upravljat će sekcija u Rijeci, a onima od Vukovara do Save peštanska sekcija. Statut društva koji je već ranije riječko društvo predalo Ugarskom namjesničkom vijeću reformirat će dva predstavnika — od svake sekcije po jedan — ali je za Peštu ugovorom unaprijed određen Kossuth.¹⁵¹

Već se iz pregovora u kojima je peštansko-srijemsko društvo zastupao sam Ludovik Kossuth, a riječko društvo njegova tri direktora vidjelo se da će glavnu riječ u cijelom društvu ipak voditi Kossuth. Njegove ovlasti za preliminarne radove na području Hrvatske i njegov nastup izazvao je revolt križevačke i varaždinske županije. Jedino se zagrebačka, u rukama Madžarona, s njime složila.¹⁵² Riječka je sekcija zatražila da se za dionicu Sava—Rijeka iskoristi raniji Wallauov rad, koji se već nalazio kod Ugarskog namjesničkog vijeća.¹⁵³ Što se tiče tehničkih mogućnosti izgradnje pruge od Broda na Kupi do Rijeke, inž. G. I. Shepherd preporučivao je primjenu tzv. atmosferske željeznice, a ne lokomotivsku vuču.¹⁵⁴ Povoljan sud o izvodivosti i rentabilnosti pruge Karlovac—Rijeka dao je u svom elaboratu u veljači 1848. godine inž. F. Kazda.¹⁵⁵ Kako Kossuth nije bio zadovoljan ni Wallauovim ni Zimmerlovim projektom, po njegovoj je narudžbi i u dogovoru s njime novi projekt izradio — za dio pruge peštanske sekcije — inž. F. Kreuter.¹⁵⁶ Cijeli novi projekt trebao je biti raspravljen na zasjedanju Sabora 1848. godine. Događaji u ožujku 1848. spriječili su dalji tok akcije oko riječke željeznice.

Mada su već u prethodnom stoljeću za Josipa II. odnosno pod njegovim utjecajem još za Marije Terezije, došle u političkom pogledu od izraza težnje da se robni tokovi iz unutrašnjosti carevine usmjere na dvije luke, Trst i Rijeku, Trščani su, ojačani, sada, kod konačnog formiranja tokova prometnica, stali braniti gospodarsko jedinstvo cijelog državnopolitičkog područja, protiv malih lokalnih interesa. Iako gospodarski razmjerno mnogo jači od Rijeke, ipak su se pribijavali ideje o skretanju robnih tokova iz Hrvatske i Madžarske prema Rijeci. Polazeći od takva njihova stajališta, treba promatrati i nastup trščanskog kapitalista K. L. Brucka, koji se, zahvaljujući svom poslovnom ugledu, uspio uklopiti 1840. godine u društvo riječko-karlovačkih trgovaca, s namjerom gradnje željeznice od Siska do Karlovca. Međutim, njegovo kasnije nastupanje pred Ugarskim namjesničkim vijećem iz 1842., sa znatno većim zamislima o prugama, odalo ga je i izazvalo sumnje i kod Madžara i kod Riječana, ne samo u pogledu preotimanja glavne uloge već i u pogledu moguć-

¹⁵¹ Isti, spom. djelo, I, str. 506—509, dok. br. 115.

¹⁵² Isti, spom. djelo, I, str. 515, dok. br. 123.

¹⁵³ Isti, spom. djelo, I, str. 514, dok. br. 121.

¹⁵⁴ Isti, spom. djelo, I, str. 510—511, dok. br. 127.

¹⁵⁵ Isti, spom. djelo, I, str. 561—568, dok. br. 165.

¹⁵⁶ Isti, spom. djelo, I, str. 530, dok. br. 135; str. 536, dok. br. 137; str. 538, dok. br. 142; str. 546, dok. br. 151; str. 548, dok. br. 155 i 156; str. 555—560, dok. br. 157—164.

nosti da svojim radom skrene tokove robi ipak prema Trstu. To se, uostalom, kasnije, na početku druge polovice XIX. stoljeća, prilikom gradnje željeznice od Siska prema Zidanom mostu i dalje pokazalo kao točno.

III. U svim tim zbivanjima, prijedlozima, planovima i raspravljanju o njima jedva se čuje glas hrvatskih političkih faktora, županija i Sabora. Sabor je na početku tih zbivanja, vjerojatno pod utjecajem Riječana, u uputama svojim poslanicima za Požunski sabor 1825—1827. godine, izrazio neke opće smjernice za poboljšanje prometa robe, ali je misao o željeznici iz Ugarske, od Soprona do Zagreba, doista samo Adamićeva. U zakonu donijetom 1836. godine o glavnim prometnicama koje će se graditi privatnim sredstvima u Ugarskoj sa središtem u Pešti-Budimu — iako tri glavna smjera prolaze područjem Hrvatske, ne dolazi do izražaja stajalište Hrvatske. Dok je možda i razumljivo neobaziranje na Hrvatski sabor u slučaju radova na projektu prometnica preko Vojne krajine, to postaje posve nerazumljivo kada se počinju pokretati projekti željeznica Sisak—Karlovac i Vukovar—Karlovac. Razni predlagači iz Beča, Pešte, Rijeke i Trsta, pokretani samo svojim interesima, ponašali su se bez ikakva obzira prema narodu i zemlji preko koje su prolazile pruge što su ih oni predlagali. Hrvatska i interesi njena naroda za njih su bili sasvim neprimjetni. Istina je da su predlagane pruge kroz Hrvatsku svakako bile korisne, no pitanje je nije li za Hrvatsku bilo i korisnijih pravaca od predlaganih.

B. Stulli ispravno ističe da u Hrvatskoj do 1848. godine nije sazrela misao o nekoj *cjelovitoj mreži prometnica*. Točni su i razlozi koji to opravdavaju: austrijsko-madžarski pritisak, teritorijalna raskomadnost Hrvatske, skućeno područje Banske Hrvatske i konačno gospodarska nerazvijenost.¹⁵⁷ Iako takvog cjelovitog plana nije bilo, ipak se ne može reći da su gradovi i županije ostajali posve indiferentni na ono što se oko njih zbivalo. Svjedoče o tome intervencije Varaždinske i Križevačke županije, magistrata grada Osijeka i Senja. U to su se doba u Hrvatskoj pojavili i *prijedlozi i zamisli nekih određenih pravaca* korisnih i nužnih prometnica. Tako Varaždinska županija us-traje 1845. i 1846. godine na predlaganju željezničke pruge slične onoj što ju je spominjao Adamić, koja bi išla od Kaniže preko Varaždina i Zagreba do Hrvatskog primorja.¹⁵⁸ Toj koncepciji je slična i ona koju je izložio Lj. Jelačić o ravničarskoj pruzi koja bi polazila od Lujzinske ceste u Karlovcu i prolazila kroz gotovo ravna područja zagrebačke i križevačke županije do Drave.¹⁵⁹ Sasvim je osobito značenje imala godine 1846. objavljena zamisao V. Šimraka o željezničkoj pruzi od Karlovca preko Bosiljeva, Mrkoplja, Jame kod Fužina, kroz Vinodol mimo Selaca i Crikvenice do Kraljevice, koja bi izbjegavala područje Vojne krajine i Rijeke. Uštede od prihoda te pruge, kad bi bila izgrađena, omogućile bi otkup Lujzinske ceste, a zatim postupno izgradnju željeznice od Karlovca preko Zagreba, Križevaca i Koprivnice do Varaždina.¹⁶⁰ Šimrak je osim ove pruge predviđao i druge u Hrvatskoj, onu iz Osijeka do Maribora, zatim iz Siska do Zidanog Mosta preko Zagreba, čime bi se hrvatsko područje povežalo s prugama prema Austriji i prema Trstu.¹⁶¹ U vrijeme kada

¹⁵⁷ Isti, spom. djelo, I, str. 62. i d.

¹⁵⁸ Isti, spom. djelo, I, str. 9, 457—460, dok. br. 89.

¹⁵⁹ Isto tamo.

¹⁶⁰ Isti, spom. djelo, I, str. 59. i d.; 516—520, dok. br. 124.

¹⁶¹ Isti, spom. djelo, I, str. 520, bilješka 5.

je država gradila samo pruge politički interesantne za dvor i bečke kapitaliste sve su te zamisli na periferiji ostajale još dugo samo zamisli, makar i naišle u svojoj sredini na zanimanje i odobravanje.

IV. Ožujski događaji 1848. godine prekinuli su dugi tok rješavanja problema željeznice Vukovar—Rijeka i uopće željeznica u Hrvatskoj. Nade za skoro uvođenje željezničkog prometa bile su odvratile pažnju šire javnosti s problema transporta Lujzinskom cestom. Međutim je nezadovoljstvo onih koji su za transport trebali Lujzijanu trajalo i dalje, pogotovu kad je ponovno oživio transport robe Jozefinom od Senja, gdje je cestarina naplaćivana u razmjerno znatno nižim iznosima nego na Lujzijani. Rijeka je ponovno pokrenula pregovore za otkup Lujzijane 1845, ali su oni ostali nedovršeni do 1848. godine.

U tom razdoblju bilo je prijedloga da se tehnički dotjera i cesta Karolina, no bez naročitog uspjeha. Lujzijana je i dalje ostajala glavna arterija robnog prometa iz Hrvatske i Ugarske prema Jadranu. Tokom kasnijih godina bilo je izrađeno nekoliko odvojaka s Lujzijane prema nekim mjestima na Karolini.

Do polovice XIX. stoljeća Rijeka je pored Lujzijane dobila još neke manje značajne i kraće prometne cestovne veze.¹⁶² Godine 1822. projektirana je cesta uz more do Voloskog i Lovrana. Do Voloskog cesta je bila dovršena 1838. godine, a 1843. godine otvorena je i cesta preko Plomina za Pazin.¹⁶³ Godine 1833. izrađena je nova cesta do novosagrađenog lazareta u Martinšćici, nazvana Dorotea. Riječka Trgovinska deputacija bila je naročito zainteresirana da se olakša i ubrza prometna veza Rijeke s Trstom. U tu je svrhu Deputacija predložila 1838. godine riječkom Guberniju da se nastavi izgradnja nove ceste od Novigrada na Krasu (danas Podgrada) prema Rijeci i da se izvrši ispravak ceste kod Bazovice.¹⁶⁴ Čini se da je o uređenju ceste iz Rijeke za Trst zatraženo i mišljenje tršćanskog Gubernija. Godine 1846. (pod br. 365) šalje naime taj Gubernij riječkom Guberniju mišljenje o toj cesti C. K. direkcije javnih građevina u Trstu (br. 3119/45). Direkcija dijeli tu cestu na dva dijela: prvi od Trsta do Rečice, na kojem je najlošiji dio do Bazovice, već će se na početku 1846. godine početi dotjerivati. Drugi dio ceste — od Rečice do Rijeke — trebalo bi cijeli ponovno projektirati kako bi se izbjegli suviše strmi usponi i silazi.¹⁶⁵ Međutim, poduzeti koraci Gubernija ostali su u tom pogledu — do polovice stoljeća — bez vidljivijeg uspjeha. Cesta pak koja je Rijeku vezivala s Dalmacijom već je na prvom koraku izvan Rijeke nailazila na teškoće. Most preko Rječine postao je trošan i za upotrebu opasan. Održavan je krparenjem,

¹⁶² Pod upravom kapetana Karla Strečka izgrađeni su ogranci Lujzinske ceste, i to godine 1820. Gornje Jelenje—Meja—Bakar dužine 17,5 km te 1822. godine Sopač—Sungeri dužine 7,4 km. kao drugi priključak Lujzijane na staru Weissovu Karolinu. Vidi: ST. S. NOSSAN, Filip Vukasović 1755—1809, Senjski zbornik, god. IV, 1970, Senj 1970, str. 183—184.

¹⁶³ Za tu je cestu riječki Magistrat već 1821. godine dao 1.000 forinti tadašnjem Okružnom kapetanatu (Kreisamtu). Nadajući se od te ceste pojačanju trgovine Istre s Rijekom, Magistrat je 1832. požurivao izgradnju te ceste ili vraćanje novca. — Spis RGub. br. 2193 od 21. rujna 1832, svež. 129/Pres., HAR.

¹⁶⁴ Radove je započeo još 1836. godine Ferdinand Kodrić. Prema prijedlogu Trgovinske deputacije ti bi radovi skratili put za više sati, cesta bi bila sva ravna i olakšala bi kretanje pošti i vojsci. Bila bi osim toga sigurnija od razbojničkih napada, pa bi trgovina tako dobila siguran put. — Vidi pismo Trgovinske deputacije br. 1530 od 20. studenog 1838. godine među spisima riječkog Gubernija svež. 1180—1841, Abt. 8, f. 1, HAR.

¹⁶⁵ Spis RGub. broj 319/1846, svež. 1234/1846, Abt. 8.

a tek je 1840. godine izgrađen novi drveni most.¹⁶⁶ Kasnije je predlagana izgradnja kamenog mosta preko Rječine, ali do izgradnje nije došlo do polovice stoljeća.

5. BRODOGRADNJA

Prema podacima kojima raspolažemo brodogradnja je na području Rijeke, točnije riječkog Gubernija, potpunoma zamrla jedino u vrijeme francuske okupacije tih krajeva. Poznato je iz izvještaja riječke Trgovinske komore od 30. srpnja 1814. godine kako je 1813. godine nastradala većina riječkog brodovlja, koje je bilo uništeno ili oteto prilikom napada engleske eskadre na Rijeku.¹⁶⁷ Ako je gdjekoji brod i preostao nakon toga, jer se nalazio izvan Rijeke, teško je izbjegao napadima gusara i pirata u Jadranu i Sredozemlju.

U teškim prilikama koje su nastale nakon odlaska Francuza iscrpljeno stanovništvo, ne dočekavši tako potrebnu pomoć — upućeno samo na svoje snage — moralo je, prirodno, svu svoju pažnju za održanjem obratiti moru. Prastara tradicija ovoga kraja u domaćoj brodogradnji navela je riječko stanovništvo da što prije pristupi obnavljanju plovinih sredstava za ribarenje kao izvor hrane i zarade. Sve do 1830. godine nemamo točnih podataka o tome koliko je i kakvih sve plovila, brodova, izgrađeno na riječkom području. Da je pak takva djelatnost započela punim intenzitetom — u danim mogućnostima — već 1814. godine, potvrđuju vijesti iz raznih izvora. Sigurno je da je ta djelatnost u početku davala mala plovila, za koja nisu bila potrebna znatnija sredstva. Već 1814. godine javile su se pritužbe riječkom Magistratu da se duž cijele obale od starog kazališta i duž desne obale Rječine do mosta radi na brodovima — što je valjda smetalo kretanju oko grada.¹⁶⁸ Iduće, 1815. godine, riječki Magistrat traži od riječkog Okružnog kapetanata da naredi Lučkoj kapetaniji da takse koje ubire od popravaka i gradnje brodova šalje gradskoj blagajni jer su to prihodi Magistrata i da ne dozvoli porinuće broda dok se ne plati taksa.¹⁶⁹ Tu je taksu riječki Magistrat tražio i za brodove izgrađene na lijevoj obali Rječine, iako je to područje bilo pod jurisdikcijom Bakra. Zbog toga je 1846. godine bakarski Lučki kapetan prosvjedovao kod riječkog Gubernija da se riječki Lučki kapetanat miješa u njegovu kompetenciju izdavanja dozvola za gradnju brodova na bakarskom području.¹⁷⁰ Sačuvane vijesti o gradnji brodova pokazuju da je baš na toj lijevoj strani Rječine od 1815. do 1829. godine izgrađeno dosta brodova. Tako je 1815. godine Anton P. Katalinić gradio jedan trabakul; godine 1823. gradili su tamo Matij Kozulić i Grgur

¹⁶⁶ Novi most je, prema rezultatu dražbe od 5. listopada 1840. za 1.000 forinti izradio Ivan Kosić. Cijena izrade plaćena mu je u tri rate. Nakon godine dana prometa mostom vraćena mu je garancija 1842. — Vidi spise RGub. br. 182/1840, br. 840/1841, br. 1371/1841, br. 2326/1841 — svi u RGub. svež. 1182/1841, Abt. 8. i Kr. građevinske direkcije u Rijeci br. 135/1842 — u RGub. svež. 1192—1842, Abt. 8, fasc. 6.

¹⁶⁷ D. KLEN, spom. djelo, str. 74—76.

¹⁶⁸ Spis riječkog Magistrata br. 589/1814, kut. 153, HAR.

¹⁶⁹ Grad Rijeka je naplaćivao 30 krajcara po toni izgrađenog broda na riječkom području a za popravke 15 krajcara. — Spis riječkog Magistrata br. 617/1815, kut. 156/1, HAR.

¹⁷⁰ Spis riječkog Gubernija br. 961/1846, svež. 1236, Abt. 8, fasc. 6, HAR.

Medanić svaki po jedan brigantin, prvi od 279 a drugi od 223 tone nosivosti. Godine 1829. gradi i Ivan Foretić jedan brod od 400 tona nosivosti.¹⁷¹

Od 1. studenog 1829. godine dalje sačuvani su godišnji podaci o gradnji brodova duge plovidbe, njihovoj nosivosti i vrijednosti. Evo pregleda sastavljenog prema tim podacima do godine 1836/1837:

Godina ¹⁷² (vojna)	sagrađeno brodova duge plovidbe		ukupna vrijednost u forintama	
	broj	ukupna tonaža ¹⁷³	bez opreme	s opremom
1829/1830.	5	1.382	45.900 ¹⁷⁴	
1830/1831.	3	917	26.600 ¹⁷⁵	
1831/1832.	3	723	21.000	39.500 ¹⁷⁶
1832/1833.	1	143	4.930	11.240 ¹⁷⁷
1833/1834.	2	580	16.070	28.260 ¹⁷⁸
1834/1835.	3	982	29.300	54.700 ¹⁷⁹
1835/1836.	2	551	18.000	35.000 ¹⁸⁰
1836/1837.	3	400	16.670	35.200 ¹⁸¹

Kako pokazuju spisi iz kojih su uzeti gornji podaci, u tom se razdoblju najviše grade brodovi jedrenjaci duge plovidbe tipa brigantin (od 160 do 400 tona nosivosti), zatim pulaka (preko 380 tona) te gdje koji bark (oko 400 to-

¹⁷¹ Vidi spise riječkog Magistrata br. 1753/239-1816, kut. 156/2; br. 233/1824; kut. 227; br. 3354/1829, kut. 272/1 — svi u HAR.

¹⁷² Vremensko razdoblje koje je služilo kao mjerna jedinica za tadašnja izvještavanja bila je tzv. vojna godina »Militär-Jahr«, ili tal. »anno militare«. Ta je godina počinjala 1. studenog a završavala 31. listopada iduće godine.

¹⁷³ Nosivost jedne tone kod svih trgovačkih brodova domaće gradnje, u razmjeru sa mjerenjem brodske zapremine vršenim s »pariškom stopom« (32,5 cm), ovdje se također izračunava podudarno sa 1748 »bečkih funti« (560 gr.) ili sa 2000 »francuskih libara« (489 gr.). Te odredbe važe od 1820. godine. (Dvorski dekret broj 3398 od 10. prosinca 1819. godine. — Vidi spis riječkog Gubernija br. 2726/1836. svež. 1128/1836, Abt. 8, f. 3, HAR).

¹⁷⁴ Dva broda sagrađio je te godine Ivan Foretić, i to jedan brick-scooner od 173 i 40/94 tone, vrijedan 6.000 forinti, i jedan brigantin od 434 i 8/94 tone, vrijedan 16.000 forinti (za Ivana Risnića iz Odese). Tri broda sagrađio je Andrija Zanon, i to jedan pelig od 48 i 58/94 tone, vrijedan 900 forinti; jedan brigantin od 342 i 86/94 tone, vrijedan 11.000 forinti te jednu pulaku od 383 i 73/94 tone, vrijednu 12.000 forinti. Vidi, spis RGub. br. 78/1831, svež. 1059/1831, Abt. 8, f. 3, HAR.

¹⁷⁵ I za brodove sagrađene idućih godina postoje podaci kao za one navedene u bilješci 184. No, njihovo detaljno nabranjanje ne bi bitno doprinosilo jasnoći i preglednosti izlaganja u ovom radu. Bit će stoga dovoljan samo poziv na izvor podataka: spis RGub. br. 63/1832, svež. 1075/1832, Abt. 8, f. 3, HAR.

¹⁷⁶ Spis RGub. br. 78/1833, svež. 1105/1834; br. 538/834, isti svež., HAR.

¹⁷⁷ Spis RGub. br. 538/1834, svež. 1105/1834, Abt. 8, f. 3, HAR.

¹⁷⁸ Spis RGub. br. 93/1834, svež. 1105/1834, Abt. 8, f. 3, HAR.

¹⁷⁹ Spis RGub. br. 13/1836 i 3558/1836, svež. 1128/1836, HAR.

¹⁸⁰ Spis RGub. br. 835/1837, svež. 1139/1837, Abt. 8, f. 3, HAR.

¹⁸¹ Spis RGub. 3571/1837, svež. 1139/1837, Abt. 8, f. 3, Har.

na) i nava (preko 380 tona). U tom razdoblju stavljeni su u istu skupinu veći brodovi i manji brodovi tipa pielig (od 30—50 tona), koji su se obično upotrebljavali za veliku obalnu plovidbu. Do godine 1831/1832. u podacima se kao vrijednost broda stavljala jedna svota, a od te godine dalje redovito su stavljanje dvije svote: prva označava vrijednost golog broda s jarbolima, a druga kompletan brod s opremom (jedrima, užetima, lancima i sidrima), pri čemu je prva vrijednost manje podložna utjecaju želja naručitelja.

Prosječna vrijednost jedne izgrađene tone nosivosti broda razlikuje se od broda do broda. Vrijednost broda, naime, ovisi od mnogih faktora, kao što su kvaliteta materijala, finoća izrade i drugo, što ovisi od zahtjeva naručitelja. Prosječna vrijednost tone za čitavu skupinu brodova lako potpada pod utjecaj već i jednog skupljeg broda. Zbog toga je izvršeno proračunavanje prosječne vrijednosti jedne tone samo za brodove duge plovidbe izgrađene 1829/1830. i 1836/1837. godine u oba slučaja uzeta je vrijednost brodova bez opreme, pa je prosječna vrijednost jedne tone nosivosti broda 1829/1830. iznosila 33 forinte, a 1836/37. godine 44 forinti (s opremom čak 88 forinti).

Čini se po svemu da na gradnju jedrenjaka na području Rijeke nije izvršila nikakav utjecaj činjenica što je 1836. godine u kraljevičkom arsenalu Pritchard, po narudžbi carskog erara, izgrađen prvi parobrod, nazvan »Maria Anna«, od 576 tona. Brod je pripadao austrijskoj ratnoj mornarici, a uspjele pokusne vožnje izvršene su po Kvarneru.¹⁸²

¹⁸² Izvještaj Lučke kapetanije u Kraljevici br. 212 od 14. studenog 1836. godine o prvoj pokusnoj vožnji »Marie Anne«, vrlo je zanimljiv. Parobrod je krenuo ravno prema Velikim vratima Kvarnera. Bilo ga je prelijepo vidjeti, udaljavao se brzo i doskora nestao s vidika. Rad stroja udešen je prema mogućnostima drvenog brodskog trupa. Vratio se u 1 sat poslije podneva ploveći mimo Brseča, Lovrana, Voloskog i riječke luke. Na povratku je utvrđeno da je vozio brzinom od 10 milja. Lučka kapetanija bila je odredila da brod za svaki slučaj prati 6 naoružanih čamaca (tipa »guzz«), svaki s po 7 mornara, i kraljevska »lancia«. Zbog dobrog uspjeha bili su svi zadovoljni. — Spis RGub. Pres. br. 3638, od 15. studenog 1836.

^{183a} U službenim izvještajima do 1871. godine nosivost brodova iskazuje se u starim tonama. Po Zakonu o nosivosti trgovačkih brodova od 15. svibnja 1871. godine nosivost se utvrđuje u tzv. registarskim tonama. 100 starih tona jednako je 82 reg. tone. Vidi predgovor publikaciji na mađarskom i talijanskom jeziku: »Movimento dei navigli nel porto di Fiume negli ultimi 70 anni. Fiume 1885.«.

^{183b} Spisi RGub. br. 3375/1839 i br. 3590/1839, svež. 1158/1839, HAR.

¹⁸⁴ Spisi RGub. br. 3375/1839, br. 3455/1839 i 3590/1839, svež. 1158/1839, HAR

¹⁸⁵ Spisi RGub. br. 3245/1840 i br. 3251/1840, svež. 1170/1840.

¹⁸⁶ Spisi RGub. br. 3944/1841 i br. 3963/1841, svež. 1181/1841.

¹⁸⁷ Spis RGub. br. 3841/1842, svež. 1191/1842, HAR. Godine 1842. uveden je nov način utvrđivanja nosivosti trgovačkih brodova. Pravilnik o tome u spisu RGub. br. 180 od 12. siječnja 1842, svež. 1190/1842, HAR.

¹⁸⁸ Spisi RGub. br. 3732/1843 i br. 3735/1843, svež. 1200/1843.

¹⁸⁹ Spis RGub. br. 3862/1844, svež. 1211/1844, HAR.

¹⁹⁰ Spis RGub. br. 3640/1845, svež. 1223/1845, HAR.

¹⁹¹ Spis RGub. br. 3609/1846, svež. 1235/1846. Spiridon Gopčević, tršćanski kapitalist, naručio je u Rijeci te godine 3 brigantina, 1 navu i 1 malu navu u ukupnoj vrijednosti od 235.000 forinti.

BRODOGRADNJA PREMA IZVJEŠTAJIMA RIJEČKOG GUBERNIJA:

	Vojna godina	sagrađeno brodova duge plovidbe			
		broj	ukupna tonaža ^{183a}	ukupna vrijednost u forintama	
				bez opreme	s opremom
Rijeka	1837/1838.	6	2.101	79.125	162.170 ^{183b}
Kraljevica	—	—	—	—	—
Rijeka	1838/1839.	8	3.070	118.000	221.000 ¹⁸⁴
Kraljevica	—	6	1.663	82.500	172.000
	ukupno:	14	4.733	200.500	393.000
Rijeka	1839/1840.	11	3.180	150.370	274.130 ¹⁸⁵
Kraljevica	—	7	1.948	157.900	199.700
	ukupno	18	5.128	308.270	473.830
Rijeka	1840/1841.	10	3.048	138.665	253.420 ¹⁸⁶
Kraljevica	—	1	261	17.000	25.000
	ukupno	11	3.308	155.665	278.420
Rijeka	1841/1842.	10	3.099	132.340	252.115 ¹⁸⁷
Kraljevica	—	—	—	—	—
Rijeka	1842/1843.	9	2.229	100.850	188.800 ¹⁸⁸
Kraljevica	—	—	—	—	—
Rijeka	1843/1844.	10	2.696	152.960	273.440 ¹⁸⁹
Kraljevica	—	—	—	—	—
Rijeka	1844/1845.	10	2.970	143.655	285.253 ¹⁹⁰
Kraljevica	—	—	—	—	—
Rijeka	1845/1846.	16	6.144	306.200	580.700 ¹⁹¹
Rijeka	1847.	22	8.450	—	—
Kraljevica	—	1	380	—	—
	ukupno	23	8.830	—	966.845 ¹⁹²
Rijeka	1848.	14	5.648	—	—
Kraljevica	—	3	889	—	—
	ukupno	17	6.537	—	702.450 ¹⁹²

Broj sagrađenih brodova i njihova ukupna tonaža od godine 1837/38. do 1848. godine u odnosu na raniji period od 1829/30. do 1836/37. godine višestruko su se povećali. Prosječna pak nosivost brodova izgrađenih u ta dva vremenska raspona povećala se od ranijih 258 na 356 tona. Porasla je i vrijednost jedne tone nosivosti, kod broda bez opreme na 48 od ranijih 31 forinte, a kod opremljenog broda na 90 forinti od ranijih 65 forinti.¹⁹³

Ovaj porast brodova kao i povećanje cijene po toni nosivosti izazvala je povećana potreba prometa za većim brodovima i brodskom nosivošću.

¹⁹² Podaci za ove dvije godine, 1847. i 1848. uzeti su iz »Rapporto generale pel quadriennio 1854—1857 della Camera di commercio e d'industria in Fiume«, Rijeka 1858, str. 86. i 87. Podaci su iskazani za kalendarsku godinu. Podaci u tom izvještaju Komore za ranije godine ne slažu se s onima navedenima u ovom radu jer su iskazani također za kalendarske godine, a k tome su još uzimali u zbroj i brodove velike kabotaže.

¹⁹³ U svim službenim izvještajima iskazivana je vrijednost brodova upotrebom talijanskog termina »valore« ili »valore approssimativo«, pa je i u našem tekstu upotrijebljen termin »vrijednost«. R. Bičanić je u spom. djelu na više mjesta spomenuti talijanski termin preveo terminom »trošak«, što je posvema neprikladno jer je »trošak« nešto svršeno i određeno.

U brodove duge plovidbe izvještaji uvrštavaju: »brick-scooner« (100—180 t.); »brigantin« (120 — preko 400 t.); »pulaka« (blizu 400 t.); »bark« (290 do 400 t.); »nava« (preko 500 t.). Tip »nave« manje nosivosti nazivlje se »navet-ta«, tj. mala nava. Tip broda, odnosno njegov naziv, zavisi ne toliko od nje-gove nosivosti koliko od njegova oblika, broja jarbola i jedara.¹⁹⁴

Cijene, odnosno vrijednosti brodova, iskazane u izvještajima kretale su se ovako: godine 1831. jedan pielig od 48 tona vrijedio je 900 forinti; brick-scooner od 173 tone 6.000 forinti; brigantin od 342 tone 11.000 forinti. Godine 1832. brigantin »Giojello« od 122 tone 4.000 forinti. Godine 1836. »bark« »Gra-ziadio« od 408 tona 12.000 forinti, ali s opremom 20.000 forinti; iste godine je-dan brigantin od 244 tone vrijedio je 9.500 forinti, ali s opremom 18.000 forin-ti; jedan pielig (»Paziente«) od 22 tone vrijedio je 400 forinti, ali s opremom 700 forinti. 1839. godine jedan brigantin od 285 tona vrijedio je 10, odnosno 25 tisuća forinti. Godine 1844. brigantin od 285 tona — 17, odnosno 21 tisuću; »brick« od 332 tone vrijedio je 40, odnosno 60 tisuća forinti. Iste godine drugi »brick« od 346 tona vrijedio je svega 16.200, a s opremom 31.000 forinti. Ovaj pregled pokazuje očito ono što je već ranije istaknuto — da vrijednost poje-dinog broda ovisi ne samo od cijene utrošenog drvenog materijala i uloženog rada već dobrim dijelom i od opreme broda, zavisno od želje naručitelja. Iz izvještaja se, na primjer, razabire da su svi brodovi koje naručuje S. Gopče-vić, tršćanski trgovac i kapitalist, mnogo skuplji od istovrsnih po tipu brodova drugih naručitelja (vidi naprijed spomenuti brick od 332 tone izgrađen 1844. godine za Gopčevića i slijedeći brick od 346 tone, sagrađen za Paravića, Kru-žića i Zanova).¹⁹⁵

Škverovi odnosno prostori na kojima su se gradili brodovi na području riječkog Gubernija nalazili su se na više mjesta. Već smo ranije spomenuli da su se brodogradnja i remont brodova poslije odlaska Francuza proširili duž cijele desne obale Rječine — od starog kazališta do mosta na Rječini. Kad su, međutim, stali sve više napredovati radovi na čišćenju korita Rječine i zasi-pavanju tog dijela obale, nađen je novi brodogradilišni prostor na lijevoj obali Rječine do fratarske brajde, tj. na strani Sušaka. To je neke vrste »javni škver«, kojim se, uz odobrenje, može svatko služiti.¹⁹⁶ Značajniji stalni škver započeo je graditi i uređivati Andrija Zanon ispod svojeg vinograda na Pe-ćinama. Tom je prilikom posebna komisija morala utvrditi da njegov škver neće smetati gradnji ceste do lazareta u Martinšćici (I). Drugo brodogradilište nalazilo se u Martinšćici, zatim iduće u Bakru i napokon u Kraljevici. Brodo-gradilište u Kraljevici bilo je državno i za rad na njemu tražila se posebna dozvola.¹⁹⁷

¹⁹⁴ Vidi natuknicu »Jedrenjak« Petra MARDEŠICA u Pomorskoj enciklopediji, sv. 3, Zagreb 1956, str. 656—658; ZLATKO HERKOV, Gradnja ratnih brodova u Kraljevici 1764—1767, Pazin—Rijeka 1979, str. 133—151.

¹⁹⁵ Opaža se uopće da se četrdesetih godina XIX. stoljeća počinju češće raditi kvalitetniji brodovi. U godišnjim izvještajima Gubernija takva kvaliteta opisana je u rubrici »osservazioni«, tj. opaske. Tu se na primjer ističe da je brod »vrlo dobro rađen, od čvrstog drva, učvršćen i podstavljen bakrom« (odnosno talijanski: »molto ben lavorato, con forte legname, ficcato e fodrato di rame«), ili opaskom »sav učvršćen bakrenim čavlima« (odnosno talijanski: »tutto ficcato con chiodi di rame«).

¹⁹⁶ Vidi na primjer spis RGub. br. 2737 od 19. rujna 1834, svež. 1105/1834, HAR.

¹⁹⁷ Spis RGub. 2816/1836, svež. 1127/1836; br. 3689/1938, svež. 1149/1938, HAR.

U samoj Rijeci spominje se u to vrijeme brodogradilište »Podpinjol«, talijanski »Al Pino«, koje se nalazilo zapadno od središta grada.¹⁹⁸

Među brodograditeljima tog vremena najčešće i najviše se ističe ime Andrije Zanova. On je sam, u razdoblju od 1829/30. pa do 1845/46. godine izgradio trideset šest brodova duge plovidbe, od oko 12.000 tona, u vrijednosti od ukupno 720.000 do 900.000 forinti. On je ne samo najproduktivniji već, kako se čini, i najsolidniji brodograditelj. Poznati tršćanski kapitalist S. Gopčević je sve svoje vrlo skupe brodove naručivao upravo kod njega. Njegov prezime-njak Vincenc Zanon radi u mnogo skromnijem opsegu, na Sušaku, od godine 1834/35. pa do kraja ovog razdoblja koje opisujemo. Od ostalih brodogradite-lja koji se češće javljaju u izvještajima svakako treba spomenuti Ivana Fore-tića, koji gradi na Rijeci (»Pod Pinjol«), zatim M. Cattalinicha, V. Tominića i od četrdesetih godina dalje Ivana Spadona, P. Buranella i L. Rosa. Po jednoj službenoj statistici bilo je 1847/48. godine u riječkim brodogradilištima ukupno 8 brodograditelja: 4 na Sušaku, 1 na Pećinama, 1 u Martinšćici i 2 u Rijeci (»pod Pinjol«). Prema istom izvoru i iste godine bilo je u Trstu samo 4 bro-dograditelja.¹⁹⁹ Svakako ti brodograditelji, majstori koji su preuzimali na-rudžbe za gradnju broda, nisu sami gradili brod. Nemamo podataka o kvali-fikacijama tih brodograditelja; oni su svoj zanat naučili kod drugih brodogra-ditelja. U Rijeku su dolazili majstori iz Venecije (Zanon, Spadon), ali i iz Dalmacije. Koliko su oni imali radnika u gradnji do 1856. godine, nema sigur-nih podataka. Sigurno je to ovisilo od narudžbi koje je brodograditelj preuzeo. Velika specifikacija poslova u tim brodogradilištima, kakvu spominje R. Bi-čanić, teško se može prihvatiti. Isto tako i broj radnika, naročito za 1823. godinu, kada je riječka brodogradnja tek počela ponovno oživljavati. Podaci prema nepouzdanim izvorima za 1823. g. (po Tomsichu) čak su i u običnoj usporedbi s podacima iz 1856. i 1860. godine upravo nevjerojatni. Po tim bi podacima kod riječkih brodograditelja radilo čak 810 radnika, tj. 200 više ne-go 1856. godine, kada se proizvodilo 6 puta više brodova. Zbog toga se ne mo-že govoriti o tome dok se ne dode do sigurnijih podataka.²⁰⁰

O snabdijevanju brodograditelja potrebnim materijalom nije se sačuvalo mnogo vijesti. Snabdijevanje drvom nije moralo praviti poteškoće. Šume Goro-skog kotara, Istre, pa i one dalje, lako su novim prometnicama mogle snabdije-vati Rijeku. Isto tako užad i jedra, potrebna za brod, proizvodila su se u sa-moj Rijeci. Do teškoća u snabdijevanju željeznom opremom za brodove došlo je negdje oko 1846. godine, zbog naglog i jakog porasta narudžbi brodova.

¹⁹⁸ Spomenuti Izvještaj Trgovinsko-industrijske komore u Rijeci u bilj. 202 navodi da je 1862. godine na području te komore postojalo 11 brodogradilišta. Od njih je u vrijeme na koje se odnosi ovaj rad postojalo svega 6. To su bila: naj-starije u Kraljevici, podignuto za Karla VI. na prostoru od 6480 četv. hvati; dva brodogradilišta na području trsatske općine, na Pećinama, od kojih je jedno radilo od 1740. godine, vjerojatno ono do fratarske Brajde na prostoru od 274 četv. hvata, zatim drugo na Pećinama, koje je radilo od 1828. godine na 278 četv. hvati pro-stora, a otvorio ga je Andrija Zanon; brodogradilište u Martinšćici, koje je radilo od 1801. godine na 666 četv. hvati prostora; brodogradilište »Pod Pinjol«, koje je radilo od 1806. godine na prostoru od 721 četv. hvata; i, konačno, drugo brodogra-dilište na lokalitetu »Pod Pinjol«, koje je započelo raditi 1846. g. na prostoru od 814 četv. hvati. Izvještaj Komore ne spominje ona brodogradilišta na slobodnim obalnim prostorima kojima su se pojedinci povremeno služili za popravke ili za gradnju brodova uz prethodnu dozvolu Lučke kapetanije.

¹⁹⁹ Vidi: Tafeln zur Statistik der oesterreichischen Monarchie für die Jahre 1847 und 1848, Jahrgang XX—XXI, Wien 1853, Zweiter Theil, Tafel 6.

²⁰⁰ R. BIČANIĆ, spom. djelo, str. 136. i d.

Radionice, naime, koje su izrađivale lance, sidra i ostalu željeznu opremu — među njima naročito radnja Stjepana Perušića — ostale su bez potrebnog željeza. Stoga je riječka Trgovinska deputacija zatražila od riječkog Gubernija da sa svoje strane pomogne da se ishodí dozvola za uvoz željeza.²⁰¹ Brodograditeljima riječkog područja, izuzev Kraljevice, dosta česte teškoće pricinjala su oštećenja kojima je bila izvrgnuta morska obala, naročito oni dijelovi koji su gledali prema jugozapadu. Isto tako su nanosi Rječine nakon oluja, naročito na lijevoj obali, pravili smetnje brodograditeljima i izazivali proteste kod riječkog Magistrata. Magistrat je, naime, bio dužan, zbog takse koju je naplaćivao, da drži obalu sposobnu za brodogradnju.²⁰²

Naručitelji brodova kod brodograditelja na riječkom gubernijskom prostoru nisu bili samo Riječani. Dobra kvaliteta izrade i povoljne cijene privlačili su naručitelje ne samo iz bližih već i iz udaljenijih krajeva. Među takvim naručiteljima ističe se već spomenuti tršćanski trgovac i kapitalist Spiridion Gopčević. On je 1846. godine naručio u Rijeci 3 brigantina, 1 manju navu i 1 navu za ukupnu vrijednost od 235.000 forinti.²⁰³ Godine 1836. naručuje J. Minerbi iz Trsta jedan bark od preko 400 tona nosivosti. Iz Trsta pridolaze još i druge narudžbe. Godine 1840. gradi se jedan brigantin za A. Milanovića iz Izmailije u Rusiji. Godine 1842. naručuju Ljubljancani Gasser i Jellouscheg bark s nazivom »Laybach« od preko 400 tona nosivosti. O visokoj konjunkturi riječke brodogradnje svjedoči ovih nekoliko izabranih primjera. Takvo stanje potvrđuje i B. Kojić, koji navodi da je »u vrijeme kada je brodarstvo Pelješca započelo svoj fenomenalni uspon, u razdoblju od 1831. do 1853. godine, od ukupno 34 broda duge plovidbe peljeških brodovlasnika, 17 brodova sagrađeno u Rijeci, Sušaku, Martinšćici, Kraljevici i na Pećinama... Zna se da su Pelješćani tada od svih svojih brodova najviše cijenili brodove sagrađene u Rijeci«. Razlog za to B. Kojić nalazi u tome što je uz radnu snagu drvo činilo glavni trošak izgradnje broda, a »velikim i još neiskorištenim hrastovim šumama bila su najbliža brodogradilišta sjevernog Jadrana...«.²⁰⁴

Pored navedenih primjera stranih naručitelja brodova kod riječkih brodograditelja, glavninu naručitelja čine domaći ljudi, stanovnici na području riječkog Gubernija, kao na primjer: Ivan Smić, Randić, Katnić, Perušić, M. Vičević, Kozulić, Martinolić, Bakarčić, Medanić, Peršić, Scarpa, Terzy i drugi.

Unatoč općenito vrlo cijenjenoj riječkoj brodogradnji, Riječani su, međutim, katkad naručivali svoje brodove i izvan riječkog područja, najčešće na području susjednog tršćanskog gubernija. U desetljeću 1833/34—1843/44. oni su, prema gubernijskim izvještajima, izvan riječkog područja naručili 19 brodova, pretežno manje veličine, od gaete do trabakula, s izuzetkom jednog brigantina od 280 tona nosivosti — koji je zatim prodan u Valparaíso. Vjerojatno su razlog tome razni gospodarski razlozi. Zbog istih razloga Riječani su izvan svog područja i kupovali brodove. Tako su u spomenutom desetljeću kupili 49 brodova manje veličine, ukupne tonaže 2.710 tona nosivosti. Od njih je samo jedan imao preko 450 tona nosivosti. U istom razdoblju Riječani su prodali 32 broda od ukupno svega 1.353 tone.

²⁰¹ Spis RGub. br. 9272/1847, svež. 1245/1847, HAR.

²⁰² Spis riječkog Magistrata, br. 3354/1829 i br. 3458/1829, kut. 272, HAR.

²⁰³ Spiridion Gopčević se bavio i prodajom brodova. Poznato je da je on nekoliko brodova koje je dao izraditi u Rijeci prodao za ratnu mornaricu Argentine. — Vidi: »Eco del Litorale Ungarico«, god. II, br. 88 od 1. veljače 1845.

²⁰⁴ BRANKO KOJIC, Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vjekove, Pomorski zbornik, I, Zagreb 1962, str. 103—104.

Te promjene vlasništva nad brodovima, kojima pridolazi još i mogućnost idealne podjele vlasništva nad brodovima duge plovidbe i velike obalne plovidbe (velike kabotaže) na 24 dijela, karata, koji se mogu i pojedinačno otuđiti²⁰⁵, otežavaju u znatnoj mjeri utvrđivanje koliko je zapravo brodova stvarno bilo u vlasništvu Riječana. Pomanjkanje registara s ubilježanim vlasništvom nad pojedinim brodom iz tog vremena upućuje nas na sačuvane godišnje izvještaje i iskaze riječkog Gubernija, koji bi nam mogli bar donekle pomoći.²⁰⁶ Prema tim podacima sastavljen je pregled brodova koji su odnosne godine dobili od riječkog Gubernija patent za dugu plovidbu, putnicu (pasoš) za veliku kabotažu ili potvrdu (licencu) za malu kabotažu.

Godina	BRODOVI ²⁰⁷					
	duge plovidbe		velike kabotaže		male kabotaže	
	broj	tona	broj	tona	broj	tona
1827/28.	55	12.709	79	2.366	53	143
1828/29.	60	13.717	83	2.424	58	157
1829/30.	58	13.124	62	2.139	45	118
1830/31.	58	14.111	86	2.799	51	145
1831/32.	56	13.800	99	3.920	56	164
1832/33.	51	12.292	97	3.958	66	211
1833/34.	48	11.883	92	3.822	67	201
1834/35.	48	11.974	91	3.797	66	198
1835/36.	39	10.580	89	4.080	67	225
1836/37.	47	12.113	79	3.431	69	256
1837/38.	56	14.741	72	3.182	69	291
1838/39.	62	17.197	78	3.609	67	294
1839/40.	67	19.848	70	3.397	65	292
1840/41.	75	22.661	73	3.512	68	307
1841/42.	82	24.608	76	3.833	66	318
1842/43.	87	26.073	68	3.352	37	269*
1843/44.	86	25.082	69	3.512	43	313
1844/45.	88	25.394	72	3.883	47	340
1845/46.	95	27.567	69	4.349	49	419
1848.	104	34.529	74	5.320	51	522

* Godine 1842. doneseni su novi propisi o utvrđivanju nosivosti.

²⁰⁵ Dioba vlasništva broda na idealne dijelove, kod nas na 24 jednaka dijela, zvana »karate«, bila je nekada vrlo raširena. Bilo je to doba kada je opasnost plovidbe morem bila mnogo veća nego danas. Ulaganjem, naime, imovine u karate više brodova smanjivao se rizik gubitka po zakonu vjerojatnoće. Pored toga je karatno suvlasništvo broda omogućavalo i manje imućnima da sudjeluju u privrednom pothvatu trgovačkim brodom. — Vidi o tome i: VLADISLAV BRAJKOVIĆ, »Karate«, Pomorska enciklopedija, sv. 4, Zagreb 1957, str. 254.

²⁰⁶ Riječki Gubernij je na traženje tršćanskog Gubernija 1823. godine poslao jedan pregled brodova koji su pripadali riječkom gubernijalnom prostoru. Bilo je: 37 brigantina, 1 bombarda, 3 golete, 1 nava, 4 peliga, 2 pulake i 2 trabakula RGub. br. 1507/1823, svež. 909, Abt. 8, f. 5.). Rijeku je prema tome 1823. godine brodovljem jedva jača nego 1803. godine. Godine 1803. Rijeku je imala mnogo veći broj trabakula (G. KOBLER, spom. djelo, sv. II, str. 94—95).

²⁰⁷ Podaci za ovu tabelu uzeti su iz godišnjih izvještaja riječkog Gubernija. Brojevi tih izvještaja za pojedine godine isti su kao i oni spomenuti u ranijim tabelama ovog poglavlja za podatke istih godina, pa se stoga ovdje ne ponavljaju. Vidi naprijed odnosne bilješke.

Jedan dio u gornjem pregledu iskazanih brodova duge plovidbe pripadao je vlasnicima koji nisu imali domicil u Rijeci («... i quali per essere i loro proprietari domiciliati fuori del Litorale non possono essere ascritti a verun de porti dele medesimo...»). Pisac izvještaja Trgovinsko-industrijske komore u Rijeci za 1858—1861. godinu tvrdio je da je 3/4 brodova pripadalo vlasnicima domiciliranim na području Rijeke.²⁰⁸ Provjeravanjem godišnjih izvještaja Gubernija i izračunavanjem došao sam do nešto skromnijeg omjera u korist Riječana.²⁰⁹ Od ukupnog broja brodova duge plovidbe u gornjoj tabeli bilo bi, prema mojem računu, 1836/37. godine 75% u vlasništvu Riječana, dakle jednako kao i u izvještaju Trgovinsko-industrijske komore u Rijeci, ali za kasnije godine 60%.

Imajući u vidu da je vrijednost tek izgrađenih brodova svakako veća od one koju imaju brodovi u upotrebi, ipak, u nedostatku drugog načina utvrđivanja vrijednosti brodova u upotrebi, primijenit ćemo prosječnu vrijednost jedne izgrađene tone nosivosti na ukupnu tonažu brodova u gornjoj tabeli. Postupivši tako, dobit ćemo da je 1827/28. godine vrijednost 12.709 tona brodovlja duge plovidbe, bez opreme, iznosila zaokruženo 384.000 forinti, a s opremom 846.000 forinti. Brodovlje pak 1845/46. godine od 27.567 tona vrijedilo je bez opreme 1,322.000, a s opremom 2,481.000 forinti. To bi drugim riječima značilo da je vrijednost cijele flote trgovačkog brodovlja duge plovidbe bez opreme 1845/46. bila narasla za 120%, a one s opremom za 87%. Ako dalje primijenimo na gornje brojke postotak udjela riječke flote, flote u Rijeci domiciliranih vlasnika, naći ćemo da je vrijednost te riječke flote s opremom porasla od 634.000 na 1,489.000 forinti, tj. za 130%. Taj porast nije nerealan ako se uzme u obzir da je riječka flota bila još na daleko nižem stupnju neposredno poslije odlaska Francuza nego što je bila 1827/28. godine, koju smo uzeli kao početnu u gornjem računanju. Naravno, ovo računanje i njegovi rezultati vrijede samo za dobivanje bar približne slike uspjeha i rentabilnosti ulaganja u brodarstvo. Istina je također da nije sve početno ulaganje potjecalo iz pomorstva, ali nije ni sav ekonomski uspjeh u pomorstvu ponovno ulagan i trošen u pomorstvo.

Prema jednoj specifikaciji riječkog Gubernija iz 1846. godine, od tridesetak vlasnika brodova duge plovidbe najsnažniji brodovlasnik bio je Ivan Matij Kozulić.²¹⁰ On je, kao samovlasnik, posjedovao 2 brigantina, 1 navu i 1 pulaku. Osim toga bio je suvlasnik s 12/24 u 2 brigantina, s 8/24 u 1 navi, te sa 6/24 u još jednoj navi. Približna vrijednost kapitala što ga je Kozulić imao uloženog u brodove duge plovidbe bila je između 160 i 200 tisuća forinti. Bio je dakle mnogo slabiji od S. Gopčevića iz Trsta, koji je te iste godine — dakle

²⁰⁸ Raporto della Camera di commercio e d'industria in Fiume pel quadriennio 1858—1861, Fiume 1862, str. 23. Prema godišnjim izvještajima riječkog Gubernija smatrali su se upisanima u jednoj od njegovih luka oni vlasnici koji su bili domicilirani ne samo u Rijeci, Bakru i Kraljevici i njihovu području već i oni koji su svoj domicil iskazivali alternativno, kao npr. Rijeka—Lošinj Mali, ili Rijeka—Lovran, ili Rijeka—Karlovac i sl. Godine 1845/1846. čak su 62 broda s ukupno 18.266 tona nosivosti pripadala vlasnicima s tako iskazanim domicilom.

²⁰⁹ U tom cilju obrađeni su podaci za godine 1829/30—1831/32, 1834/35, 1835/36, 1839/40, 1842/43, 1843/44. i 1845/46. Prema izvještaju riječkog Gubernija br. 801/1842, od brodova sagrađenih na području riječkog Gubernija u posljednje tri godine, do 1842. pripadalo je ovdje domiciliranim vlasnicima 37 brodova s 12.230 i 11/94 tona nosivosti i posadom od 499 mornara.

²¹⁰ Spis RGub. br. 3607/1846, svež. 1235/1846, HAR.

u jednoj godini — naručio u Rijeci za preko 230.000 forinti brodova duge plovidbe.²¹¹ Dosta slabiji od Kozulića bio je riječki brodovlasnik Josip Bakarčić. On je imao kao samovlasnik 1 navu i bio je suvlasnik s 8/24 drugih dviju nava, i s 12/24 u dva brigantina. Svi ostali, Medanić, Derenčin, drugi Kozulići, Mohović, Desković, Katalinić, Lazarić, Matesić, Randić, Scarpa, Bonetić i drugi, bili su daleko slabiji.

Jačanje riječkog brodarstva duge plovidbe počinje tek počev od 1837/38. godine. Od tada počinje rasti njihova ukupna tonaža, ali i broj brodova, pa je prosječna tonaža jednog broda duge plovidbe od 1827/28. do 1845/46. porasla za 25%.

Za brodove obalne, kabotažne plovidbe²¹² može se općenito reći da njihov ukupni broj ne raste osjetljivo, no njihov porast u nosivosti vrlo je značajan. Brodovi velike obalne plovidbe povećali su nosivost između 1827/28. i 1845/46. godine od prosječnih 30 tona na prosječnih 63 tone. Broj brodova male kabotaže do 1831/32. godine nije se bitno mijenjao. Od tada do 1941/42. godine taj se broj kretao unutar povećanja od oko 20%. Tada se njihov broj u statistici znatno smanjuje jer su promijenjeni kriteriji za njihovu ocjenu. Međutim, prosječna nosivost i brodova male kabotaže znatno se povećala, pa je od 1827/28. do 1845/46. od prosječne 2,7 tone porasla na 8,5 tona. Općenit porast prosječne nosivosti brodova kabotaže, a naročito brodova male kabotaže, odražava poraslu potrebu za brodovima veće nosivosti za obalni promet. Ona je posljedica potrebe prijenosa većih količina robe, a i ekonomičnosti takvog transporta.

Razmatranje riječke brodogradnje i snage riječkih brodovlasnika u cjelini navodi nas na neke zaključke.

U Rijeci su jačanje brodogradnje, a i osjetljiviji porast broja brodova u vlasništvu stanovnika riječkog područja, dakle kapitala uloženog u brodove, započeli tek 1837/38. godine, dakle gotovo četvrt stoljeća nakon što je Rijeka ponovno došla pod austrijski suverenitet, odnosno 16 godina poslije administrativno-političkog povezivanja Rijeke s Mađarskom.

²¹¹ Već više puta spomenuti Spiridion Gopčević, promućuran je kapitalist, koji poduzima svakovrsne poslove iz kojih spretno izbija velike profite. Spomenuli smo i njegove prodaje brodova Argentini. Tako je 1841. godine prodao Argentini u Rijeci sagrađeni brigantin »Car Lazar«, koji je pretvoren u ratni brod pod imenom »Generale Belgramo«. U listopadu 1844. godine Gopčević je ponovno prodao Argentini jedan brigantin »Restaurador Rosas«, koji je također zbog izvanrednih maritimnih svojstava postao ne samo ratni već i komandni brod argentinske ratne mornarice. Prvi brod prodan je za preko 30, a drugi za 50 tisuća »patagonskih dolara«. Oba broda je sagrađio Andrija Zanon (vidi: »Eco del Litorale Ungarico«, g. II, br. 88). Godine 1846. naručio je S. Gopčević kod A. Zanona opet jedan brod, specijalno građen i opremljen. U izvještaju o brodovima izgrađenim te godine riječki Gubernij navodi da je to »mala nava« (»navetta«) od 362 i 100/110 tona, imena »Confederazione Argentina«. U »napomeni« je zabilježeno: »Brod je sagrađen savršeno precizno i fino, podstavljen je potpunoma bakrom i može biti naoružan kao ratni brod, jer se pretpostavlja da je izrađen za speculacijsku prodaju a ne za trgovanje«, (odnosno talijanski: »Bastimento costruito di tutto puto e finezza, fondato tutto di rame, e che può essere armato come legno da guerra, per così si suppone d'essere stato fatto per speculazioni di vendita che per il commercio.«).

²¹² O kategorijama plovidbe i posebno o obalnoj, kabotažnoj plovidbi vidi: VLADISLAV BRAJKOVIĆ, Plovidba, Kategorije, Pomorska enciklopedija, sv. 6, Zagreb 1960, str. 148—151. BELA GONDA, A Magyar tengereszet es a Fiumei kikötő, Budapest 1906, na str. 31, nabrojio je sve vrste brodova koji su se 1830. godine upotrebljavali na tzv. Ugarskom primorju, nazvavši ih tada uobičajenim talijanskim nazivom. Za svaki tip naveo je broj jarbola, prosječnu nosivost u tonama, gaz za pun i prazan brod. Brodovi su bili podijeljeni u 4 kategorije.

Istina, početni koraci u tome učinjeni su već do 1837/38. godine. Međutim, ni u tim prvim koracima a ni kasnije do 1848. godine Riječanima nije bila ukazana nikakva materijalna pomoć sa strane. Postignuti uspjesi rezultat su rada i nastojanja stanovništva ovoga kraja u iskorištavanju svog povoljnog geografskog smještaja, prirodnih svojstava zaleđa i mogućnosti koje su pružali tadašnji pomorski privredni tokovi.

6. RIJEČKA LUKA U RJEČINI ILI PRED GRADOM

O postojanju riječke luke poslije 1809. godine jedva se može govoriti. Mnogi prijedlozi o izgradnji riječke luke sve do četrdesetih godina XIX. stoljeća polaze od pretpostavke da je Rijeka imala ali da sada nema luke. Riječka je luka, koliko vijesti izvora sežu unatrag, bila u samom ušću Rječine. Što se u stvari dogodilo? Tok te rijeke, koji svake jeseni i proljeća nanosi ogromne količine šljunka i pijeska, potpunoma je zamuljio njeno ušće. Tlocrti Rijeke iz početka XIX. stoljeća pokazuju u ušću Rječine pješčani sprud koji se proteže od njene desne obale u polukrugu prema istoku i zatvara ulaz u Rječinu.²¹³ U bivšu luku mogli su ulaziti samo mali čamci i barke, dok su se veći brodovi morali sidriti pred Riječkom.

Da bi se Rječina ponovno osposobila za ulazak brodova, trebalo je pristupiti njenoj čišćenju. I još prije nego je za to bilo stvarne potrebe, zbog slabog prometa brodova, riječki je Okružni kapetanat zatražio od tršćanskog Gubernija, godine 1815, čišćenje luke.²¹⁴ Počev od 1815. godine daljem čišćenju Rječine posvećuje se i mnogo vremena i mnogo novaca, sve do kraja ovog perioda koji razmatramo. Pritužbe o nemogućnosti ulazanja brodova u Rječinu ponavljaju se iz godine u godinu. Tako deputati Zbora trgovaca (»Deputati del Corpo mercantile«) pišu 1819. godine Okružnom kapetanatu »... da je luka Rječine, jedini zaklon čamaca danas vrlo skućene riječke trgovine, u vrlo bijednom stanju.«²¹⁵

Znatnije čišćenje Rječine izvršeno je u proljeće 1822. godine, kada je utrošeno za radove na tome nekoliko tisuća forinti.²¹⁶ G. Kobler registrira u 1820. godini prvu aktivnu intervenciju da se pristupi većim radovima na uređenju riječke luke. Luka, jasno, još uvijek ostaje tradicionalno u ušću Rječine, ali se pomišlja na iskapanje umjetnog odvoda, kanala preko Franciškanske brajde, a dotadašnje ušće Rječine, produbljeno, da se i dalje upotrebljava kao luka.²¹⁷

²¹³ O stanju riječke luke u Rječini po odlasku Francuza najrječitije govori topografski prikaz Rijeke iz 1814. godine.

²¹⁴ Vidi spise riječkog Okružnog kapetanata br. 7101/748-1815, br. 3876/250-1815, svež. br. 811, HAR. Iste godine poslao je riječki Okružni kapetanat tršćanskom Guberniju izvještaj i prijedlog na koji način da se izradi luka u Rijeci (»Bericht mit dem Vorschlage auf welche Art für die Stadt Fiume ein geräumiger und zweckmässiger Hafen angestellt werden könnte.«).

²¹⁵ »... il porto della Fiumara, unico ricovero per le barche dell' in oggi assai limitato commercio di Fiume e nello stato il piu deplorabile...« (Dopis trgovinskih deputata Okružnom kapetanatu Rijeke — Spis Okr. kapetanata Rijeka br. 1064 od 20. veljače 1819, svež. 844/1819, HAR).

²¹⁶ Prema nepotpunim podacima izvađeno je te godine iz korita Rječine preko 343 kubna klaftera nanosa. — Spis Okružnog kapetanata Rijeka 4599/227 i 4598/226, svež. 861, HAR.

²¹⁷ G. KOBLER, spom. djelo, sv. III, str. 99.

Međutim, u peticiiji koju su 31. siječnja 1821. godine predali predstavnici grada Rijeke i njenih trgovaca caru, u prvoj točki prvi se put spominje izgradnja nove luke kapaciteta 50 brodova, dok bi sadašnja luka u ušću Rječine ostala u upotrebi za manje brodove i za čamce. Pokretač zamisli o izgradnji nove luke bio je, čini se, A. L. Adamić, koji je bio i istaknutiji član te deputacije.²¹⁸ Godine 1823. riječki Gubernij započinje prema nalogu Namjesničkog vijeća Ugarske postupak da se ostvari skretanje Rječine. U pripremnom postupku Gubernij traži od samostana franjevac na Trsatu da predoči dokumente prema intabulacijskim ediktima iz 1785. i 1778. radi izvršenja vještačke procjene njihove Brajde. Već prije izvršenja procjene franjevački se samostan žalio protiv namjere da se Rječina skrene preko njihova zemljišta. Time započinje spor koji je trajao dobar decenij i prošao sve instance i moguće intervencije crkvenih i svjetovnih vlasti, do cara i pape. Brajda je procijenjena 1823. godine na vrijednost od 13.525 forinti.²¹⁹

U studenom i prosincu 1824. godine zbog jakih kiša nanosi Rječine smanjili su dubinu njena korita na svega dvije do dvije i pol stope.²²⁰ Iduće godine riječki Gubernij, vjerojatno prestrašen novim, jakim zamuljenjem korita Rječine tokom zime, zatražio je od trgovinskih deputata odgovor na nekoliko pitanja: treba li popravak luke vršiti na temelju nekog izrađenog nacrt, plana; da li je za izvođenje takvih radova izrađen neki proračun; da li je predviđeno koliko će za tu svrhu trebati da dađe državni erar i, konačno, koliko će sredstava za to dati riječki privrednici.²²¹

U međuvremenu se javljaju novi zahtjevi u vezi s pristajanjem brodova u Rijeci. Treba popraviti gat »pred ribarnicom«. Taj je gat, naime, bio načinjen na drevnim stupovima, okomito u pravcu glavnih gradskih vrata, pred kojima je stajala ribarnica. Zato su ga na talijanskom jeziku zvali »palada della pescheria«. Zbog zamuljenja ušća Rječine taj se gat u to vrijeme jedini mogao upotrebljavati za ukrcajne i iskrcajne operacije brodova dubljeg gaza koji su doploveli u Rijeku. Postojao je u to vrijeme još jedan gat pred Rijkom. Bio je izgrađen pred tadašnjom gubernijskom zgradom, koja je stajala na današnjem Trgu Togliati. Taj je gat služio samo Guberniju, uglavnom za reprezentativne svrhe. »Mandrač« pred starim lazaretom, danas vatrogasna stanica, na mjestu gdje je danas kolodvorska postaja — bio je plitak i u njega su mogli ući samo manji brodovi. Zatrpavao ga je stalno svojim nanosima potok Škurinja. Zbog nezaštićenosti tih objekata oštećivale su ih svake godine i

²¹⁸ Osim izgradnje luke u peticiiji je tražena i izgradnja novog lazareta u Martinšćici, s time da se zgrada starog lazareta ustupi tvornici duhana.

²¹⁹ U pogledu čišćenja Rječine Namjesničko vijeće u Budimu tražilo je dostavu nacrt za predložene radove (spis RGub. br. 1596—1823, svež. 910, Abt. 8, f. 10, HAR). Među spisima za uređenje toka Rječine nalazi se i plan za skretanje toka Rječine, počev od mosta preko franjevačke Brajde, čime bi se spriječilo zatrpavanje korita Rječine nanosima (spis RGub. br. 1892—1823). Franjevački samostan na Trsatu žalio se protiv namjere skretanja toka Rječine preko njihove Brajde jer bi time bili bitno smanjeni njihovi prihodi (spis RGub. br. 2671—1823). Prigodom procjenjivanja franjevačke Brajde utvrđena je njena veličina od 8925 četv. klaftera okruženih zidom. Godišnji prirod te zemlje bio je ocijenjen sa 180 spudova vina po 6 forinti, 25 starova žita po 3 forinte, voća u vrijednosti od 25 forinti, zelenja za 60 forinti i sijena za 140 forinti. Od ukupnog prihoda od 1380 forinti odbijena je za troškove proizvodnje polovina, a ostatak je kapitaliziran na bazi 5% rentabilnosti. 50% od dobivenog iznosa (27.050) smatrano je pravom vrijednošću zemljišta, tj. 3.521 forinta (spis RGub. br. 3177 od 11. rujna 1823).

²²⁰ Spis RGub. br. 172—1825, svež. 949, Abt. 8, f. 6, HAR.

²²¹ Spis RGub. br. 466—1825, svež. 949, HAR.

oluje iz južnog ili jugozapadnog pravca. Zbog toga su bili neizbježni popravci iz godine u godinu. Sredstva za popravak gata pred ribarnicom davao je već između 1819. i 1821. godine grad Rijeka, no poslije 1823. godine sredstva za to odobravalo je Ugarsko namjesničko vijeće zbog nedostatnih sredstava Rijeke. Troškovi popravka ostalih, tj. gata pred gubernijskom zgradom i »Mandraća« pred starim lazaretom, podmirivali su se sredstvima državnog erara.²²²

Zbog skućenih sredstava Gubernij se kolebao kojem objektu da dade prednost: čišćenju Rječine, gatu pred ribarnicom ili lazaretskom »Mandraću«, a ni svoj, gubernijski, gat nije smio zapustiti.²²³ Mjembeno-trgovački sud i pomorski konzulat u Rijeci savjetovao je godine 1826. Guberniju ovako: radovi u Rječini i na gatu pred ribarnicom neće moći trajno osposobiti te objekte da bi mogli pružati sigurnost brodovima koji dolaze u Rijeku. Zbog toga predlaže da se sredstva upotrebljavaju za uređenje Mandraća, koji je — prema mišljenju tog suda — do sada jedini, u ponovljenim slučajevima, pružao sigurnost brodovima u opasnosti od oluje.²²⁴ Taj prijedlog svakako pruža dobru sliku o tome kakve je koncepcije imala ta tadašnja visoka privredno-pomorska ustanova o tadašnjem riječkom prometu morem i o njegovu budućem razvitku.

Dotle su i dalje tekli radovi na čišćenju Rječine i njenu produbljivanju — bez ikakve koncepcije i određenog plana. Gubernij je svake godine predviđao i odobravao znatna sredstva za čišćenje korita i produživanje obala Rječine. Tako je 1825. gubernijski inženjer Portner predložio produženje obale Rječine za 30 klaftera, tj. za preko 56 metara. Međutim je svaki rad na uređenju Rječine i produživanju njenih obala izazvao još jače zamuljivanje onog dijela obale koji se protezao na zapad prema gatu pred ribarnicom.

Troškovi za radove u Rječini rastu. Godine 1826/1827. prelaze iznos od 10.000 forinti. Građevinska direkcija u Rijeci traži za 1828. godinu 30.000 forinti za nastavak radova u Rječini, a godine 1830. već 91.322 forinte. Između 1825. i 1829. utrošeno je efektivno za popravke i izgradnju lučkih objekata u Rijeci 23.959 forinti, a za dovršenje tih radova predviđalo se daljih 24.636 forinti i 41 i 3/4 krajcara.²²⁵

Unatoč tako visokim izdacima nije bio uočljiv nikakav praktični učinak. Rječina je i dalje svake jeseni zamuljivala svoje ušće, oluje su oštećivale izvršene radove a brodove prisiljavale da traže sigurnija пристаништа.

U takvim prilikama poseže se konačno za stručnom pomoći. Ugarsko namjesničko vijeće šalje 1829. godine u Rijeku višeg inženjera i građevinskog direktora Rauchmüllera von Ehrensteina. Uz pomoć profesora riječke nautike Jakova Mikoća i kapetana Antuna Prešića Rauchmüller je izvršio opsežna istraživanja i mjerenja Rječine i obale pred Rijekom i Rječinom. Rezultat tog rada sadržan je u vrlo opsežnom zapisniku od 30. ožujka 1829. godine i predstavlja najraniji dokumentirani konstruktivni prijedlog uređenja riječke luke. Rauchmüllerova je komisija predlagala da se riječka luka izgradi produživa-

²²² Spis RGub. br. 1723-1825; br. 2343-1825, svež. 949; br. 1200-1827, svež. 989, HAR.

²²³ Gat pred gubernijskom zgradom bio je popravljen i produžavan. Vidi o tome spise RGub. br. 2248/577-1825, svež. 949; br. 1068-1827, svež. 989 te spis br. 519-1836, svež. 1829 — svi u HAR.

²²⁴ Spis RGub. br. 44023/1466-1830, svež. 1038, HAR.

²²⁵ Iz rekapitulacije traženih, odobrenih i utrošenih sredstava za popravke i izgradnju riječkih lučkih objekata 1825—1829, vidi se da je bilo predviđeno utrošiti 50.557,4^{1/4} forinti, da je 1825—1830. utrošeno ukupno 23.959,16^{1/4}, i da je potrebno za dovršenje još 24.636,41^{3/4} forinti.

njem gata pred ribarnicom, jer nikakvi, ma kako veliki, troškovi za Rječinu nisu u stanju stvoriti od nje luku za velike brodove duge plovidbe. Tok Rječine je po tom prijedlogu trebalo skrenuti novim kanalom od tadašnjeg mosta u pravcu istoka, a stari njen tok i ušće upotrijebiti nakon čišćenja mulja i uređenja obala kao luku za kabotažne brodove.²²⁶

Tu temeljnu zamisao prisvajali su kasnije mnogi i tvrdili da potječu od njih. Rauchmüller je svoj stav, proširen vrlo opširnim razmatranjima o kopnenim putovima i vezama prema Jadranu i posebno prema Rijeci, kao i o traženju što povoljnijeg puta za trgovačku robu prema moru, razradio u svom poznatom »Pregledu«, napisanom njemačkim jezikom »Uibersicht der dem Ungarisch Adriatischen Meereshandel dienenden Land und Wasserstrassen und der dazu gehörigen Seehafen«, u pet svezaka.²²⁷ Pa ipak Rauchmüllerov prijedlog nije u početku ni shvaćen ni prihvaćen. Riječki Gubernij još uvijek nije bio uvjeren u nužnost napuštanja Rječine kao luke za brodove duge plovidbe. Poteškoće s pristajanjem, iskrcavanjem i ukrcavanjem brodova u Rijeci nastavljale su se i dalje. Uzaludna je bila posebna naredba riječkog Gubernija o disciplini domaćih i stranih trgovačkih brodova pri uplovljavanju u luku Rječine ili na sidrište pred Riječkom.²²⁸

Godine 1831. obrazovana je na inicijativu riječkog Gubernija jedna velika komisija na čelu s gubernijalnim asesorom Vincentom de Terzyjem i mnogobrojnim članovima, među kojima su se nalazili Antun barun Portner, direktor građevinskog ureda u Rijeci, zatim Jakov Mikoč, pa Accurti, Kozulić, Franković, Pilepić i drugi. Komisiji je dan zadatak da prouči problem riječke luke i stavi svoje prijedloge. Glavni stručnjaci u komisiji bili su neki Huyn i Francesconi. Konačan prijedlog komisije bio je da se Rječina kanalom preko Brajde odvede u more, a njeno bivše ušće produbi do 11 stopa dubine i uredi kao luka. Predsjednik de Terzy je u načelu prihvatio stav većine članova komisije, ali je iznio svoje odvojeno mišljenje. Po njemu je trebalo staro korito Rječine izdubiti na 14 stopa dubine i u njemu urediti luku za 50 do 60 brodova kabotažne plovidbe i 8 brodova duge plovidbe. Po Terzyjevu mišljenju luka izgrađena pomoću gata pred ribarnicom iziskivala bi dugotrajan rad i znatne troškove, a Rijeka je trebala luku čim prije.²²⁹ Time je bio konačno izražen službeni stav riječkog Gubernija o riječkoj luci. Poslije takvog prijedloga predsjednika gubernijske komisije pristupilo se još intenzivnije radovima u koritu Rje-

²²⁶ Rauchmüller je kao naslov komisijskog zapisnika stavio: »Erhebung und Hydrotechnische Beleuchtung der Localumstände, welche nach meiner, von der früheren hoh. Hofbauraths Meinung wesentlich abweichenden Ueberzeugung, die Versandung der Einfahrt in den Fiumara Schifffahrts Canal, auch bey jeder neuen, kostspieligen Verlängerung derselben, bewirken, würden; mit der Antrag für die künftige viel zweckmässigere Abhülfe zur Beförderung der Schifffahrt.« Rauchmüller je u Rijeku došao nedugo poslije smrti A. L. Adamića. Možda je imao neki uvid u Adamićeve planove?

²²⁷ Vidi bilješku 3.

²²⁸ Bio je to »Editto risguardante le discipline da osservarsi dalla marina mercantile nazionale ed estera nell' approdo de' navigli e loro stata nel Porto della Fiumara o sulla rada di Fiume — Prescritto per il Porto Franco di Fiume nell' anno MDCCCXXX. Tipografia Fratelli Karletzky«. Izdao ga je guverner Franjo Urmeny 8. siječnja 1830. godine.

²²⁹ O tome opširnije u izvještajima i komisijskim nalazima uz spise RGub. br. 1928—1931, svez. 1060; br. 1193—1932, svez. 1076; br. 1806—1932, svez. 1076 — svi u HAR.

čine.²³⁰ Istovremeno je započeo ponovno jak pritisak na trsatske franjevece da ih se prisili na prodaju Brajde. Protiv odluke o procjeni Brajde samostan na Trsatu uložio je utok. O slučaju je obaviješten i franjevački provincijal u Gorici, koji se pismeno obratio riječkom Guberniju. Molio je da samostan ne sile na prodaju dok ne bude riješen utok. Upozoravao je na kletve što ih je osnivač trsatske zaklade namijenio onima koji bi radili protiv nje.²³¹ Fratri su postigli da se Brajda morala ponovno procijeniti.²³² Procjeni fratri nisu htjeli prisustvovati, ali unaprijed prigovaraju procjeni koja ne bi uzela u obzir suvremene prometne okolnosti za nekretnine. Da bi presjekao već predugo zatezanje samostana neosnovanim prigovorima, riječki je guverner predlagao Namjesničkom vijeću da se procijenjena svota za Brajdu stavi u polog i pristupi radovima.²³³ I riječka Trgovinska deputacija je zauzela stav protivan samostanu, tvrdeći da to zatezanje uzrokuje štete »čovječanstvu«.²³⁴ Utok franjeva- ca zbog Brajde riješio je 1834. godine sam car. Ugarski palatin izvijestio je riječki Gubernij da je car naredio novu procjenu, i to u prisutnosti predstavni- ka samostana. Procjenom utvrđenu vrijednost treba staviti kao koristonosan ulog na ime samostana. No trsatski gvardijan ne popušta. On se izgovara da ne može sam odrediti predstavnika samostana pri procjeni jer to spada na provincijala reda, a nešto kasnije tvrdi da je vlasnik Brajde zapravo sam pa- pa.²³⁵ Gubernij odlučuje konačno izvršiti procjenu na dan 5. rujna 1834. go- dine.²³⁶

Nova procjena izvršena je bez prisutnosti fratara. »Judex rector commu- nitatis Buccarensis«, Ksaver Ostojić, nije također došao ispričavši se da je »infirmirate impeditum«. Kao predstavnik Bakra — pod čiju je općinu tada pripadalo sve područje do Rječine — došao je »fiscalis publicus civitatis Buc- carensis«, Vincenc Ignac Medanić. Brajda je procijenjena na 20.641 forintu i 40 krajcara, a za neubrane plodove predloženo je da se fratrима odredi rok za pobiranje. Odmah iza dražbe upozorio je franjevački provincijal Gubernij da je papinom konstitucijom od 30. XII. 1832. bilo pod prijetnjom izopćenja za- branjeno otuđenje Brajde.²³⁷ U siječnju 1835. franjevački provincijal ulaže utok protiv procjene tražeći da se sačeka papino odobrenje prodaje, da se zemlji- šte procijeni kao »fundus fabricabilis«, a ne kao »fundus fructificans« i ko- načno da je procjenom obuhvaćeno samo zemljište unutar zidova a ne cijela Brajda do Rječine i do mora, jer i to pripada samostanu.²³⁸ Iste 1835. godine stigao je u Rijeku savjetnik Ugarskog namjesničkog vijeća C. Fr. de Nadasdy da prouči papire radi pripreme jedne nove nezainteresirane procjene Brajde.²³⁹ Međutim 1837. godine car zahtijeva da se slučaj Brajde riješi s franjevcima »prijateljski«.

²³⁰ O radovima u Rječini opširnije u spisima RGub. br. 1955-1832, br. 3111-1832, gdje se spominje »portum dictum mortuum«; oba u svež. 1076. Zatim spis RGub. br. 744-1833, br. 1595-1833, br. 3553-1833, itd. u svež. 1092, HAR.

²³¹ Spis RGub. br. 2601-1832, svež. 1076, HAR.

²³² Spis RGub. br. 3463-1833, svež. 1092, HAR.

²³³ Spis RGub. br. 3633-1833, svež. 1092, HAR.

²³⁴ Spis RGub. br. 3637-1833, svež. 1092, HAR.

²³⁵ Spis RGub. br. 2469-1834, svež. 1106, HAR.

²³⁶ Spise RGub. br. 2569, 2580, 2585, 2648 svi 1834, svež. 1106, HAR.

²³⁷ Spis RGub. br. 2805-1834, svež. 1106, HAR.

²³⁸ Spis RGub. br. 269-1835, svež. 1118, HAR.

²³⁹ Spis RGub. br. 2815-1835, svež. 1118, HAR.

Iole normalnije obavljanje lučkih operacija priječila je ne samo nemogućnost upotrebe riječke luke već i nemogućnost upotrebe starog lazareta, izgrađenog još 1722. godine. Lučica lazareta — Mandrač — bila je također zatrpana nanosima. Zbog toga je već 1816. godine odlučeno izgraditi novi prikladan lazaret u Martinšćici. Prior starog lazareta preselio se u Martinšćicu već 1818. godine, ali se gradnji novog još dugo potom nije pristupalo.²⁴⁰ Započelo se tek 1827. godine, no vrlo sporo, pa je Trgovinska deputacija upozorila Gubernij 1829. godine da Rijeka zbog toga trpi velike štete jer brodovi odlaze u druga mjesta u karantenu, gdje često zimuju i obavljaju popravke brodova.²⁴¹ Novi lazaret u Martinšćici konačno je svečano otvoren 1833. godine, kada i nova cesta do njega, zvana »Dorotea«, koja se u Sušaku odvajala od Karoline.²⁴² Poštivanje karantenskih propisa osiguravala je jedna posebna lada.²⁴³

U međuvremenu su oluje iz godine u godinu nastavljale uništavati izvršene radove u koritu i na obalama Rječine. Spomenimo samo neke: oluja u siječnju 1831, zatim ona od 11. do 18. travnja 1833, od 14. srpnja 1833, u veljači 1836, oluja od 22. do 23. ožujka 1838, zatim od 12. prosinca 1839, itd., itd. Sve te oluje uzrokovala su ne samo štete na riječkoj obali i u Rječini već su izazvale i nekoliko brodoloma, pa i gubitke ljudskih života.²⁴⁴

Neupotrebljivost Rječine za pristajanje većih brodova uzrokovala je da su se troškovi povećavali ne samo za popravke u njoj već i izdacima za popravak gata pred ribarnicom, bez kojeg se nisu mogle izvršavati ni najnužnije iskrcajne operacije u Rijeci. Zbog već spomenutog službenog stava riječkog Gubernija da se erarskim novcem ne radi više na gatu pred ribarnicom, godine 1836. Ugarsko namjesničko vijeće zainteresiralo se zašto se ipak i dalje prave izdaci za taj gat na teret »fonda prodane soli«. Gubernij je pokušao objasniti takvo postupanje izloživši kako je nastao taj gat i čijim sredstvima. Gat pred ribarnicom izgradio je grad Rijeka o svom trošku za tzv. »njemačkog režima« (»sub germanico regimine«), dakle prije 1822. godine, zato jer je ušće Rječine bilo neupotrebljivo za lučke operacije. Međutim, kako se u času dolaska Rijeke pod ugarsku upravu 1823. godine Rijeka našla u teškom financijskom stanju, Gubernij je zamolio Ugarsko namjesničko vijeće da se troškovi održavanja tog gata pokriju iz sredstava fonda prodane soli. Takve isplate opravdano su odobrene te i narednih godina jer Rijeka kao grad nema nikakve direktne koristi od toga gata.²⁴⁵ Njegovo održavanje je nužno jer Rijeka nema druge mogućnosti za prihvat brodova s dubljim gazom, pa je u tu svrhu 1838. godine utrošeno preko 7.700 forinti.²⁴⁶ Radovi izvršeni na učvršćivanju toga gata i na njegovu spajanju s kopnom prema tadašnjem Trgu Urmenyi (prema istoku od današnje Tršćanske obale) davali su tom gatu sve čvršći izgled. Mnogo pažnje radovima na tom gatu posvećivala je Trgovinska deputacija, određivši čak jednog svojeg člana za vršenje stalnog nadzora nad radovima u luci. Godine

²⁴⁰ G. KOBLER, spom. djelo, sv. II, str. 83—84.

²⁴¹ Knjiga prijepisa pisama Trgovinske deputacije 1829—1837. (Tal. »Libro corrispondenze...«), str. 14—19, br. 42.

²⁴² G. KOBLER, spom. djelo, sv. III, str. 221.

²⁴³ Spis RGub. br. 633-1834, svež. 1106, HAR.

²⁴⁴ Spisi RGub. br. 6-1831, svež. 1060; br. 1200-1833, br. 1255-1833; br. 1255-1833, br. 2376-1833 u svež. 1092; br. 519-1836, svež. 1129; br. 1049-1838, br. 2551-1838, svež. 1149; br. 317-1840, br. 2714-1840, svež. 1171 — svi u HAR. Itd.

²⁴⁵ Dopis Ugarskog namjesničkog vijeća br. 26493 od 6. rujna 1836. u RGub. svež. 1129/1836, HAR.

²⁴⁶ Spis RGub. br. 6-1838, svež. 1149 i br. 1497-1839, svež. 1159 — oba u HAR.

1840. pritužila se Trgovinska deputacija riječkom Guberniju na nesolidnost radova na gatu pred ribarnicom jer se primjenjivalo premalo tzv. santorinske zemlje kao veziva.²⁴⁷ Godine 1841. izvodio je Jakov Glavan radove na tom gatu radi »ristauro generale e prolungamento di esso molo«.²⁴⁸ U veljači 1842. godine odobrila je sama Dvorska ugarska komora podizanje jedne bitve na tom gatu, »... unius columnae alligatoriae super aggere piscatorio...«.²⁴⁹

Zbog nedovoljnih sredstava zapeli su radovi u Rječini. Troškovi predviđeni za nastavak radova iznosili su za godinu 1835. preko 75 tisuća forinti.²⁵⁰ U Rječini su stoga vršeni samo manji popravci. Godine 1842. otkupljena je konačno franjevačka Brajda po nalogu cara, nakon što je izvršena nova procjena na 30.000 forinti. Isplatu cijele svote trebalo je izvršiti na teret fonda prodane soli do 1. studenog 1842. godine, tj. do dana predaje Brajde od strane fratarata.²⁵¹ Međutim, pokazalo se da spor oko Brajde još nije došao do kraja. Dne. 2. travnja 1844. godine bakarski Kapetanat je obavijestio riječki Gubernij da je još 24. ožujka 1843. godine podnio utok protiv otuđenja Brajde. Bakarski Kapetanat naime uvida važnost izgradnje dijela riječke luke u budućem »mrtvom kanalu« Rječine i spreman je ustupiti taj teren nastao nanosom (»Alluvio«), ali pod uvjetom da se time ne zadire u jurisdikcijska prava Bakra, kao dijela Hrvatske, i uz naknadu onih gubitaka koji bi nastali u prihodima zbog skretanja Rječine.²⁵²

Zbog toga se čak ni poslije otkupa Brajde nisu započinjali radovi na iskopanju kanala za premještaj toka Rječine. Umjesto toga Erar je davao Brajdu u zakup iz godine u godinu bivšem kolonu franjevačkog samostana na Trsatu. Godine 1843. obrađivao je vinograd na Brajdi Andrija Matković, i to »s polovine«.²⁵³ Iduće 1844. godine Matković je ponudio zakupninu za Brajdu od svega 100 forinti jer se predviđalo da će u toj godini započeti radovi na skretanju toka Rječine.²⁵⁴

Godine 1842. započelo se produživanje lijeve obale Rječine ali se tada još nije predviđalo skretanje toga gata prema sjeverozapadu i time stvaranja nekog zaklona za brodove.²⁵⁵ Ipak je već 1836. godine Nikola Bradičić u svojem prijedlogu podnijetom izravno knezu Meternichu predviđao mogućnost takvog skretanja, najprije produženjem lijeve obale Rječine, a zatim gatom koji bi se nastavljao u pravcu sjeverozapada (»... bracio volendo farlo...«), za zaštitu luke u Rječini.²⁵⁶ Međutim, Bradičić nije zagovarao luku u Rječini, već pred

²⁴⁷ Spis RGub. br. 2556-1840 uz br. 3151-1840, svež. 1171, HAR.

²⁴⁸ Spis RGub. br. 162, Port.-1842, svež. 1192, HAR.

²⁴⁹ Spis RGub. br. 632, Port.-1842, svež. 1192, HAR.

²⁵⁰ U taj iznos bili su uključeni i troškovi skretanja Rječine, i to: za skretanje toka Rječine s odgovarajućim radovima 18.306 for. 19 kr.; za izradu pregradnog nasipa (Schleussen-Bau) 27.042 for. 54 kr.; za čišćenje kanala Rječina i produženje desne obale 30.171 for. 37³/₄ kr. Ukupno 75.520 for. 50³/₄ kr. — Spis RGub. br. 81-1835, svež. 1118, HAR. Prijedlog riječkog Gubernija poslan je Ugarskom namjesničkom vijeću 1838. godine (br. 1367). S modifikacijama car ga je odobrio 1842. godine, a odobren je utrošak od 61.699 for. 4³/₄ kr. Određeno je da se nepotrební dijelovi Brajde prodaju privatnicima za skladišta ili brodogradilišta. — Spis RGub. br. 1207-1842 u svež. 591 riječkog Magistrata.

²⁵¹ Spis RGub. br. 2840-1842, svež. 1192, HAR.

²⁵² Spis RGub. br. 1749 na gub. sjednici 24. svibnja 1844, svež. 1212, HAR.

²⁵³ Spis RGub. br. 3586-1843 i br. 3659-1843, svež. 1201, HAR.

²⁵⁴ Spis RGub. br. 1969-1844, svež. 1212 i br. 1824-1846, svež. 1236, HAR.

²⁵⁵ Te je godine određena dražba radova za produženje lijeve obale Rječine valobranom (»una scogliera alla testa del molo sinistro della Fiumara...«). — Spis RGub. br. 607-1842, svež. 1192, HAR.

²⁵⁶ Spis RGub. br. 1258-1837, svež. 1140, HAR.

gradom. Evo kako on to izlaže u svojoj molbi: »Svaki pojedinac zdravog morala i odani podanik, koji nema u vidu interes pojedinca i poznaje predmet o kojem je riječ, složiti će se s time, za dobro državnog erara, države i domovine, da dađe prednost planu riječke luke koja bi se podigla pred gradom a ne onoj luci ili kanalu koji se nazivlje Rječina — što će se vidjeti iz detalja ovog plana.«²⁵⁷

I doista Bradičić detaljno izlaže kako bi trebalo graditi gat pred gradskim »stijegom« (vratima!) i lukobran prema zapadu pred gradom a pustiti Rječinu da nanosi i slaže pijesak i kamenje prema zapadu, ali iza gata i lukobrana, čime bi se dobivao novi teren za gradnju kuća i skladišta a pred gradom luka za brodove s dubokim gazom. Na topografskom prikazu koji je priložio Bradičić je prikazao način sidrenja i priveza brodova u toj novoj luci. U svojoj molbi Bradičić je istakao da je sličan plan već ranije izradio i predao pok. A. L. Adamiću, Adamiću je predložio način kako bi se gat pred gradom mogao graditi postupno godinama novcem samoga grada Rijeke, bez vapna i bez tzv. puzolanske zemlje, na suho. »Tako je bilo i započeto ali je najpotrebnije napušteno...«²⁵⁸ Od Meternicha su Bradičićeva molba i plan za gradnju riječke luke stigli u Ugarsko namjesničko vijeće, a odatle 1837. godine riječkom Guberniju.

U tom tapkanju oko pitanja kakvu luku treba Rijeka i gdje da bude konačno smještena kao da je Bradičićev plan potakao i riječku Trgovinsku deputaciju da zauzme određenije stajalište. Deputacija je naime nakon opširnog razmatranja tog problema s cijelim trgovačkim staležom Rijeke 23. rujna 1837. godine došla do zaključka da bi ušće Rječine i poslije skretanja toka preko Brajde i poslije uređenja obala kanala i njegova dubljenja moglo biti prikladno samo za kabotažne brodove. Brodovi dubokoga gaza morali bi se i dalje sidriti pred gradom i pretovarivati svoj tovar na manje brodove. Ne preostaje drugo nego iskoristiti gat pred ribarnicom, koji bi trebalo najprije produžiti a zatim skrenuti prema zapadu. Deputacija je dala izraditi odgovarajući plan inženjerima Mikocz, Olfu i Berntu. Prema tom projektu trebalo je produžiti gat ribarnice za 36 klaftera, a zatim prema zapadu za 80 klaftera. Time bi se dobila luka za brodove dubokog gaza. Svoj zaključak i projekt dostavila je Deputacija riječkom Kapetanskom vijeću.²⁵⁹

Kapetansko vijeće, uvidjevši razboritost prijedloga i potrebu da se ostvarivanju projekta pristupi što brže, dostavilo je projekt višoj vlasti na odobrenje. No, istovremeno je naredilo da se iz gradske blagajne odmah isplati 20.000 forinti i pristupi izvršavanju projekta. Kako je pak to bilo dovoljno samo za početak radova, zaključeno je da se daljih potrebnih 219.566 forinti zamoli od Požunskog sabora, kamo su se upravo spremali riječki poslanici.²⁶⁰

Zamisao riječke Trgovinske deputacije o rješanju problema riječke luke objavio je 1842. godine pod svojim imenom u posebnoj knjižici Ferencz Császár, asesor Mjemenog apelacionog suda u Pešti,²⁶¹ No, nezadovoljan

²⁵⁷ Plan i crtež N. Bradičića vidi u spisu navedenom u bilj. 266.

²⁵⁸ Nažalost, ostavština A. L. Adamića nije se sačuvala. Međutim, činjenica da je Adamić godine 1821. godine u peticiji predanoj caru u Ljubljani spomenuo potrebu gradnje luke u Rijeci za pedesetak brodova na neki način potvrđuje Bradičićevu tvrdnju. Uostalom, malo je vjerojatno da bi se Bradičić usudio tvrditi nešto takvo kada su u Rijeci još bili živi najbliži rođaci i nasljednici Adamićevi.

²⁵⁹ Spis RGub. br. 3363-1837, svež. 1140, HAR.

²⁶⁰ Spis RGub. br. 1113-1842, svež. 1192, HAR.

²⁶¹ Csaszar Ferencz, A Fiumeni kikötő, Pest 1842.

skromnošću tog plana, on je iduće 1843. godine objavio, u drugom dijelu jednako naslovljene knjižice, novi projekt, koji je bio smjeliji od plana Mikocza i dr. Plan mu je izradio inženjer Josef Bainville, koji je poznavao Rijeku jer je tamo bio rođen.²⁶² S Csazarovim planom i novim projektom upoznata je i riječka javnost preko riječkih novina »Eco del Litorale Ungarico«.²⁶³

Sporo ostvarivanje radova predviđenih planom Trgovinske deputacije vjerojatno je pobudilo sumnju jedne skupine riječkih trgovaca u ispravnost projekta. Zbog toga su pozvali Giovannija Balzana, službenog inženjera C. k. pokrajinske direkcije građevina, voda i cesta za Primorje u Trstu, da ispita mogućnosti izgradnje luke u Rijeci i da podnese svoj prijedlog. Već u rujnu 1843. godine Balzano dovršava u Trstu svoj prijedlog. I on također, nakon isticanja povoljnog položaja Rijeke u ekonomskom pogledu, predlaže produženje gata pred ribarnicom pod pravim kutom čak za 100 klaftera prema zapadu. Time bi se za luku dobila zatvorena površina od 9.500 četvornih hvati. Njezina polovina mogla bi primiti 50 brodova duge plovidbe, a na ostalom dijelu mogli bi se smjestiti kabotažni brodovi. Po njegovoj procjeni ta bi gradnja stajala 100.000 forinti, a trebalo bi je izvoditi kezonima i vulkanskom zemljom s otoka Santorina pomiješanom s vapnom. Balzanov plan sadržavao je tri projektna crteža. I o tom planu bila je opširno obaviještena riječka javnost u »Eco del Litorale Ungarico«.²⁶⁴

Potkraj 1843. godine zatražila je Saborska komisija za trgovinska pitanja u Požunu od riječke Trgovinske deputacije da odgovori na tri pitanja: prvo, kakvo je sadašnje stanje riječke trgovine i koji su njeni glavni artikli; drugo, koje su sadašnje glavne smetnje trgovini i njenim posebnim granama; i treće, kojim bi se sredstvima mogle ukloniti smetnje a kojima unaprijediti trgovina. Ovdje nas zanima samo odgovor Deputacije na treće pitanje. U njemu je najme obrazlagala da je glavno sredstvo za unapređivanje riječke trgovine izgradnja nove riječke luke. Deputacija je izložila postojanje tri plana za izgradnju luke pred Rijkom: Jakova Mikocza, Josefa Bainvillea i G. Balzana. Sve tri polaze od gata pred ribarnicom i njegova produžavanja jednim krakom prema zapadu, ali svaki od njih predlaže drugu duljinu. Najskuplji je Bainvilleov plan koji predviđa trošak od 500 do 600 tisuća forinti. Deputacija zaključuje da su riječki poslanici dobili uputu da se prihvati plan i projekt inženjera Jakova Mikocza i moli, kao i ranije, zajedno s riječkim Kapetanatom da se što prije odobre zamoljena sredstva od 219.566 forinti za ostvarenje tog projekta.²⁶⁵

Kako se dobivanje zatraženih sredstava nije naziralo u skoroj budućnosti, to su radovi na gatu pred ribarnicom nastavljeni 1844. godine u manjem opsegu.²⁶⁶ Na natječaj je dana izrada kamene oplate gata.²⁶⁷ Budući da je ušće

²⁶² Isti, A Fiumei Kikötő, II, Buda 1843.

²⁶³ »Eco del Litorale Ungarico« od 25. listopada 1843. godine u članku pod naslovom »Dei vari progetti per la costruzione in Fiume di un porto per bastimenti di lungo corso« opširno je komentirao Csazarovu publikaciju.

²⁶⁴ O Balzanovu prijedlogu pisao je »Eco del Litorale Ungarico« u broju od 28. listopada 1843. godine (60).

²⁶⁵ Vidi br. 62 od 4. studenog 1843. lista »Eco del Litorale Ungarico«.

²⁶⁶ Spisi RGub. br. 1067-1843, svež. 1201; br. 1537-1843, isti svežanj, HAR.

²⁶⁷ Spisi RGub. br. 2260-1840, br. 2713-1840, svež. 1212; br. 1115 i 2505-1846, svež. 1236, HAR. Dne 12. rujna 1844. predložio je riječki Gubernij Ugarskom namjesničkom vijeću produženje gata kod ribarnice za 36 klaftera i njegovo skretanje prema zapadu za daljih 30 klaftera, (»... prolongationem ageris foro piscatorio adici... ad distantiam 36 orgiarum... et minoris in distantia 30 orgiarum occidentem versus...«). — Spis RGub. br. 2970-1844, svež. 1212, HAR.

Rječine postajalo sve manje upotrebljivo zbog zamuljenosti, to je gat pred ribarnicom postajao sve potrebniji. Krajem 1845. godine Trgovinska deputacija požuruje izvođenje radova na novoj luci. Ističe velike štete koje se nanose riječkoj luci i trgovini zbog glasina koje se šire da je riječka luka neprikladna za pristajanje brodova. Glasine prenose oni koji su iskusili strahote oluja na sidrištu pred Rijekom.²⁶⁸

Gubernij je međutim i dalje nastavljao radove u Rječini. Od riječkog Građevinskog ureda zahtijevao je da dade očistiti barem jednu stranu Rječine kako bi se tom stranom kao kanalom moglo ulaziti radi iskrcajnih operacija s brodova.²⁶⁹ Obavještenja koja su stizala peštanskim službenim krugovima o radovima na riječkim lučkim uređajima stala su izazivati sumnju u ispravnost stava što ga je zauzimao riječki Gubernij. Zbog toga je 1845. godine Građevinska direkcija u Budimu poslala svojeg stručnjaka Karla Keczkesa da ispita ranije projekte.²⁷⁰ Riječko Kapetansko vijeće pružilo je Keczesu svu pomoć i pridalo mu cijelu komisiju stručnjaka. Predsjednikom te komisije imenovan je Stjepan de Privitzer, predsjednik Mjembeno-trgovačkog suda u Rijeci. Kao tehnički stručnjaci došli su iz Venecije poručnik Viktor Zambelli, a iz Trsta kapetan inženjer Koerber. Komisija je zaključila da bi Rječinu očišćenu, odnosno izdubenu do dubine od 8 stopa, trebalo osposobiti za luku za kabotažne brodove. Za brodove duge plovidbe trebalo je po prijedlogu komisije izraditi luku u produženju gata pred ribarnicom tako da se taj gat zaokrene prema zapadu, čime bi se dobila zatvorena luka spram južnih vjetrova i valova. Protiv tog prijedloga izjasnio se jedino član komisije dr. V. I. Medanich.

Medanich je u zapisniku komisije dao zabilježiti svoje odvojeno mišljenje. Po njemu je za riječku trgovinu bila dovoljna upotreba Rječine kao luke pošto bi se njen tok skrenuo kanalom preko Brajde, a njeno bivše korito uredilo kao luka. Stručnjaci su izradili nacrt kako bi trebalo da izgleda dalje produženje gata pred ribarnicom. Predračun troškova za izvršenje predloženog projekta luke stručnjaci su postavili alternativno ovako: za valobran pred Rječinom predviđao se utrošak od 252.359,53 forinte, a za valobran produženjem gata pred ribarnicom prema zapadu 242.042,36 borinti. Ukupan trošak za skretanje Rječine, za čišćenje korita i uređenje prostora pred tadašnjim Trgom Urmenyi predviđao se na 322.679,21 forintu, a samo za valobran produženog gata ribar-

²⁶⁸ Spis RGub. br. 4064-1845, svež. 1223, HAR.

²⁶⁹ Spisi RGub. br. 693-1843, br. 2033-1843, br. 3366-1843, u svež. 1201, HAR. Zatim spis br. 6-1844, svež. 1212, itd. Godine 1844. riječki Gubernij objavio je licitaciju za radove u Rječini. Drazba je bila objavljena i u venecijanskom listu »Gazzetta privilegiata di Venezia«, Suplemento N. 86 od 24. travnja 1844.

Bili su predviđeni ovi radovi:

I. Iskop novog kanala duž Brajde u dužini od oko 130, srednjoj širini 11 i srednjoj dubini od 9 klaftera za predviđenu cijenu od	12.392,52 for.
II. Za podizanje 2 pregrada na bazi palafita za obale u tesancu	17.870,40 for.
III. Za novi kameni most, dug 13 i širok 6 klaftera	14.007,17 ^{3/4} for.
IV. Produženje gata na ušću Rječine 25 kft.	38.500,52 ^{1/4} for.
V. Iskop kanala Rječine do 12 stopa dubine	9.491,15 for.
	42.991,15 for.
Ukupno	125.699,57 forinti.

Radovi I—III licitirani su zajedno, a III i IV posebno.

Radove je trebalo dovršiti za tri godine.

Spis RGub. br. 1465—1844, svež. 1212, HAR.

²⁷⁰ Spis RGub. br. 362, raspravljen na sjednici 12. veljače 1845, svež. 591 riječkog Magistrata, HAR.

nice i čišćenje Rječine do 8 stopa dubine 262.042,36 forinti. Pored tih kombinacija stručnjaci su predviđali neke uštede ekonomiziranjem rada ili skraćivanjem nasipa i sl.²⁷¹

Radove na Keczesovu projektu stalo je 1846. godine forsirati riječko Kapetansko vijeće.²⁷² Ono je zaključilo dati u zakup neke radove prema tom projektu.²⁷³ Međutim, u Pešti još nije bila pala konačna odluka gdje da se radi riječka luka. Ugarski palatin odlučio je poslati u Rijeku mletačkog stručnjaka za gradnju luga Paleocapu da zajedno s Kecsesom konačno odluče da li riječka luka treba da bude u ušću Rječine ili pred gradom i ribarnicom.²⁷⁴ U međuvremenu je riječko Kapetansko vijeće, unatoč zabrani riječkog Gubernija, dalo u zakup izvođenje nekih radova na gatu pred ribarnicom jer je navodno bilo u opasnosti očuvanje gata uopće da se ti radovi nisu izvršili. Zbog toga je kasnije došlo do oštih prigovora iz Pešte. Iz gubernijskog dopisivanja doznajemo da je palatin »milostivo« prešao preko neposluha riječkog Kapetanskog vijeća s obzirom na stanje nužde i s obzirom na okolnost da je grof Stjepan Szecheny bio dao neke upute da se rad ubrza u općem interesu.²⁷⁵

Rad na izgradnji valobrana u produženju gata pred ribarnicom nastavio se kasnije kroz cijelu 1847. i 1848. godinu pod nadzorom inženjera Koerbera, koji je dolazio iz Trsta prigodom svakog spuštanja kezona radi nadzora ispravnosti izvedenog rada.²⁷⁶

Za istovremene radove na Rječini bila je na prijedlog Građevinske direkcije u Rijeci odobrena nabavka parnog bagera za 25.000 forinti, kakav je imala Odesa. Bager se namjeravao upotrebljavati i za luke u Martinšćici, Žurkovu, Bakru, Bakarcu, Kraljevici i Novomu.²⁷⁷

U toku 1848. godine dobavljana je za potrebe radova na luci vezivna tvar, tzv. santorinska zemlja, u vrlo velikim količinama. Dobavljač je bio poznati tršćanski kapitalist, brodovlasnik i trgovac Spiridion Gopčević. Doznačena sred-

²⁷¹ Spis riječkog Kapetanata br. 153 od 4. travnja 1845, svež. 591 riječkog Magistrata, HAR.

²⁷² Uslijed radova oko gata pred ribarnicom i nasipavanja obale između ušća Rječine i toga gata dobivene su znatne površine slobodnog zemljišta. Za te površine javili su se mnogi interesenti, pa je za njihovo stjecanje određena licitacija. Najviše je ponudio Petar Milatović, čija je ponuda bila za 15 forinti po četvornom klafteru viša od iduće najbolje ponude. Vidi — Spis riječkog Magistrata br. 1099 od 9. ožujka 1846; spis riječkog Kapetanata br. 129 od 17. travnja 1846, svež. 591 riječkog Magistrata.

Idućih se godina za novonastale terene i one koji će još nastati pojavio još veći interes. Zemljište uz sam gat dano je u zakup Ivanu Frankoviću za uskladištavanje razne robe. Poznati nam Spiridion Gopčević ponudio je da će uz određene uvjete sam zasipavati morski plicak ako mu se prizna vlasništvo nad zasipanim terenom. Nudio je i novac potreban za zasipavanje uz niski kamatnjak. Bilo je i drugih ponuda. Riječki Kapetanat nije prihvatio te ponude, pa je zasipavanje nastavio u vlastitoj režiji. — Spis riječkog Kapetanata br. 397-1847, br. 411-1847, svež. 591 riječkog Magistrata, HAR.

²⁷³ Spis riječkog Kapetanata br. 486 od 6. studenog 1847, svež. 1246 riječkog Kapetanata.

²⁷⁴ Spis RGub. br. 2591-1846, svež. 1236, HAR.

²⁷⁵ U obavijesti što je šalje riječki Gubernij riječkom Kapetanatu tom zgodom stoji doslovce da je palatin »... si degno di sorpassare benignamente per questa volta il suriferito erroneo fatto di codesto Inclito Capitanato...«. — Spis br. 3427 od 22. listopada 1846, svež. 591 riječkog Magistrata, HAR.

²⁷⁶ O upotrebi kezona u gradnji riječke luke vidi spise riječkog Kapetanata br. 198-1847, br. 320-1847, br. 369-1847, u svež. br. 591. riječkog Magistrata, HAR.

²⁷⁷ Spis br. 22 Gubernial Baudirection Fiume od 27. prosinca 1847. Acta croatico-slavonica Cosilii locumtenentialis Regni Hungariae, kut. br. 2/1848, AH.

stva za radove u luci od Ministarstva javnih radova u Pešti stizala su u Rijeku 1848. godine još u vrijeme kada su se već mijenjali nosioci vlasti u njoj. Zbog toga se poremetio nadzor nad pravilnošću izvršenih utrošaka. Sačuvani spisi i obračuni ne omogućavaju provjeravanje, odnosno utvrđivanje da li je u toku nastale promjene vlasti došlo do stvarnih pronevjera novca.²⁷⁸

Izloženi događaji i činjenice u vezi s izgradnjom riječke luke pred gradom dopuštaju zaključiti da je kao temeljna zamisao o tome gdje da se izgradi nova riječka luka posluzio u prvom redu Rauchmüllerov projekt iz 1829. godine. Ostvarivanje tog projekta započelo je u stvari silom prilika kad se gat pred ribarnicom počeo učvršćivati, popravljati i produžavati. Mnogo je uvjeravanja, dokazivanja i projekata trebalo da se to konačno shvati i prihvati. Zakretanje toga gata prema zapadu, onako kako je konačno predviđeno Keczkessovim projektom iz 1845. godine, počinje se ostvarivati iduće 1846. godine. Tim događajem konačno je riješeno pitanje smještaja nove riječke luke za to i veći dio idućeg stoljeća. Međutim, do njena konačnog dovršenja doći će mnogo kasnije.

7. PROMET U RIJEČKOJ LUCI I PLOVIDBA

I. Prikazani podaci svjedoče o sporom ali ipak donekle uspješnom oporavljanju riječke brodogradnje pa i o nekom jačanju trgovačke flote u rukama poslije potpune njene propasti za francuske okupacije. Obnavljanje brodogradnje bilo je moguće zbog povoljnih uvjeta za snabdijevanje potrebnim materijalom i jeftinom radnom snagom; obnavljanje pak riječke trgovačke flote, pokrenuto skromnim lokalnim snagama, bilo je ustrajnim i skrbnim ulaganjem, uz iskorištavanje konjunktturnih prilika, počelo je vidljivije jačati tek potkraj trećeg desetljeća XIX. stoljeća.

Stanje riječke luke, ako se to na početku XIX. stoljeća moglo uopće nazivati morskom lukom, mogućnosti ukrcajanja i iskrcavanja trgovačke robe u njoj, uvjeti pod kojima su proizvodni viškovi iz Hrvatske i Ugarske dopremali do Rijeke — prema onome što je prije izneseno — bili su takvi da nisu naročito poticali na brzi razvoj riječke trgovačke flote. Pa ipak se s velikom željom i nastojanjima, kako zainteresiranih riječkih i okolnih trgovaca i privrednika, tako i njihove Trgovinske deputacije, pomalo kretalo naprijed.

Riječki pomorski Gubernij sudio je i objavio 1885. godine razrađen statistički pregled kretanja brodova kroz riječku luku počev od 1814. do 1884. godine — kroz cijelih sedamdeset godina.²⁷⁹ Analiza nekih podataka iz tog pregleda pokazat će nekoliko važnih činjenica: ne samo promet riječke luke već i odakle je taj promet dolazio i kamo odlazio, pod kojim se zastavama vršio taj transport i kakvim brodovima.

Pregled punih i praznih brodova koji su uplovili u riječku luku u pojedinih godinama, prikazan u prethodnoj tabeli, izaziva u prvi mah dojam da je riječka luka dosad ovdje prikazivana u pretjerano lošem svjetlu. Međutim, već

²⁷⁸ FERDO HAUPTMANN, Rijeka od rimske Tarsatike do Hrvatsko-Ugarske nagodbe, Zagreb 1951, str. 118.

²⁷⁹ Većina podataka za tabelarne prikaze u ovom poglavlju uzeta je iz publikacije Pomorskog gubernija u Rijeci »Movimento dei navigli nel porto di Fiume negli ultimi 70 anni (dall' anno 1814 fino alla fine dell' anno 1884)«, Fiume 1885.

i kratka analiza gornjih brojaka upozorava na neke bitne karakteristike tadašnje riječke luke i prometa u njoj, koje potvrđuju sud koji su o njoj stvorili sami suvremenici onog doba.²⁸⁰

Od ukupnog broja od 1971 brodova koji su 1814. godine uplovili u riječku luku s 37.005 tona nosivosti, 91,1% tonaže dopremljeno je iz austrijskih, tj. tada domaćih luka, a tek 8,9% iz stranih luka. U prometu brodova te godine sudjelovalo je 91,7% austrijskih brodova — s 81,7% tonaže — a 8,3% stranih brodova.

Slične odnose pokazuju podaci o isplivljavanju iz riječke luke. Iz Rijeke je, naime, isplavilo 2.025 brodova s 40.150 tona nosivosti, od čega je u austrijske luke otplovilo 93,9% brodova sa 78,5% t. nosivosti, a u ostale luke 6,1% brodova s 21,5% nosivosti. Od isplavljenih brodova bilo je austrijske zastave 92%, nosivosti 81%, dok je stranih brodova bilo svega 8%, ali nosivosti 19%.

Kao što pokazuju podaci, promet uplovljenih i isplavljenih brodova i njihove tonaže ostao je do 1825. godine približno na istoj visini. Do znatnijeg jačanja, odnosno porasta, dolazi između 1825. i 1830. godine, što traje do 1835. godine, kada ukupna tonaža prelazi preko 90.000 tona i na njoj, sa skokovima do 100.000 tona, riječka luka ostaje do 1848. godine.

Događaji na početku 1848. godine nisu, sudeći po prometu riječke luke, bitno utjecali na njegov tok. Od ukupno 5653 broda tonaže 101.427 tona koji su uplovili u riječku luku iz austrijskih je luka bilo 91,9% sa 78,1% od ukupne tonaže; iz stranih luka doplovilo je svega 8,1% brodova s 21,9% od ukupne tonaže. Pod austrijskom zastavom bilo je 91,9% brodova, ali sa 78,1% nosivosti. Od 5669 brodova s tonažom od 104.001 tone koji su 1848. godine isplavili iz Rijeke bilo je 92,1% za austrijske luke, sa 78,9% od ukupne tonaže. U strane je luke otplovilo svega 7,9% brodova s 21,1% od ukupne tonaže. Pod austrijskom zastavom bilo je 92% brodova sa 78,9% od ukupne tonaže.

Ako uz to razmotrimo kakve su veličine bili brodovi koji su uplovljavali u Rijeku i isplavljavali iz nje, saznat ćemo kakvom su se plovidbom ti brodovi bavili, odnosno iz kojih i do kojih su mogućih udaljenosti plovili.

Prosječna nosivost brodova koji su iz austrijskih luka dolazili u Rijeku bila je 1814. godine 17,8 tona, a onih iz stranih 40,6 tona. Iste godine brodovi koji su isplavljavali u austrijske luke imali su prosječnu nosivost od 16,6 tona, a oni sa strane luke 70 tona. Prosječna nosivost brodova austrijske zastave iznosila je te godine za uplovljene brodove 16,7 tona, a onih strane zastave 41,7 tona. Od isplavljenih brodova austrijski je brod imao prosječnu tonažu od 17,4 tone, a brod strane zastave 47 tona. Godine 1848. prosječna nosivost broda koji je uplovio u Rijeku iz austrijskih luka iznosila je 13,1 tonu, a iz stranih luka 72,5 tona. Prosječan brod austrijske zastave koji je uplovio u Rijeku imao je 15,2 tone, a strani 38,8 tona. Od brodova koji su isplavili iz Rijeke austrijski brodovi su imali prosječnu nosivost od 15,7 tona, a strani 48,7 tona.

Prema tome, u cijelom promatranom razdoblju Rijeke ostaje uglavnom lukom kabotažne, obalne plovidbe. Daleko pretežan dio te obalne plovidbe odnosi se na promet s tadašnjim austrijskim lukama, koje su se nalazile u mjestima od Dalmacije do Venecije. Godine 1814. i godine 1848, iako se broj brodova

²⁸⁰ Prije samog razmatranja ili primjene podataka gornje i idućih tabela kod brojaka koje prikazuju nosivost brodova treba držati na umu da se u statistikama do 1871. godine pod »tonom« razumijeva »stara tona«, 100 starih tona odgovara 82-ema registarskim tonama uvedenima 15. svibnja 1871. Pored toga u statističkim podacima riječkog Gubernija obuhvaćeni su i brodovi ispod 10 tona nosivosti.

PREGLED PUNIH I PRAZNIH BRODOVA

GO- DI- NE	koji su uplovili u riječku luku						koji su isplivali iz riječke luke					
	iz austrijskih l u k a			iz stranih			za austrijske l u k e			za strane		
	austrijske		strane		UKUPNO		austrijske		strane		UKUPNO	
	zastave						zastave					
	broj	tona	broj	tona	broj	tona	broj	tona	broj	tona	broj	tona
1814.	1.890	33.719	81	3.294	1.971	37.005	1.902	31.538	123	8.612	2.025	40.150
	1.809	30.244	162	6.761	1.971	37.005	1.863	32.543	162	7.607	2.025	40.150
1815.	1.988	33.150	131	4.815	2.119	37.965	1.944	29.082	141	9.615	2.085	38.697
	2.001	32.407	118	5.558	2.119	37.965	1.965	32.150	120	6.547	2.085	38.697
1820.	2.409	31.895	146	10.434	2.555	42.329	2.379	30.590	182	12.218	2.561	42.808
	2.396	32.369	164	9.960	2.555	42.329	2.383	32.563	178	10.245	2.561	42.808
1825.	1.918	33.585	226	9.429	2.144	43.014	1.955	33.522	259	12.744	2.214	46.266
	1.966	38.896	177	4.118	2.144	43.014	2.043	41.461	171	4.805	2.214	46.266
1830.	2.618	52.393	210	9.868	2.828	62.261	2.565	43.893	262	18.365	2.827	62.258
	2.587	51.883	241	10.378	2.828	62.261	2.592	52.715	235	9.543	2.827	62.258
1835.	2.846	65.774	339	24.677	3.185	90.421	2.468	49.969	471	46.150	2.939	90.119
	2.888	75.334	297	15.085	3.185	90.421	2.648	75.980	291	12.276	2.939	90.119
1840.	5.390	85.421	237	13.055	5.627	98.476	4.983	64.905	410	37.915	5.393	102.920
	5.316	80.503	311	17.973	5.627	98.476	5.068	85.467	325	16.453	5.393	102.920
1845.	4.974	76.046	371	21.798	5.345	97.844	4.506	63.892	453	38.342	4.959	102.234
	4.920	75.906	425	21.938	5.345	97.844	4.536	80.147	423	22.087	4.959	102.234
1846.	4.532	71.030	351	18.543	4.883	89.573	4.711	61.334	441	33.992	5.152	94.326
	4.524	70.641	359	21.932	4.883	89.573	4.790	76.608	362	17.718	5.152	94.326
1847.	5.463	74.650	374	21.893	5.837	96.543	5.464	66.102	419	33.793	5.883	100.895
	5.428	72.175	407	24.368	5.837	96.543	5.511	79.218	372	21.677	5.883	100.895
1848.	5.194	68.151	459	33.276	5.653	101.427	5.166	67.643	503	36.358	5.669	104.001
	5.195	79.259	458	17.772	5.653	101.427	5.219	82.061	450	21.930	5.669	104.001

PREGLED PUNIH BRODOVA

Godine	koji su uplovili u Riječku luku						koji su isplivali iz Riječke luke							
	iz austr.		iz stranih		Ukupno		za austr.		za strane		Ukupno			
	luka						luke							
	austrijske		strane				austrijske		strane					
	zastave						zastave							
broj	tona	broj	tona	broj	tona	broj	tona	broj	tona	broj	tona			
1814.	1.336	21.015	79	3.164	1.415	24.179	951	18.767	105	8.277	1.056	27.044		
	1.276	19.329	139	4.850	1.415	24.179	917	20.113	139	6.931	1.056	27.044		
1815.	1.335	19.336	107	3.750	1.442	23.086	845	19.014	123	8.381	968	27.395		
	1.354	18.817	88	4.269	1.442	23.086	873	22.069	95	5.326	968	27.395		
1820.	1.883	23.076	117	5.497	2.000	28.573	887	15.929	170	11.552	1.057	27.481		
	1.879	23.374	121	5.199	2.000	28.573	910	18.822	147	8.659	1.057	27.481		
1825.	1.451	19.473	176	5.768	1.627	25.241	979	22.191	238	11.315	1.217	33.506		
	1.466	21.621	161	3.620	1.627	25.241	1.059	28.978	158	4.528	1.217	33.506		
1830.	1.874	34.559	172	7.886	2.046	42.445	1.312	31.144	230	17.197	1.542	48.341		
	1.859	34.857	187	7.588	2.046	42.445	1.351	40.058	191	8.283	1.542	48.341		
1835.	1.949	35.048	287	16.596	2.236	51.644	1.154	32.059	437	38.508	1.591	70.567		
	1.981	40.076	255	11.568	2.236	51.644	1.343	58.334	248	12.233	1.591	70.567		
1840.	2.195	40.879	207	9.682	2.402	50.561	1.725	47.341	394	37.064	2.119	84.405		
	2.157	39.426	245	11.135	2.402	50.561	1.814	67.910	305	15.495	2.119	84.405		
1845.	2.027	41.924	340	19.541	2.367	61.465	1.778	46.332	431	35.881	2.209	82.213		
	2.001	44.377	366	17.088	2.367	61.465	1.820	61.573	389	21.640	2.209	82.213		
1846.	1.830	42.028	312	13.897	2.142	55.925	1.652	37.683	403	29.886	2.055	67.569		
	1.819	41.220	323	14.705	2.142	55.925	1.732	51.679	323	15.894	2.055	67.569		
1847.	2.645	48.192	323	17.505	2.968	65.697	2.070	38.781	391	28.752	2.461	67.533		
	2.625	47.764	343	17.933	2.968	65.697	2.114	46.929	347	20.604	2.461	67.533		
1848.	2.101	41.548	420	29.563	2.521	71.111	1.791	35.552	462	29.156	2.253	64.708		
	2.121	53.339	400	17.772	2.521	71.111	1.837	45.009	416	19.699	2.253	64.708		

povećao na više od dva i pol puta, gotovo je jednak postotak koji u tome zauzimaju brodovi iz austrijskih i za austrijske luke, tj. nešto preko 91%. U tom obalnom prometu sudjeluju najvećim dijelom brodovi austrijske zastave: godine 1814. s 92% i s oko 80% od ukupne tonaže. Što se tiče prosječne nosivosti ili veličine, brodovi austrijske zastave postali su 1848. godine nešto manji od prosječne nosivosti 1814. godine, tj. od 16,6 do 17,8 tona oni su se spustili na 13,1 do 15,7 tona

Brodovi koji su plovili u strane luke imali su 1814. godine prosječnu nosivost od 70 tona, a oni koji su odlazili u austrijske luke prosječno 40,6 tona. Godine 1848. taj se razmjer okrenuo, pa su brodovi koji su odlazili u strane luke imali prosječnu nosivost od 48,7 tona, a brodovi koji su dolazili iz stranih luka imali su prosječno 72,5 tona.

Velik udio prometa iz austrijskih luka i za austrijske luke s relativno malim brodovima upućuje na to da se preko Rijeke uglavnom obavljala unutar-nja razmjena roba i snabdijevanje krajeva pod austrijskim suverenitetom. U tom razdoblju pojavljuju se u Rijeci povremeno i brodovi duge plovidbe, no oni su ipak rijetka pojava. Rijeka stoga, u tom razdoblju, ostaje luka obalne plovidbe. Uostalom, stanje njene luke nije ni omogućavalo drugo. Teškoće oko istovara i utovara brodova duge plovidbe na privezu pred lukom ili u pomoćnim lukama Martinšćici, Žurkovu ili još dalje u Kraljevici ili Bakru — pretovarom na manje brodove — nisu privlačile ni brodare ni trgovce.

Broj brodova koji je godišnje uplovljavao u Rijeku i isplovljavao iz nje prilično je velik. Dnevno, bez ijednog dana počinka, lučka je kapetanija trebala prihvatiti prosječno 15 brodova, a 16 ih otpremiti. Takva frekvencija očito upućuje na to da su pojedini brodovi tijekom godine u više navrata dolazili u Rijeku.

U naprijed izloženoj tabeli statistički je obrađen materijal riječkog Gubernija koji prikazuje ulaz i izlaz punih brodova u riječku luku.

S izuzetkom 1817. i 1820. i 1848. godine Rijeka je — uzevši u obzir izvoz u austrijske i strane luke zajedno — pretežno izvozna luka. U godini 1817, koja nije obuhvaćena u prednjoj tabeli, u Rijeku je uvezeno 22.886 tona, a izvezeno 19.121 tona; no i te je godine više izvezeno u strane luke nego što je iz njih uvezeno, tj. 5856 prema 4812 tona. Isto se dogodilo 1820. godine, kada je uvezeno ukupno više od izvezenog za 1000 tona, međutim je izvoz u strane luke bio veći od uvoza iz stranih luka za više od 6.000 tona. Jedino je 1848. godina premašila ukupnim uvozom izvoz za nekih 6.400 tona, a uvoz iz stranih luka izvoz u strane luke za nekih 400 tona. U svim ostalim godinama, prikazanim u prednjoj tabeli, a i u onima neobuhvaćenima, Rijeka je u cijelom promatranom razdoblju općenito više izvozila nego uvozila. Najsnažnije je izražen izvoz u godinama od 1835. do 1846, kada je prelazio visinu od 80.000 tona, godine 1844. čak 88.000 tona.

Pretežan dio izvoza iz Rijeke vrši se u austrijske luke. Rijetke su godine u kojima je izvoz u strane luke veći u apsolutnoj brojci od izvoza u austrijske luke. To su godine:

1833. izvezeno u austrijske luke 27.441 t. u strane 29.207 tona
1835. izvezeno u austrijske luke 32.059 t. u strane 38.508 tona
1844. izvezeno u austrijske luke 38.412 t. u strane 50.289 tona

Pregled uvoza iz stranih luka i izvoza u te luke odaje značenje riječke luke tog razdoblja kao izvozne luke, mada je, naravno, tonaža relativno gledano vrlo skromna.

Uvezeno u Rijeku iz stranih luka				Izvezeno iz Rijeke u strane luke		
Godina	Ukupno tona	Brodovi		Ukupno tona	Brodovi	
		strani	austrijski		strani	austrijski
		tona	tona		tona	tona
1814.	3.164	4.850	—	8.277	6.931	1.346
1815.	3.750	4.269	—	8.381	5.326	3.055
1816.	4.734	3.801	933	5.934	4.484	1.450
1817.	4.812	2.490	2.322	5.856	2.666	3.190
1818.	4.708	1.857	2.851	7.928	2.882	5.046
1819.	4.225	3.492	733	14.519	10.594	3.925
1820.	5.497	5.199	298	11.552	8.659	2.893
1821.	5.321	5.906	—	9.807	6.715	3.092
1822.	7.102	6.698	404	9.235	7.797	1.438
1823.	7.084	6.466	618	9.409	8.427	982
1824.	4.363	4.319	44	8.629	4.584	4.045
1825.	5.768	3.620	2.148	11.315	4.528	6.787
1826.	6.283	6.383	—	13.840	6.429	7.411
1827.	7.561	8.747	—	13.596	9.870	3.726
1828.	7.894	8.945	—	14.663	11.348	3.315
1829.	7.326	6.761	565	14.477	8.351	6.126
1830.	7.886	7.588	298	17.197	8.283	8.914
1831.	6.485	4.405	2.080	17.675	5.476	12.199
1832.	16.969	8.443	8.526	22.441	8.587	13.854
1833.	21.017	11.060	9.957	29.207	11.358	17.849
1834.	15.991	11.009	4.982	26.219	9.784	16.435
1835.	16.596	11.568	5.028	38.508	12.233	26.275
1836.	9.722	7.181	2.541	27.985	10.685	17.300
1837.	13.613	6.713	6.900	31.329	11.755	19.574
1838.	8.545	9.793	—	28.105	13.592	14.513
1839.	6.581	6.747	—	31.386	15.069	16.317
1840.	9.682	11.135	—	37.064	15.495	21.569
1841.	12.665	12.898	—	43.308	17.450	25.858
1842.	15.976	15.401	575	39.014	20.972	18.042
1843.	15.612	15.999	—	32.294	20.977	11.317
1844.	16.544	15.641	903	50.289	32.937	17.352
1845.	19.541	17.088	—	35.881	20.640	15.241
1846.	13.897	14.705	—	29.886	15.894	13.992
1847.	17.505	17.933	—	28.752	20.604	8.148
1848.	29.563	17.772	11.791	29.156	19.699	9.457

Prednjoj tabeli nije potreban dug komentar. U svim godinama razdoblja koje je predmet ovog razmatranja izvoz iz riječke luke u inozemstvo veći je od uvoza, izuzev 1848. godine. Najveći premašaji izvoza nad uvozom prema inozemstvu ostvareni su: 1835. godine s više od 22.000 tona; 1836. godine s preko 19.000 tona i 1844. godine s oko 34.000 tona.

Međutim, i uvoz iz inozemstva i izvoz u inozemstvo porasli su znatno pri kraju tog razdoblja u odnosu na početne godine. Njihov rast teče od 1814. godine do uključivo 1847. paralelno, no izvoz je u većini godina jednostruko ili dvostruko jači od uvoza. To nisu, naravno, gledano u današnjim razmjerima, neka vrlo velika dostignuća, pogotovu ako se uzme u obzir da se svi ti podaci izraženi u tonama moraju smanjiti za gotovo jednu petinu, pa ipak je to za tadašnju riječku luku vrlo značajna pojava, koja najavljuje buduću ulogu Rijeke kao izvozno-uvoznu luke svojeg zaleđa.

Ako pođemo od pretpostavke da su sav uvozno-izvozni promet Rijeke sa stranim lukama, s inozemstvom, koji nisu obavili strani brodovi, izvršili austrijski brodovi — prednja nam tabela omogućuje ocjenu u kojoj mjeri austrijski, a među njima i riječki brodovi, polazeći iz Rijeke ili dolazeći u nju, obavljali transport robe iz inozemstva ili za inozemstvo. Očito je uloga austrijskih brodova u transportu iz inozemnih luka mnogo slabija nego u izvozu iz riječke luke. Pritom dolazi do izražaja, naravno, preferiranje domaćih brodara, koje je uostalom vidljivo — iz podataka navedenih u prednjoj tabeli — i u postupcima u inozemnim lukama.

Dosadašnji podaci o kretanju prometa u riječkoj luci pružili su nam uvid u opseg djelovanja riječke luke i neke opće podatke o veličini brodova koji su ovamo dolazili. Izračunati prosjeci veličine brodova obuhvatili su i one brodove duge plovidbe koji su dolazili u riječku luku. Zbog toga je prosjek veličine brodova iz stranih luka i za strane luke bio uvijek veći od prosječne veličine onih brodova koji su dolazili iz austrijskih luka ili koji su bili obuhvaćeni među brodovima austrijske zastave. U kraćem prikazu pokušat ću u bitnim crtama iznijeti iz kojih su zemalja i u kojem opsegu dolazili brodovi u riječku luku i njihove prosječne veličine.

Od brodova koji su dolazili u riječku luku bili su najbrojniji oni iz Papinske Države na suprotnoj obali Jadrana. U njoj su se nalazila brojna mjesta, kao što su Fano, Pesaro, Sinigaglia, Ancona, koja su s Rijkom održavala žive trgovačke veze već od XV. stoljeća. Bili su to brodići kojima je prosječna tonaza na početku navedenog razdoblja iznosila 30—35 tona, a pri njegovu kraju između 44—48 tona. Dovožili su ulje, pšenicu, južno voće, a odvozili uglavnom drvo, željezo, sirove kože. Njihov početni godišnji uvoz od oko 1500 tona popeo se 1848. godine na oko 10.000 tona. Sličan uspon bilježio je i izvoz iz Rijeke za luke Papinske Države, pa se tek u duljim vremenskim razmacima zbrajani i uspoređeni uvozi i izvozi pokazuju na nešto povoljnijem svjetlu za Rijeku.

Među slične sitne riječke uvoznike i izvoznike treba uvrstiti još i one zemlje koje su obalnom plovidbom bile u stalnoj prometnoj vezi s Rijkom radi plasiranja svojih proizvoda i nabavke potrebnih im artikala. To su Kraljevina Dviju Sicilija s Napuljem, s lukama na Jadrano od Pescara do Barija i Brindisija, čiji su brodići nosivosti 20 do 40 tona odvozili počev od 1814. godine godišnje oko 2.000 tona, a 1844. i 1848. godine preko 5.000 tona razne robe iz Rijeke, a u Rijeku dovozili otprilike istu količinu robe. Riječki uvozno-izvozni promet sa Sardinijom od 1832. godine ograničavao se na svega nekoliko stotina tona godišnje, dok je narednih godina dosezao 2.000 tona godišnje, a ponekad i preko toga. Brodovi koji su taj promet obavljali bili su rijetko ispod 100 tona, većinom iznad 100 i 200 tona nosivosti. Slabiji je bio promet riječke luke s jonskim otocima, svega nekoliko stotina tona godišnjeg prometa; jedino se

između 1832. i 1837. godine kretao između 1300 i 2300 tona, a 1835. godine dosegao je čak ukupnih 8900 tona (uvoza u Rijeku i izvoza na te otoke). Brodovi su vrlo različite veličine, od 20 do 100 tona nosivosti.

U skupinu zemalja tog vremena bliskih riječkoj luci treba uvrstiti i Tursku i Grčku. Izvozno-uvozni promet riječke luke s lukama u Turskoj dosegao je razmjerno visoke rezultate godine 1815, 1816, 1834, 1837, 1839, 1844, većinom između 1.000 i 2.000 tona godišnjeg uvoza i izvoza, s najvišim dometom 1833. godine (preko 4550 tona) i 1848. godine (s 3.750 tona). Taj su promet obavljali brodovi od 25 tona naviše, čak do 450 tona nosivosti. Promet s grčkim lukama bio je dosta neujednačen, uglavnom sitan, samo je u tri navrata — godine 1815, 1832. i 1848. (1000, 3000 i 3400 tona) — bio nešto značajniji. Promet su obavljali brodići od 20 tona naviše, ali i brodovi od 100 do 300 tona.

Dosta je redovit bio uvozno-izvozni promet riječke luke s engleskim lukama, naročito Maltom i Gibraltarom, no ni on nije bio osobito jak. Kretao se od nekoliko stotina tona do nešto preko tisuće, s izuzecima 1818. godine (3200 tona) i 1819. (6.400 tona). Između godine 1839. i 1848. kretao se na visini od 1.250 do preko 4.000 tona. Obavljan je brodovima od preko 100 do preko 400 tona nosivosti.

Počev od 1818. godine imala je riječka luka dosta redovite pomorske poslove s Egiptom, a od 1822. godine s berberskim lukama u sjevernoj Africi. Taj se promet ograničavao na 1 do 3 broda godišnje, a obavljan je brodovima od 100 do 300 i više tona nosivosti. Uz manje prekide uspostavljen je takav promet i s Toskanom počev od 1823. godine, Belgijom počev od 1833. i Holandijom počev od 1838. godine. Promet s ruskim lukama bio je vrlo rijedak počev od 1816. godine, a nešto je više učestao poslije 1832. i dosegao dosta jak promet 1845. godine (19 brodova s preko 5600 tona), 1847. godine (18 brodova i 4897 tona), 1848. godine (18 brodova i 5.735 tona). Počev od 1839. godine pojavljuje se u riječkoj luci i poneki brod iz Moldavske na Crnom moru. Brodovi Sjeverne Amerike pojavljuju se u riječkoj luci počev od 1826. godine (s 371 tonom tereta), zatim 1830, 1831, 1834, 1837, 1838. (2 broda od ukupno 622 tona, koji su došli prazni i otišli natovareni), te 1840, 1841, 1842, 1843, 1844, 1846. i 1847. godine.

S obzirom na način kako je riječki Gubernij vodio i sakupljao podatke, nije moguće točno utvrditi koliko je austrijskih brodova — posebno obalne i posebno duge plovidbe — sudjelovalo u izvoznouvoznom transportu u strane luke iz riječke luke. Time bismo se donekle približili i ocjeni da li su i koliko sudjelovali u tome riječki brodari. Da su i oni, pored drugih brodara stranih zastava, mogli sudjelovati u onom značajnijem prometu što se obavljao brodovima duge plovidbe, uvjerava nas činjenica da neke zemlje u koje se moralo voziti brodovima duge plovidbe nisu u to vrijeme imale iskazane brodove svoje zastave. Iako se iz riječke luke roba vozi brodovima za španjolske, berberske, egipatske i moldavske luke — brodova s takvom zastavom, u promatranom razdoblju, nije bilo u Rijeci. To znači da su transport za njih vršili brodovi pod zastavom drugih država, pa je među njima bilo dakako i austrijskih brodova. Slično se događalo i u slučajevima kada se iz Rijeke otpremao teret u luke zemalja čijih slobodnih brodova nije bilo dovoljno u riječkoj luci. Tada su uskakali i transport obavljali opet brodovi pod tuđom zastavom. Za to nam primjere u riječkoj luci, u promatranom razdoblju, pružaju transporti obavljani za Belgiju, naročito do 1838. godine, a donekle i kasnije, zatim za Maltu, Portugal i naročito za Francusku — posebno od 1829. godine dalje.

U Rijeku iz Francuske stiglo brodova					Iz Rijeke za Francusku isplovilo brodova			
Godine	punih		praznih		punih za luke		atlantske	
	broj	tonaža	broj	tonaža	broj	tonaža	broj	tonaža
1829.	—	—	—	—	13	3.303	1	254
1830.			1	243	27	7.653		
1831.			1	216	25	7.073		
1832.					23	5.710		
1833.					42	8.267		
1834.	1 sr.	83	1	270	42	11.011		
	1 atl.	221						
1835.	10 sr.	2.494	14	3.584	63	15.252	12	3.308
1836.					47	11.193	7	1.959
1837.	1 sr.	207			55	13.419	8	2.517
1838.					49	12.091	4	1.311
1839.	2. sr.	432	2	380	51	10.478	7	1.775
1840.	1 sr.	124	1	170	53	13.097	15	3.366
1841.	3 sr.	778	5	1.322	65	17.174		
1842.	6 sr.	1.586	12	3.390	58	12.910		
1843.	1 sr.	164	6	1.188	47	9.663	8	2.332
			1 Atl.	333				14 praz. 2.992 t.
1844.	1 sr.	168	6	1.598	36	10.530	13	2.417
1845.			3	802	43	9.382	14	4.395
1846.			3	840	27	5.454	6	1.321
1847.	1 sr.	397	2	364	36	6.200	7	1.835
1848.	1 sr.	345	3	1.168	18	3.570	9	2.642

Gornja tabela prikazuje od tridesetih godina sve živahniji promet riječke luke s francuskim lukama, naročito onima na Sredozemnom moru.²⁸¹ Bio je to početak velikog izvoza hrastovih dužica za bačve koji je išao preko Rijeke.²⁸² U uspoređivanju lijeve i desne strane tabele treba imati na umu da su brodovi stigli u Rijeku iz francuskih luka puni, po iskrcanju tereta bili prazni i zajedno s onima praznima stajali na raspolaganju za otpremanje tereta iz Rijeke za Francusku. Prema tome, ako se od ukupne tonaže brodova koji su prevozili terete za Francusku (u tabeli na desnoj strani) odbije sva slobodna tonaža na lijevoj strani, dobiva se ona tonaža koja se otpremala u francuske luke brodovima koji nisu bili francuski. U Rijeci, kao austrijskoj luci, sigurno su se

²⁸¹ U stupcu pristiglih brodova u gornjoj tabeli sa »sr.« označeni brodovi što su stigli iz sredozemnih francuskih luka, a s »atl.« iz francuskih atlantskih luka.

²⁸² O proizvodnji i trgovini dužicama za bačve vidi naročito R. BIČANIĆ, Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji, Zagreb 1951, str. 105—121. Godine 1839. iznosio je izvoz dužica u Francusku prema R. Bičaniću 4 milijuna komada (str. 223 spom. djela). Trgovinom dužica bavila se naročito obitelj Vraniczany (str. 416. spom. djela R. Bičanića).

PREGLED PRAZNIH BRODOVA

Godine	uplovili u riječku luku						isplovili iz riječke luke						UKUPNO	
	iz austrijskih		iz stranih		UKUPNO	za austrijske		za strane		UKUPNO				
	l u k a					l u k e								
	austrijske		strane			austrijske		strane						
	z a s t a v e					z a s t a v e								
	broj	tona	broj	tona		broj	tona	broj	tona		broj	tona		
1814.	554	12.696	2	130	556	12.826	951	12.771	18	335	969	13.106		
	533	10.915	23	1.911			946	12.430	23	676				
1815.	653	13.814	24	1.065	677	14.879	1.099	10.068	18	1.234	1.117	11.302		
	647	13.590	30	1.289			1.092	10.081	25	1.221				
1820.	526	8.819	29	4.937	555	13.756	1.492	14.661	12	666	1.504	15.327		
	517	8.995	43	4.761			1.473	13.741	31	1.586				
1825.	487	14.112	50	3.661	517	17.773	976	11.331	21	1.429	997	12.760		
	500	17.275	17	498			984	12.483	13	277				
1830.	744	17.834	38	1.982	782	19.816	1.253	12.749	32	1.168	1.285	13.917		
	728	17.026	54	2.790			1.241	12.657	44	1.240				
1835.	897	30.696	52	8.081	949	38.777	1.314	17.910	34	1.642	1.348	19.552		
	907	35.260	42	3.517			1.305	17.646	43	1.906				
1840.	3.195	44.542	30	3.373	3.225	47.915	3.258	17.564	16	951	3.274	18.515		
	3.199	41.077	66	6.838			3.254	17.557	20	958				
1845.	2.947	34.122	31	2.257	2.978	36.379	2.728	17.560	22	2.461	2.750	20.021		
	2.919	31.529	59	4.850			2.716	18.574	34	1.447				
1846.	2.702	29.002	39	4.646	2.741	33.648	3.059	23.651	38	3.106	3.097	26.757		
	2.705	29.421	36	4.227			3.058	24.933	39	1.824				
1847.	2.818	26.458	51	4.388	2.869	30.846	3.394	27.321	28	6.041	3.422	33.362		
	2.803	24.411	66	6.435			3.397	32.289	25	1.073				
1848.	3.093	26.603	39	3.713	3.112	30.316	3.375	32.091	41	7.202	3.416	39.293		
	3.074	25.920	58	7.096			3.382	37.052	34	2.241				

preferirali domaći brodovi, kao što je već ranije spomenuto, pa je sigurno znatan dio brodova koji su iz Rijeke prevozili terete za francuske luke pripadao Riječanima i brodarima iz Hrvatskog primorja. To potvrđuju brojne vijesti iz tog vremena o našim brodovima u Marseillesu. Brodovi koji su obavljali taj prijevoz bili su nosivosti od preko 100 do preko 300 tona.

Dosadašnji prikaz djelovanja riječke luke dao je odgovor i na pitanje kuda su plovili brodovi riječkih brodarar. Prikazani podaci — ako ih ne bismo dopunili još nekim činjenicama — mogli bi navesti na krivi zaključak da su Rijeka, njena luka i njeno brodarstvo silno napredovali. Istina je da su neke djelatnosti, kao npr. brodogradnja potaknute povoljnim uvjetima, kao što je izvanredno povoljan geofizički smještaj luke, izazivale, pritiješnjene potrebe, jačanje prometa u krajnje nepovoljno uređenoj luci. Ali ipak su tadašnja Rijeka, njena luka i brodarstvo ostajali uglavnom prepušteni sami sebi, slabi i mali. Rezultati koje je tadašnja Rijeka postizala u pomorstvu izazivali su opći dojam da se radi o velikoj luci, gdje se može naći uvijek tereta za prijevoz morem.

Da je riječka luka i njena mogućnost pribavljanja tereta za brodove još uvijek slaba i nesigurna potvrđuje prikaz slobodnih brodova koji su tražili teret u Rijeci i samo ga djelomice nalazili.

Od svih uplovljenih brodova u riječku luku 1814. godine 556 bilo je praznih a to je bilo čak 35% od ukupno uplovljene brodske tonaže. Jednostavnije rečeno to je značilo da je svaki treći brod uplovljavao tada u Rijeku prazan. Približno takav razmjer održao se do 1835. godine. Tada je prazni prostor svih uplovljenih brodova iznosio 43%, ali je 1840. godine dosegao čak 49% od ukupne tonaže, odnosno 57% od ukupnog broja uplovljenih brodova. Te je godine svaki drugi brod koji je uplovio u Rijeku bio prazan. Broj praznih brodova do godine 1848. u odnosu na ukupno uplovljene ostao je oko i iznad 50%.

Prema tome traženje broskog tereta u tadašnjoj riječkoj luci nije nalezalo stalne i sigurne izvore. Ne može se međutim poreći, bar prema prikazanoj statistici, da je nalaženje tereta u Rijeci za prazni brodski prostor u nekim godinama bilo uspješnije. To se događalo 1825. i nekih slijedećih godina, naročito 1840. kada je uplovljeni prazni prostor od 47.915 tona kod isplavlivanja spao na svega 18.515 tona. To znači da je za prazne brodove te godine nađeno u Rijeci čak 28.000 tona tereta. To je, dakako za tadanje prilike u riječkoj luci, značajan uspjeh. No, već 1847. i 1848. godine opet počinje rasti broj uplovljenih praznih brodova i visina tonaže zbog nedostatnog tereta u Rijeci.

Ocijenjujući općenito iznesene podatke možemo reći da je rast prometa riječke luke i udio austrijskog brodarstva i, dakako, riječkog u tome započeo nešto snažnije poslije 1830. godine. Ipak Rijeka ostaje i nadalje u prvom redu luka obalne plovidbe, ne samo unutar austrijskih obala na Jadranu, već i uz istočne obale Apeninskog poluotoka i sve do jonskih otoka. Nešto češće sudjeluju u dugoj plovidbi brodovi iz luka tadašnjeg riječkog Gubernija, pa ih nalazimo u većim lukama ne samo Mediterana i Crnog mora, već i u sjevernoevropskim lukama, pa i preko oceana u Južnoj i Sjevernoj Americi, gdje su često obavljali transport između luka stranih država.

Nažalost, ovdje često upotrebljena mađarsko-talijanska publikacija o prometu riječke luke ne sadrži sve do godine 1854. podatke o vrijednosti roba izvezenih iz riječke luke ili uvezenih u nju, Tek bi nam takvi podaci pokazali pravu vrijednost izvoza i uvoza riječke luke, a time i njeno pravo značenje.

U nedostatku objavljenih službenih podataka takvog sadržaja poslužio sam se podacima koje je objavio F. Rački (za godinu 1842—1847) i R. Bičanić (za godinu 1841) — obojica prema Petru Matkoviću — te podacima koje sam našao u službenim izvještajima riječkog Gubernija za 1829—1832. godinu.²⁸³

Godina	u v o z	i z v o z	u k u p n o
1829.	682.000 for.	738.000 for.	1,520.000 for.
1830.	1,203.000 for.	1,247.000 for.	2,450.000 for.
1831.	998.000 for.	1,899.000 for.	2,897.000 for.
1832.	1,284.000 for.	1,655.000 for.	2,939.000 for.
1841.	1,471.000 for.	2,966.000 for.	4,437.000 for.
1842.	240.000 for.	1,764.000 for.	2,004.000 for.
1844.	306.000 for.	1,930.000 for.	2,236.000 for.
1846.	513.000 for.	1,378.000 for.	1,891.000 for.
1847.	525.000 for.	1,851.000 for.	2,376.000 for.

Gornji tabelarni prikaz potvrđuje ranije izneseno mišljenje o izvoznom karakteru riječke luke. Međutim, podaci od 1841. godine pokazuju da je Rijeka tek 1841. godine premašila vrijednošću svog izvoza i uvoza onu vrijednost koju je riječka luka postigla u prometu 1780. godine.²⁸⁴ To pak znači da o nekom značajnijem napretku prometa riječke luke u prvoj polovici XIX. stoljeća, u odnosu na mnogo ranije postignute rezultate, ne možemo govoriti.

II. U ovo razdoblje padaju i prvi počeci parobrodarskog prometa s Rijkom. Zabilježeno je da je Riječanin Ludovik Adamić, potaknut prvom pojavom parobroda na Jadranu, koji je 1818. godine zaplovio između Trsta i Venecije, predlagao i zalagao se za osnivanje redovite parobrodarske veze između Rijeke i Kotora.²⁸⁵ No to nije bilo ostvareno. I Trst je morao nešto dulje počekati da bi pristupio uvođenju redovitijih parobrodarskih linija. Godine 1836, dne 13. studenog, isplovio je na pokusnu vožnju Kvarnerom, kako smo već ranije naveli, prvi drveni brod na paru »Maria Anna«, ratni brod sagrađen u kraljevičkom brodogradilištu.

Početkom rujna iduće, 1837. godine tršćanski Lloyd je najavio Rijeci dolazak svog parobroda »Prinz Metternich« na probnoj vožnji. Brod nije mogao biti prihvaćen u ušću Rječine, kako je predlagao Lloyd, zbog njegove širine, već samo pred gradom.²⁸⁶ Parobrod je stigao u Rijeku tek ujutro 8. listopada jer se vožnja odgađala zbog popravaka na brodu. Usidrio se pred tadašnjom

²⁸³ F. RAČKI, Fiume genenüber von Kroatien, Agram 1869, str. 139—140; R. BICANIC, Važnost Rijeke u ekonomskom životu Hrvatske, u zborniku »Rijeka«, Zagreb 1953, str. 166; PETAR MATKOVIC, Hrvatska i Slavonija u svojih fizičkih i duševnih odnosajih, Zagreb 1873. Vidi i spise RGub. br. 247-1931, 2255-1932 i 1058-1833, HAR.

²⁸⁴ R. BICANIC, spom. rad, str. 166.

²⁸⁵ Prijedlog je riječkom Guberniju stavio A. L. Adamić, nudeći da će u društvu s braćom Bratić kupiti svojim novcem, pod određenim uvjetima, »... navim quae impulsu vaporum ad normam Tergestum inter et urbem Venetiarum actu vigentem, ab hinc per Zaram, ad Spalato, Ragusa et Boccam Cattaro et retro statu temporibus, pro commodo Littoralis hujus, iter faciat«. — Spis RGub. br. 737-1823, svež. 909, HAR.

²⁸⁶ Vidi dopisivanje o tome u spisu RGub. br. 2921-1837, svež. 1138, HAR.

guvernerovom palačom. Guverner je prihvatio poziv da se proveze Kvarnerom i počastio posadu broda. Na idućoj probnoj vožnji prema Kotoru isti je parobrod Lloyda pristao u Rijeci 13. listopada, odakle je otplovio za Zadar.²⁸⁷

Počev od 1841. godine u Rijeku počinju redovitije pristajati parobrodi tršćanskog Lloyda. Evo tabelarnog prikaza dolaska i odlaska tih brodova:

PREGLED TRGOVAČKIH PAROBRODA
KOJI SU UPLOVILI U RIJEČKU LUKU

godina	parobrodi s teretom		parobrodi bez tereta	
	broj	tonaža	broj	tonaža
1841.	7	857	10	1.238
1842.	7	857	4	549
1843.	7	1.034	2	332
1844.	22	2.890	7	921
1845.	42	4.474	—	—
1846.	30	3.071	—	—
1847.	23	2.308	—	—
1848.	23	2.162	8	2.129

PREGLED TRGOVAČKIH PAROBRODA
KOJI SU ISPLOVILI IZ RIJEČKE LUKE

godina	parobrodi s teretom		parobrodi bez tereta	
	broj	tonaža	broj	tonaža
1841.	3	365	14	1.730
1842.	9	1.143	2	263
1843.	9	1.366	—	—
1844.	22	2.890	7	921
1845.	42	4.474	—	—
1846.	4	516	26	2.555
1847.	—	—	23	2.308
1848.	2	500	29	3.791

Navedeni podaci pokazuju da su parobrodi tršćanskog Lloyda u Rijeci u početku doživjeli bolji prijem i donekle nalazili i teret sve do 1845. godine. Isplivljavanje tršćanskih parobroda iz riječke luke 1846, 1847. i 1848. godine, uglavnom bez tereta, pokazuje, izgleda nam, neko nepovjerenje prema parobrodu. Takva se situacija produžila i 1849. i 1850. godine, a ponovila se i kasnijih godina, 1852. i 1853.

Austrijski tršćanski Lloyd zadržao je, da tako kažemo, monopol parobrodskih veza s Rijekom sve do 1866. godine. Do te godine, naime, nije se u Rijeci

²⁸⁷ Zbivanja prigodom dolaska tog parobroda u Rijeku opširnije su registrirana u »Giornale del Lloyd« od 12. listopada 1837, te u »Il Lloyd Triestino«, 1938, Edit. Mondadori, str. 86—87. Interesantno je napomenuti da je u spomenutoj ediciji »Movimento« (vidi, bilj. 289!) navedeno da se prvi dolazak parobroda u Rijeku dogodio 10. lipnja 1838, i da se tom prilikom dovezao u Rijeku saski kralj (vidi spom. »Movimento«, bilješku uz godinu 1838. »Evben«).

pojavo nijedan parobrod strane zastave. Tek je te, 1866. godine doplovio u Rijeku prvi parobrod strane zastave — bio je to engleski parobrod nosivosti 672 tone.

III. Plovidba morem, i obalna i duga, bila je podvrgnuta mnogobrojnim propisima svoje, ali i onima stranih država. Razvoj prometa na moru potaknuo je države s morskim lukama i obalama da za promet stranih brodova u njima bližim vodama, naročito za pristajanje uz njihove obale i u njihovim lukama, postave određena pravila i traže odštetu u obliku raznih taksa. Za uvoz pak robe iz stranih zemalja bila je odavna uvedena naplata određenih daća, carina. Već su ranije, u toku ovog rada, izneseni primjeri koji svjedoče o načinu postupanja sa stranim brodovima. U Rijeci je, zbog premalog kapaciteta luke u Rječini, godine 1816. dolazilo do sporova između domaćih i stranih brodova. Riječki trgovinski deputati predložili su način rješavanja tog problema zaštićujući domaće brodove.²⁸⁸ Uostalom, takvi sporovi u riječkoj luci poznati su već pri kraju XIII. stoljeća.²⁸⁹ U našim, tada austrijskim ili ugarskim, vodama strani brodovi nisu smjeli obavljati transport robe između naših luka. Takva obalna plovidba bila je rezervirana samo za brodove domaće zastave. To je, uostalom, i razumljivo zbog brojnih domaćih vlasnika malih brodova, kojima je tim transportom bila osigurana neka zarada.²⁹⁰ Sličnim ograničenjima bili su, naravno, podvrgnuti i naši brodovi u stranim vodama. Posebna ograničenja plovidbe važila su za Dardanele. Godine 1823. dobili su austrijski brodovi za plovidbu kroz Dardanele neke određene olakšice.²⁹¹

Godine 1832. zatražila je Trgovinska deputacija u Rijeci od Gubernija da se s Napuljem sklopi ugovor o uzajamnom jednakom postupanju s napuljskim i austrijskim brodovima što se tiče raznih taksa na tonažu broda, za sidrenje, svjetioničke pristojbe, taksa za pilotažu, za troškove karantene i sl. Predlagala je također da se roba austrijske proizvodnje oslobodi u Napulju od uvoza carine ili da se carina snizi za bar 10%, koliko je snižena engleskim, francuskim i španjolskim brodovima, odnosno da se austrijskoj zastavi u napuljskim lukama prizna jednak postupak kao najpovlaštenijoj zastavi.²⁹² Pregovori s Napuljem u tom pogledu nisu uspijevali, pa je početkom 1833. godine dvorskim dekretom određena primjena retorzivnih mjera prema brodovima napuljske zastave, s naplatom od 2 forinte po toni nosivosti.²⁹³ Na tu mjeru Napulj je odgovorio protumjerom, naplaćivanjem dvostruke carine na uvoz austrijske robe.²⁹⁴

Potaknuta takvim i sličnim postupcima, riječka je Trgovinska deputacija godine 1837. predložila riječkom Guberniju da bi se nekim mjerama popravilo vrlo loše stanje riječkih brodara, koji nisu mogli konkurirati stranim zastavama u unajmljivanju. Riječki brodari nisu naime bili ravni stranim zato što je svaka država favorizirala brodove svoje zastave, dok je Austrija postupala sa svojima jednako kao sa stranim. Austrijska zastava nije uživala prednosti smanjene carine koje su uzajamno ugovorile za svoje brodove Engleska, Fran-

²⁸⁸ Spis Okružnog kapetanata Rijeka br. 5063/532-1816, Abt. 12, f. 3-6, HAR.

²⁸⁹ Rabljani i Zadrani u sukobu u riječkoj luci oštetili su članove kuće Gradonico iz Venecije. Vidi, Sime Ljubić, Listine o odnosajih između Južnoga Slavenstva i Mletačke Republike, M.S.H.S.M., vol. I, Zagreb 1868, str. 131, CLXXXVIII. god, 1281, 20. prosinca, iz Liber Comunis I, list 122, u mletačkom Državnom arhivu.

²⁹⁰ Spis Okružnog kapetanata Rijeka br. 7597-1816, Abt. 12, f. 5, HAR.

²⁹¹ Spis RGub. br. 3891-1823, svež. 909, HAR.

²⁹² Spis RGub. br. 1119-1832, svež. 1075, HAR.

²⁹³ Spis RGub. br. 2487-1833, svež. 1091, HAR.

²⁹⁴ Spis RGub. br. 3365-1833, svež. 1091, HAR.

cuska, Španjolska, Sardinija, Napulj i druge zemlje. Prema ugovoru s Engleskom, austrijskom brodu nije bio dopušten ulazak u englesku luku ako je dovozio robu utovarenu u nekoj stranoj a ne austrijskoj luci; međutim, Austrija nije postupala s engleskim brodovima na isti način. Nasuprot tome, ugovor sklopljen sa SAD na bazi reciprociteta nije stavljao nikakva ograničenja austrijskim brodovima. Na bazi jednakog reciprociteta sklopljeni su i ugovori s Danskom i Prusijom, Papinska Država postupala je s austrijskim brodovima jednako kao sa svojim. Austrija nije imala ugovora s Francuskom, Španjolskom, Sardinijom i Napuljem, pa su austrijski brodovi u njihovim lukama plaćali teža podavanja na tonažu i veće carine, dok to nasuprot nije bio slučaj s njihovim brodovima u austrijskim lukama. Trgovinska je deputacija predložila stoga da se strani brodovi u austrijskim lukama podvrgnu jednakom postupku kojem su podvrgnuti austrijski u njihovim lukama.²⁹⁵

Neugodni odnosi s Napuljem prestali su tek 1839. godine, kada je austrijsko poslanstvo u Napulju ugovorilo prestanak retorzivnih mjera.²⁹⁶ Čini se da je i s Francuskom bio sklopljen neki povoljniji aranžman. Međutim, za francuske kolonije u sjevernoj Africi, kako je javio austrijski konzul iz Marseillesa, mogli su transport obavljati samo francuski brodovi.

Dvorskim dekretom iz Beča 1833. godine određeno je austrijskim pomorskim vlastima da s pripadnicima Srbije postupaju kao s otomanskima.²⁹⁷ Godine 1836. otomanska porta zamolila je austrijski dvor da austrijske pomorske vlasti priznaju iste povlastice koje uživaju otomanski brodovi i brodovima sa srpskom zastavom (»Bandiera Serviana«). Bečki dvor je to prihvatio i obavještavajući o tome riječki Gubernij, poslao mu akvarelirani crtež izgleda srpske zastave.²⁹⁸

Značajnu ulogu u unapređivanju plovidbe i trgovačkih veza sa stranim zemljama i u konkretnom pomaganju brodovima i njihovim posadama imali su austrijski konzuli u stranim lukama.²⁹⁹ U tom pogledu vrlo su zanimljivi i puni korisnih podataka izvještaji koje su podnosili konzuli o lučkim prilikama, mogućnostima plasmana raznih proizvoda i transporta uopće, naročito oni iz Carigrada, Marseillesa, Amsterdama itd. Često su konzuli imali i neugodne dužnosti: morali su rješavati sporove između zapovjednika i posade oko plaće i hrane na brodu, a najbrojnije su bile njihove intervencije u pogledu repatrijacije mornara dezertera koji su napuštali brod zbog lošeg postupka ili hrane, ali najčešće zbog ukazane mogućnosti ili izgleda na bolju plaću. U tom pogledu bile su luke u Carigradu i Marseillesu prave burze mornarske radne snage. Kako je plovidba Crnim morem bila vrlo ozloglašena zbog čestog nevremena i potapanja brodova, mornari bi prije ulaska u to more često napuštali brod ili zahtijevali povećanje plaće za taj dio putovanja.³⁰⁰ 1846. godine izdao je car

²⁹⁵ Knjiga prijepisa pisama T. deputacije 1829—1837, str. 281—287, HAR.

²⁹⁶ Spis RGub. br. 1482-1834, svež. 1158, HAR.

²⁹⁷ Vidi dekret Dvora br. 13771/1311 od 2. studenog 1833. godine i spis RGub. br. 3796-1833, svež. 1091, HAR.

²⁹⁸ Spis RGub. br. 3063-1836 i br. 3411-1836, svež. 1128, HAR.

²⁹⁹ Opširnije o ustanovi »konzula« vidi: JURAJ ANDRASSY, Konzuli, Pomorska enciklopedija, sv. 4, Zagreb 1957, str. 429—430. O ranijem stanju konzularne službe u Rijeci vidi: G. KOBLER, spom. djelo, sv. II, str. 78, 86; G. G. VIEZZOLI, Contributi alla storia di Fiume nel Settecento, časopis »Fiume«, g. X/1932, Rijeka 1933, str. 90—91.

³⁰⁰ Vidi spise i izvještaje raznih konzula u spisima RGub. br. 2491-1825, svež. 947; svež. 949, svež. 1157-1839, svež. 1168-1840, HAR.

Ferdinand odluku o novom Općem pravilniku o konzularnim pravima s tarifom. Pravilnik je predviđao za koje svoje poslove mogu konzuli naplaćivati konzularne pristojbe i u kojem iznosu. Time se željelo pomoći austrijskoj trgovačkoj mornarici od raznih samovoljnih naplata taksa. Pravilnik pruža sliku poslova koje su izvršavali austrijski konzuli. Da ne bi u inozemstvu u preračunavanju stranih valuta u austrijsku dolazilo do nepravilnosti, utvrđeno je da carski talir vrijedi 2 forinte, španjolski kolonat 2 forinte i 3 krajcara, carski cekin 4 forinte i 30 krajcara, a mletački cekin 4 forinte i 32 krajcara.³⁰¹

Nakon svršetka ratova u Evropi 1813. godine prilike za plovību Sredozemnim morem za trgovačke brodove bile su i dalje vrlo nesigurne i opasne. Lade koje su 1815. godine plovile iz Trsta u konvoju u zapadni Mediteran morale su dobiti pratnju jednog naoružanog broda sve do iza otoka Sicilije.³⁰² Iste godine isplovila je jedna eskadra austrijske ratne mornarice radi zaštite od gusara austrijskih trgovačkih brodova koji su plovili za Senigagliu na sjajam.³⁰³ Stalne opasnosti u kojima su plovili trgovački brodovi izazvale su potrebu da se oni naoružaju kako bi se sami mogli braniti od eventualnih napadača.³⁰⁴ Topove i municiju dodjeljivali su nadležni državni uredi na molbu vlasnika broda, koji je morao dokazati potrebu naoružanja, zatim pružiti osiguranje dvostruke vrijednosti topova i municije intabulacijom na imovinu vlasnika broda i konačno snositi troškove dopreme topova i municije do broda.³⁰⁵ Budući da su zbog nesigurnosti plovidbe svi austrijski brodovi duge plovidbe bili naoružani, jedva da su se razlikovali od austrijskih ratnih brodova. Zbog toga je 1845. godine bila izdana posebna instrukcija koji se austrijski brod smatra ratnim. Takav je brod morao imati za zapovjednika efektivnog oficira ili vojno lice, brod se upotrebljavao isključivo u vojne svrhe i potpadao je pod vojnu jurisdikciju. Neispunjavanje samo jednog od tih uvjeta oduzimalo je brodu svojstvo ratnog broda.³⁰⁶

Godine 1815. zbog sukoba između Austrije i Napulja došlo je do uzajamnog plijenjenja brodova.³⁰⁷ Takvo stanje prisililo je Austriju da 2. studenog 1815. proglasi zabranu izvoza ratnog materijala.³⁰⁸ Ratna stanja između pojedinih država izazivala su na moru teškoće i za trgovačke brodove nezaraćenih strana. Među nasilna nametanja tuđe volje nekoj državi spada i primjena pomorske blokade. U ovdje promatranom razdoblju bilo je više primjera primjene takvih neprijateljskih akata. Tako je godine 1832. Turska najavila rat

³⁰¹ Regolamento sui Diritti consolari, Vienna 1846, I. R. Stamperia di Corte e di Stato.

³⁰² Spis tršćanskog Gubernija br. 10211-1815 u svež. VI-1815 riječkog Okružnog kapetanata, HAR.

³⁰³ Spis tršćanskog Gubernija br. 10.150-1815 u svež. VI-1815 riječkog Okružnog kapetanata, HAR.

³⁰⁴ Tako su, primjerice, dva broda izgrađena u Rijeci 1815. godine dobila dozvolu da se naoružaju svaki s 8 topova kalibra 6 funti i s po 400 kugala. — Spis tršćanskog Gubernija br. 8253§1697-1815, svež. VI-1815, Abt. 12, riječkog Okružnog kapetanata.

³⁰⁵ Riječki Mjembeno-trgovački sud i pomorski konzulat poslao je riječkom Guberniju pismo br. 632 3. listopada 1823, u kojem su izloženi postupak i uvjeti za dobivanje dozvole naoružavanja civilnih trgovačkih brodova. — U svež. 909-1823, Abt. 8, f. 2—5 RGub-a, HAR.

³⁰⁶ Spis RGub. br. 1684-1845, svež. 1223, Abt. 8, f. 3, HAR.

³⁰⁷ Spis riječkog Okružnog kapetanata br. 2081-1815, svež. VI, Abt. 12, 1815, HAR.

³⁰⁸ Spis tršćanskog Gubernija br. 2781-1816, svež. 1—2, Abt. 12, 1816, riječkog Okružnog kapetanata, HAR.

egipatskom paši Mehmed Aliju i njegovu sinu Ibrahimu i stavila sve brodove koji su tamo plovili pod strogu kontrolu. To se ponovilo i 1840. godine.³⁰⁹ Godine 1838. obavijestila je Francuska Austriju da je zbog nekih nesuglasica blokirala meksičke luke.³¹⁰ Zbog nemira na otoku Kandiji naredila je otomanska porta blokadu otoka, osim nekih određenih luka.³¹¹

Najviše neprilika i štete nanosili su trgovačkim brodovima gusarski napadi. Takvi napadi dolazili su najčešće sa sjevernoafričkih obala. Zalijetali su se i u Jadran. Godine 1816. uhvaćena su u Trogiru dva gusarska broda od četiri koji su prethodne zime ometali plovidbu oko Istre.³¹² Radi zaštite brodova koji su plovili pod austrijskom zastavom bili su 1816. godine u berberskim lukama imenovani privremeni agenti. Dobili su zadatak da zaštićuju i brodove drugih zastava, ukoliko su plovili pod zastavom svoje zemlje.³¹³ Zbog straha od raznih neprilika dogodilo se 1817. godine da je čitava posada jednog broda uzela tursko državljanstvo da bi mogla ploviti pod turskom zastavom. Na to su austrijske vlasti zaprijetile da će, ako ponovno ne uzmu austrijsko državljanstvo, s njima postupiti kao sa stranim državljanima.³¹⁴

Opasnost od gusarskih napada nije jenjala ni kasnije. Tako su godine 1825. berberski gusari zarobili riječki brod »La premura« zajedno s kapetanom Petrom Zakarijom i odveli ga u Tunis.³¹⁵ Godine 1829. javlja vicekonzulat u Skadru da se u vodama Bojane pojavio turski pelig sumnjiv zbog gusarenja.³¹⁶ Godine 1832. napala su tri gusarska čerkeska broda austrijski brigantin »Nikomir«, no brigantin je jednog potopio dok su druga dva pobjegla.³¹⁷ Gusarenje Alžiraca prestalo je 1839. godine, kada je Alžir postao francuska kolonija.³¹⁸ Međutim su se, prema obavijesti danskog konzula iz Tangera, 1846. godine navodno pojavili marokanski gusari.³¹⁹

Gusari su se pojavili i u grčkim vodama. Godine 1832. dva naoružana austrijska brigantina natjerala su u bijeg gusare u grčkim vodama. Tim povodom tršćanski je Gubernij obavijestio riječki Gubernij da je austrijska eskadra u grčkim vodama dobila nalog da štiti austrijske brodove.³²⁰ Godine 1833. pojavili su se u vodama Sicilije brodovi koji su pod austrijskom ili engleskom zastavom pljačkali brodove.³²¹ Godine 1836. javili su se grčki gusari u albanским vodama. Te i prošlih godina nanijeli su grčki gusari znatne štete au-

³⁰⁹ Spis RGub. br. 1837-1832, svež. 1075; br. 2880-1840, svež. 1170, HAR.

³¹⁰ Spis RGub. br. 2401-1938, svež. 1148, HAR.

³¹¹ Spis RGub. br. 2594-1841, svež. 1181, HAR.

³¹² Spis tršćanskog Gubernija br. 4297-1816, svež. 5, Abt. 12, riječkog Okružnog kapetanata, HAR.

³¹³ Spis tršćanskog Gubernija br. 12157-1816, svež. 5, f. 3-6, Abt. 12, riječkog okružnog kapetanata, HAR.

³¹⁴ Spis tršćanskog Gubernija br. 331/1817, svež. 3-4, Abt. 12, riječkog Okružnog kapetanata, HAR.

³¹⁵ Spis RGub. br. 3841-1825, svež. 948, HAR.

³¹⁶ Spis RGub. br. 9-1830, svež. 1037, f. 3-4, HAR.

³¹⁷ Spis RGub. br. 1578-1832, svež. 1075, Abt. 8, f. 3, HAR.

³¹⁸ Spis RGub. br. 82-1839, svež. 1157, Abt. 8, f. 1, HAR.

³¹⁹ Spis RGub. br. 2229-1846, svež. 1235, Abt. 8, f. 3-4, HAR.

³²⁰ Spis RGub. br. 1909-1832, svež. 1076, Abt. 8, f. 4-7, HAR.

³²¹ Spis RGub. br. 2610-1833, svež. 1091, Abt. 8, f. 3, HAR.

strijskim trgovačkim brodovima, pa je posebna komisija u Trstu (I. R. Commissione provinciale dei reclami delle prede) određivala naknadu štete brodovlasnicima iz posebnog fonda.³²² Godine 1840. opet su se u grčkim vodama pojavili gusari.³²³

8. TRAŽENJE SREDSTAVA ZA UNAPREĐENJE TRGOVINE OD 1837. DO 1847.

I. Iako je Požunski sabor 1836. godine prihvatio određene smjerove glavnih prometnica u zemljama pod krunom sv. Stjepana (Zak. čl. XXV), kojima je Rijeka bila konačni cilj u tri navrata — ipak nije konkretno ništa bitno učinjeno niti se desilo bilo što bi utjecalo na poboljšanje privrednog života u Rijeci. Nastojanja da se u tom pogledu nešto učini bila su izražena i u uputama što su ih za svoj rad dobili od Hrvatskog sabora zastupnici koji su polazili na Ugarski sabor 1832. godine. Oni su trebali, prema tim instrukcijama, potaknuti donošenje zaključaka o regulaciji Save i Kupe, naročito o uklanjanju stijena kod Degoja i Sredičkog, čime se omogućavala bolja plovidba i transport robe prema Karlovcu i Rijeci. Trebali su, nadalje, tražiti zabranu naplaćivanja obalarine na Savi, koja se nazivala »kazukas«, a iznosila je 30 forinti od svakog broda; imali su zahtijevati da se ispita skraćivanje ceste Josefine prema Senju, da se senjska luka podredi radije riječkom Guberniju nego tršćanskom, jer je taj Gubernij ipak »intraregnanus«. I njima je, kao i zastupnicima na ranijem Saboru, stavljeno u zadatak da potaknu državni otkup ceste Karlovac—Rijeka—Luzijane — kako bi se prestala naplaćivati na njoj cestarina.³²⁴ Od svega toga najkasnije se ostvarilo najvažnije: otkup Luzijane, do kojeg je došlo tek tridesetak godina kasnije.

Nedugo poslije zaključenja Ugarskog sabora (2. svibnja 1836. godine) zahvalio se na položaju riječkog guvernera Franjo Urményi, a na njegovo je mjesto došao iduće godine Pavao Kiss Nemesker. Njegov dolazak pada u vrijeme kada se u Rijeci, pod utjecajem privrednih prilika u Evropi, završavao kratak period reanimacije riječke privrede, a započinjala neželjena stagnacija, koja se vidljivo očitovala u prometu riječke luke. Još prije njegova nastupa, u srpnju 1837. godine, obratila se Guberniju u ožujku iste godine riječka Trgovinska deputacija opširnijim dopisom. U njemu Deputacija prikazuje loše stanje u kojem se nalazi austrijska trgovačka mornarica. Ta je mornarica od prijašnjih 1200 jedinica duge plovidbe spala na polovicu; mornari, poznati u svijetu po valjanosti, sada nezaposleni emigriraju; nekad cvatuća brodogradilišta, danas su pusta; tesari i drugi brodske obrtnici traže druga zanimanja; u svijetu poznati kapetani kao izgubljeni traže posao izvan zemlje; brodovlasnici osiromašuju, trgovci smanjuju svoj posao — »ukratko naša se trgovina gasi...«. Nakon takvog, možda unekoliko pretjeranog prikazivanja stanja riječkog brodarstva uopće, Deputacija je izložila mjere koje smatra potrebnim poduzeti da se doskoči daljem slabljenju riječke pomorske trgovine. Taj je podnesak Gubernij, vjerojatno, otpremio Ugarskom namjesničkom rijeću, pa je Nemesker njegov sadržaj upoznao već u Pešti prije dolaska u Rijeku.

³²² Spis RGub. br. 3710-1836, svež. 1188; br. 4304-1836, svež. 1129, Abt. 8, f. 4—5; br. 2866-1834, svež. 1106, Abt. 8, f. 5, HAR.

³²³ Spis RGub. br. 2880-1840, svež. 1170, HAR.

³²⁴ Zaključci Hrvatskog sabora, sv. XI, 1825-1832, Zagreb 1976, str. 180.

II. Došavši u Rijeku, Nemesker je, potaknut problemima koji su priječili Rijeku u njenu napredovanje, odlučio da i sam nešto poduzme, pa se, pored ostalog, obratio ugarskom palatinu nadvojvodi Josipu s prijedlogom za unapređenje trgovine.³²⁵ Prijedlogu je priložio pregled prometa i prihoda privilegiranog Društva Lujzinske ceste za vojnu godinu 1837/38. i prethodnih četrnaest godina. Posljednje godine Društvo je ostvarilo promet od 1.410.559 i 1/8 centa i za to vrijeme naplatilo 220.585 forinti i 38 krajcara. To je, po mišljenju guvernera, unatoč tome što je cestarina u času najvećeg prometa povišena od 35—40 krajcara (cruciferi) na 1 forintu i 17 krajcara, unatoč skretanju nekih pošiljki prema Senju, u znatnoj mjeri omogućilo stanovnicima Primorja visoku zasluzbu i prosperitet koji nije možda bio dostignut ni 1809. godine. Da ne bi takav promet opet zapao u stagnaciju, guverner predlaže: prvo da se izvrši potrebna koordinacija prijevoznitstva između Karlovca i morske obale. Pogoršano prijevoznitstvo uzrokovalo je da je proizvođač postao vjerovnik prijevozniku, konsignacija robe kasni i nepravilna je, isključivanje stranaca iz prijevoza omogućuje nevjerovatno povišivanje vozarine. O tome su ranije sa Zagrebačkom županijom vođeni energični razgovori radi uklanjanja tih abnormalnosti, pa je spomenuta županija svečano obećala to popraviti. O tome obavještava palatina znanja radi ali i radi pomoći. Guverner smatra da bi mnogo pomoglo toj stvari kad bi prijevoznici na povratnoj vožnji imali što prevoziti od uvezene robe. On je i sam, prigodom nastupa na dužnost u Rijeci, zamolio od Ugarskog namjesničkog vijeća dozvolu uvoza bijele siciliske soli, no dosad nije bilo odgovora, pa moli palatina pomoć i u tom pogledu.³²⁶ Na drugome mjestu guverner je istaknuo potrebu regulacije Kupe od Siska do Karlovca. To je problem koji se vuče već više godina i ne nalazi rješenja zbog raznih mišljenja i nedostatka novca. Međutim, zbog nesigurne veze tim putem, ako se tome ne doskoči, nikada neće moći procvasti trgovina — unatoč obilju proizvoda koji stoje za to na raspolaganju. Uprava Vojne krajine kani izgraditi željeznicu između Siska i Josipdola, no prijevoz željeznicom uvijek će više stajati negoli prijevoz Kupom, a »mačuhinski položaj« senjske luke bit će nemala smetnja tome. Kao treće, smatra potrebnim učiniti plovidbu između Siska i Zemuna odnosno Banata slobodnom i sigurnom, pa ukloniti iz Save razne smetnje. Uprava Vojne krajine već nekih dvadeset godina ubire od svake manje lađe 20 a od veće 35 forinti, što je prošle godine snizila na 9 forinti i 30 križara, odnosno 16 forinti. Za to je Vojna uprava bila dužna očistiti korito rijeke Save od svih smetnji, no u tom pogledu je dosad učinjeno vrlo malo ili ništa.³²⁷ Prema mišljenju guvernera moguće je Vojnu upravu pravno prisiliti na to. Možda bi se to moglo lakše postići kad bi Budimska građevinska direkcija za to dala potrebnu mašineriju i alat a radnu snagu i novac Vojna uprava. U međuvremenu teku pregovori o čišćenju korita rijeke Save.

Podnoseći te prijedloge, koji, po mišljenju samoga guvernera ne sadrže ništa novo, on podsjeća na jednu vijest u inozemstvu i prilaže čak i tekst koji je bio odštampan u »London and Paris Observeru« dne 4. ožujka 1839. godine. U toj se vijesti navodi da je započeto uređivanje plovidbe rijekom

³²⁵ Spis RGub. br. 111 Pres. od 4. ožujka 1839.

³²⁶ Sličan prijedlog stavio je riječki Gubernij 28. prosinca 1826. godine. Vidi naprijed.

³²⁷ Guverner navodi da sam njemački naziv te takse »Gefahr-Stock-Gebühren« upućuje na to.

Savom od Zemuna do Siska, što će, ako se promijeni austrijski trgovački sistem uvođenjem blažih carina, omogućiti uvoz u austrijske pokrajine obilnih viškova proizvoda. Neće se više moći reći da Dunav teče u krivom pravcu, pa se nada da će skori Ugarski sabor prihvatiti to važno dobročinstvo što ga je pripremila Austrija za tu kraljevinu.³²⁸

Nemeskeru su, nema sumnje, bile poznate privredne prilike u kojima se tada nalazila Mađarska, a isto su mu tako sigurno bili poznati ciljevi mađarske politike koja je težila osamostaljivanju svoje privrede od tutorstva austrijskih dvorskih i financijskih krugova. Problem nedostajanja kapitala potrebnog za ubrzavanje privrednih tokova uopće ostajao je neriješen već dvadesetak godina, a takva je bila situacija i u Rijeci još od Adamićevih vremena. To nije čudno ni iznenađujuće stoga što se Nemeskerov rad u Rijeci u neku ruku nastavlja na Adamićev. Vjerojatno mu je bio poznat Adamićev pokušaj da osnuje jedno značajno privilegirano mađarsko trgovačko društvo kao i zadaci odnosno ciljevi toga društva. No, ukoliko to dotad i nije znao, sigurno je o tome bio obaviješten u Rijeci.

III. Mora da je Nemesker već od ranije poznao djelovanje Franje Kukuljevića Sakcinskog, a nije isključeno da ga je i osobno poznao. F. Kukuljević je, naime, početkom XIX. stoljeća, kao dioničar društva osnovanog 1800. godine u Varaždinu — koje se u spisima naziva »Societas Petcovichiana« — i sam aktivno radio u njemu između 1802. i 1808. godine na izvoznim poslovima, najprije u Ljubljani a zatim u Trstu. U to vrijeme on je proputovao Italiju i Francusku i tamo sklapao razne trgovačke poslove.³²⁹ Poznavajući taj rad F. Kukuljevića, Nemesker mu se pismeno obratio, moleći ga da prikaže djelovanje odnosno poslovanje »Petkovićevega društva« i da mu uz to predloži i obrazloži kakvo bi dioničko društvo za unapređenje riječke trgovine i privrede trebalo osnovati.

F. Kukuljević je tada, 1838. godine, već bio stariji čovjek, u službi zagrebačkog Kaptola kao »comes curialis« ili kako ga F. Šišić nazivlje »kaptolski župan«.³³⁰ On je otegao s odgovorom Nemeskeru, tražeći spise bivšeg »Petkovićevega društva«, a i zbog bolesti, pa mu je konačno odgovorio 2. ožujka 1839. godine — prema svojem sjećanju. Istovremeno mu je poslao na njemačkom jeziku napisan »Plan zu einer Ungarischen Actien Handlungs-Gesellschaft«. Uz »Plan« su bile priložene i vrlo opširne napomene uz pojedine točke plana, također na njemačkom — »Anmerkungen zum Plane einer Ungarischen Handlung-Actien-Gesellschaft«.

Budući su Kukuljevićev »Plan« i »Napomene« uz njega dosta opširno prikazani na drugome mjestu, bit će ovdje navedene samo neke njihove značajnije karakteristike, po kojima se razlikuju od onog plana što su ga 1825. godine objavili A. Mihanović i A. L. Adamić.³³¹

Glavna je razlika između ta dva plana, po mojem mišljenju, u tome kome društvena pravila povjeravaju glavnu ulogu u upravljanju dioničkim društvom i na koji je način predviđena organizacija te uprave. Adamićev je plan pred-

³²⁸ Iz koncepta spisa spomenutog u bilješci 335 vidljivo je da je jedan prijelaz tog izvještaja poslan dvorskom kancelaru grofu Mailathu.

³²⁹ O Franji Kukuljeviću Sakcinskom opširnije u: D. KLEN, Franjo Kukuljević Sakcinski i razvoj trgovine u prvoj polovini XIX. stoljeća Varaždinski zbornik, Varaždin 1983, str. 303—311.

³³⁰ FERDO ŠIŠIĆ, Hrvatska povijest, III. dio: Od godine 1790. do godine 1847, Zagreb 1913, str. 386.

³³¹ D. KLEN, spom. rad u bilješci 329.

viđao da u momentu naplate polovice upisane dioničke glavnice započne rad društva, ali da se istovremeno zatraži naklonost cara preko Ugarskog palatina. Od dviju društvenih deputacija, jedne u Pešti, a druge u Rijeci, peštanskoj bi predsjednika uvijek imao imenovati sam car, dok bi riječkoj, koja se naziva i direkcijom, imao predsjedati riječki guverner ili njegov zamjenik, a imala bi u njoj sudjelovati i dva predstavnika riječkog Mjembeno-trgovačkog suda (paragrafi 29, 30. i 40. Plana). Po Kukuljevićevu planu cijelim poslovanjem društva samostalno upravljaju dva direktora, za koje se traži visoka stručnost i poznavanje posla i koje biraju dioničari. Od njih je jedan centralni i on vodi sve trgovačke poslove na kopnu (*»inländische Handel«*) — u cijeloj Ugarskoj, Slavoniji, prema Beču, Nordu i uz Dunav do Carigrada — dok drugi, sa sjedištem u Rijeci ili Trstu,³³² vodi sve trgovačke poslove u pravcu obale, od Siska, Kranjske, Koruške i Tirola, pa i sve prekomorske, prema otočju, Aziji, Africi, Italiji, Francuskoj, Španjolskoj, Portugalu i Americi. Direktori se svaki tjedan uzajamno obavještavaju o sklopljenim poslovima, a jednom mjesečno obavještavaju se o bilancama prema Glavnoj knjizi (toč. 12, 13, 14. i 15. Plana). Iako nisu iznesene sve pojedinosti, već se iz izloženog razabire bitna razlika između tih dvaju predloženih društava. Adamićevo društvo stavlja se u svakom pogledu pod zaštitu vladara i vladareve upravne organizacije, palatina i guvernera u Rijeci, koji — u krajnjoj liniji — imaju glavnu i konačnu riječ u cijelom poslovanju. Nasuprot tome, Kukuljević, Ilirac i *»narodnjak«*, svjestan teških i neugodnih iskustava koje je tadašnja Hrvatska, a i Ugarska, imala s bečkim dvorom i njegovom upravom zemlje, a Hrvatska posebno još i s političkim faktorima Mađarske, izbjegava posvema oslanjanje u tom pravcu. I mada prijedlog svog društva dostavlja riječkomu guverneru, ta činjenica ne utječe na sadržaj organizacije društva prema njegovu planu.

Kukuljevićev plan, za razliku od Adamićeva, pokazuje veću usmjerenost poslovnosti društva. On nastoji da poslovanje bude, zbog naravi trgovačkog posla, što brže, a to se očituje u podjeli poslovanja i rada društva na dva omeđena područja. U njima djeluju dva direktora, svaki na svom području, koji, zahvaljujući svojoj stručnosti, sami odlučuju. To, naravno, ima za posljedicu da za svoj rad snose i punu odgovornost. Oni su, naime, za neoprezne i štetne pothvate odgovorni i dužni nadoknaditi pričinjenu štetu društvu (toč. 28. Plana). Kukuljević predviđa jačanje samog društva time što jednom četvrtinom utvrđene društvene dobiti povećava glavniciu društva i tako je isključuje iz podjele dioničarima. Takav postupak on predviđa bez vremenskog ograničenja — sve dok društvo traje. Adamić predviđa veće odvajanje za povećanje glavnice u prvom i drugom petogodištu po osnivanju, a u četvrtom petogodištu — posljednjem, jer je trajanje društva predviđeno na 20 godina — dijeli se dioničarima cjelokupna dobit (toč. 17. K. Plana — par. 50. Ad. Plana). Veću poslovnost naziremo kod Kukuljevića i u tome što on predviđa mogućnost osiguranja početnog kredita društva preko bečkih akreditiranih banaka, koje se kasnije zamjenjuje vlastitim ugledom stečenim kreditom (toč. 7—10. K. Plana). Konačno, Kukuljevićev oprez u poslovanju odražava se i u tome što predviđa da se — ako se u slučaju nesreće u potresnim događajima izgubi jedna četvrtina kapitala — na općoj skupštini dioničara mora dvotrećinskom većinom glasova prisutnih odlučiti o tome da li se rad društva unatoč tome može nastaviti, pri

³³² Kukuljević je smatrao da je gospodarstvenije staviti sjedište drugog direktora u Trst. To je on vrlo razumno razložio u spomenutim *»Napomenama«*. — Vidi D. KLEN, rad spomenut u bilj. 74, na str. 588—589.

čemu odsutni moraju pismeno izraziti svoje stajalište.³³³ Pored navedenoga, Kukuljevićeva poslovnost i briga za uspjeh društva dovodi do zaključka da sjedište društva treba biti u Trstu, gdje je trgovina razvijena, a u Rijeci bi se, zasad, mogla osnovati tek filijala.

Kukuljevićevo svestrano poznavanje gospodarskih problema i prilika uopće ističe se naročito u njegovim »Napomenama«. Može se reći da tu gotovo i nema problema kojem on nije pokušao naći odgovarajuće rješenje.³³⁴

IV. Još jedan prijedlog za osnivanje dioničkog trgovačkog društva potekao je iste godine iz Trsta. Dne 24. svibnja 1839. godine obratio se neki, po vlastitom priznanju neznatan, tršćanski trgovac Ivan K. Vostry, koji se onamo doselio 1807. godine iz Češke, kratkim podneskom nadvojvodi Josipu, ugarskom palatinu. U pismu iznosi potrebu da se Rijeci pomogne uzdići se iz »paperja« (»flaum Zustand«) osnivanjem jedne goleme ustanove (»grossartige Anstalt«), dioničkog društva, s kapitalom od 1 milijun forinti, podijeljenim na 2500 dionica, svaka nominalne vrijednosti 400 forinti. Društvo bi se bavilo raznovrsnim poslovima: trgovinom kolonijalnom robom, prometom zemaljskih proizvoda i konačno bankarskim poslovima u mjestu i u inozemstvu. Sve bi to imalo biti pod jedinstvenom upravom. Vješt jezicima i svim tim poslovima, Vostry nudi svoju suradnju i sudjelovanje u preuzimanju dijela dionica. On je potaknut na taj prijedlog time što su nedavno u Trstu pokrenuli akciju osnivanja jednog sličnog društva s kapitalom od svega 250.000 forinti, koje je Trstu, koji poslovno cvate, nepotrebno, pa se mislilo samo na korist nekih pojedinaca, dok bi takvo društvo Rijeci bilo i te kako potrebno. Bez ustanove kakvu on predlaže Rijeci i njenu usponu neće pomoći ni parobrodi ni željeznice da stekne u svijetu poslovni ugled. On poznaje Rijeku i zahvalan joj je jer je u njoj 1809. godine — kada je Trst već bio okupiran od Francuza — trgovao sve do francuske okupacije Rijeke. Palatin je taj prijedlog poslao riječkom guverneru s preporukom da ispita da li bi bečke trgovačke kuće htjele pomoći tu akciju. Nemesker se iste godine obratio na četiri razne trgovačke kuće u Beču, koje su mu, međutim, u duljem ili kraćem pismu odgovorile negativno. Drugo se nije ni moglo očekivati od bečkih trgovačkih kuća, koje su sve svojim poslovanjem već ranije bile usmjerene na Trst. Pozitivan odgovor bio bi protivan njihovim interesima.³³⁵

V. U razmaku od četrnaest godina, između 1825. i 1839, pojavila su se, prema izloženom, tri prijedloga o osnivanju jednog jakog trgovačkog društva koje bi trebalo pokrenuti življu trgovinu i robni promet viškova iz Mađarske i Hrvatske prema moru. Dva od tih planiranih društava imala su prvenstveno poslužiti tome da Rijeci daju potrebnu snagu za uzdizanje njena privrednog života uopće, trgovine i pomorstva posebno. Sva tri prijedloga računala su na to da će se potreban kapital za rad tog društva naći negdje izvan Rijeke, naročito u Mađarskoj. Pokušaj da se zainteresira bečki kapital urodio je, kako se pokazalo, neuspjehom. Očekivanja su bila, opravdano i razumljivo, usmjerena prema Mađarskoj zbog dugogodišnjih nastojanja Mađara da Rijeku politički odvoje od Hrvatske i neposredno podvrgnu sebi i tamo dobiju izlaz za svoje

³³³ Čini se da je ovaj Kukuljevićev prijedlog izazvalo gorko iskustvo što ga je stekao u »Petkovićevu društvu«.

³³⁴ D. KLEN, spom. rad u bilješci 329, uz koji su priložene Kukuljevićeve »Napomene«.

³³⁵ Ovaj Vostryjev prijedlog objavljen je nešto opširnije u radu D. Klena spomenutom u bilješci 74.

proizvode na svjetsko tržište. Prema tome je bilo jasno da je, u krajnjoj liniji, interes Madžara bio da iskoriste Rijeku za svoje gospodarske ciljeve. U Hrvatskoj je za unapređenje Rijeke bio zainteresiran onaj dio stanovništva koji je od pojačanog prometa izvozne trgovine preko Rijeke očekivao bolju zaradu, ali i oni rijetki pojedinci koji su u tom prometu i izvozu viškova proizvoda usmjerenom prema Rijeci vidjeli jedinu mogućnost za gospodarski napredak.³³⁶

Koji su razlozi ili činjenice dotada priječili osnivanje jednog takvog društva? Jedan je već istaknut. Bilo je to protivljenje bečkih privrednih društava zbog već uhodanog pomorstva i trgovine u Trstu, u kojem su austrijski kapitalisti imali znatnu ulogu. Drugi, ne manje važan razlog bio je što su tadašnje odlučujuće političke snage u Madžarskoj bile usmjerene u prvom redu na borbu za stjecanje političke a tek time i ekonomske nezavisnosti od austrijske supremacije. Interes za osnivanje takvog trgovačkog društva mogao se pojaviti tek kad su te snage počele nazirati nekakav uspjeh u svojim nastojanjima.

Političke snage Hrvatske bile su u tom razdoblju također zauzete za njih važnim problemima; s jedne strane nastojanjem oko nacionalnog osvješćivanja, a s druge strane obranom narodnog identiteta od surovo agresivnog mladog madžarskog nacionalizma. No, da toga i nije bilo, hrvatske ekonomske snage bile su, u politički razjedinjenoj Hrvatskoj, suviše neznatne i slabe i stoga nesposobne da se jače istaknu u jednoj takvoj akciji, a kamoli da je same produzmu.

Prijedlozi za osnivanje jakog trgovačkog društva, kao što je pokazano, poslije Adamićeve smrti, ne dolaze iz kruga riječkih trgovaca. Broj značajnijih riječkih trgovaca, trgovaca na veliko, jedva da se promijenio od 1812. godine. Tada ih je bilo 34.³³⁷ Godine 1830. bilo je svega 29 trgovaca učlanjenih u Trgovinsku deputaciju,³³⁸ a godine 1845. je Mjembeno-trgovački sud i pomorski konzulat u Rijeci smatrao značajnijim trgovcima svega trideset trojicu.³³⁹ Ti se trgovci bave brodarstvom, manufakturnom proizvodnjom i trgovinom, osiguranjima i raznim spekulacijama, ukratko svojim poslovima. Intervenciju u privredne i prometne tokove od općeg značenja traže ili predlažu samo tada i tamo gdje je ona konkretno nužna i korisna njihovu djelovanju. Čine to preko Trgovinske deputacije, u kojoj se više ne ističu neki značajniji pojedinci svojim zamislima.

Inicijativu za opću akciju unapređivanja Rijeke u privrednom pogledu preuzima na sebe madžarski službeni organ vlasti u Rijeci — guverner. Logično je stoga da će on imati u vidu u prvom redu madžarske interese i da će Rijeku zajedno s Hrvatskom služiti samo kao sredstvo takvim ciljevima.

Novi riječki guverner prikuplja podatke i prijedloge s tim ciljem. To postaje očito kasnije, u njegovu sudjelovanju 1844. godine u osnivanju raznih madžarskih novčanih i privrednih društava, naročito Madžarskog trgovačkog društva sa sjedištem u Pešti.

³³⁶ Janko Drašković je uvjet i oslonac za nacionalno osvješćivanje Hrvata vidio u gospodarskom napretku i oslobađanju od tuđinske eksploatacije, a u tome je glavnu ulogu trebala odigrati Rijeka. Tamo je trebalo osnovati trgovačko društvo s jakim kapitalom, koje bi otvorilo putove ugarskim i hrvatskim proizvodima preko mora. — JANKO DRAŠKOVIĆ, *Disertatia iliti Razgovor darovan gospodi poklissarom zakonotvorcem Kraljevinah naših za buduću Dietu ugarsku odaslanem 1832.* Drašković se tako nadovezao na raniji Mihanović-Adamićev »Planum«.

³³⁷ D. KLEN, spom. djelo u bilješci 4, str. 47. i str. 81—85.

³³⁸ Izvještaj Trgovinske deputacije br. 172 od 11. lipnja 1830, u spisu RGub. br. 2119, svež. 1036, HAR.

³³⁹ Spis Mjembeno-trgovačkog suda br. 312 od 14. travnja 1845.

VI. Godine 1842. — za zasjedanja Požunskog sabora — dobili su riječki privredni krugovi opet priliku da iznesu svoje poglede i prijedloge kako da se brže i jače pokrene privredni razvoj u njihovu gradu. Vjerojatno pod utjecajem vrlo agilnog riječkog guvernera Pala Kissa Nemeskera, istovremeno i kapetana Rijeke, dne 31. siječnja 1842. godine Kapetansko vijeće Rijeke zaključilo je da treba ispitati koje bi mjere trebalo poduzeti za procvat i napredak nacionalne trgovine. U tu je svrhu imenovalo posebnu komisiju kojoj je proučavanje tog problema stavljeno u dužnost. Komisija se sastojala od dvanaest vijećnika patricija i šest predstavnika Trgovinske deputacije, a na čelu joj je bio predsjednik — plemeniti Vincenc de Terzy, također patricij vijećnik.³⁴⁰

Komisija je taj »teški predmet« (»grave oggetto«) uzela u razmatranje na više svojih sjednica, pa je ustanovila da radi unapređenja nacionalne trgovine najprije treba razmotriti »opće postulate«, koji se odnose na trgovinu cijele Kraljevine i »Ugarskog primorja«, i one »specijalne«, koji se odnose na trgovinu i dobrobit grada i slobodne luke Rijeke.

Komisija je najprije razmotrila one opće postulate, pa je utvrdila kao prvi postulat potrebu izgradnje željeznica u Kraljevini, naročito onih prema Rijeci i Ugarskom primorju. Obrazlažući taj postulat, Komisija je ustanovila da je još Karlo VI. zamislio Trst kao izveznu luku za austrijske a Rijeku za ugarske pokrajine. Radeći u tom pravcu, učinjeni su golemi izdaci za izgradnju ceste »Karoline« i zatim »Lujzijane«, a 1833. godine lazareta u Martinšćici. Da ti izdaci ne bi ostali neiskorišteni, potrebno je ukloniti još i ostale smetnje razvoju trgovine i prometa. Na posljednjim zasjedanjima Sabora uklonjene su neke od njih. Mjениčnim zakonom i pravilnijim uknjižbenim sistemom učvršćeno je povjerenje u privatni i javni kredit, urbarskim zakonom olakšan je položaj bijednog seljaka i pružena veća mogućnost poljoprivredi. Dalji problem je željeznica koja bi iz Banata i susjednih županija vozila u Ugarsko primorje žito, duhan, stoku, i obratno kolonijalnu robu, rižu itd., pa bi Rijeka, nakon uređenja pristaništa u ušću Rječine i pred gradom, mogla konkurirati i crnomorskim lukama. Željeznica od Pešte i iz Banata prolaziti će do Karlovca ravnicom. Teškoće nastaju s dijelom pruge od Karlovca do Rijeke. Pa ipak bi gradnja i tog dijela pruge trebala biti najveći interes Mađarske jer joj samo Ugarsko primorje garantira vlastit nacionalni i nezavisan izlaz na more. Zbog toga bi trebalo spriječiti gradnju one pruge koja bi idući iz Beča za Trst prolazila Mađarskom i naročito Hrvatskom, pa skretala prema austrijsko-njemačkim pokrajinama. Ako se ona ostvari, bila bi uništena trgovina ove primorske pokrajine.³⁴¹ »Da bi se izbjegao taj smrtonosni udarac, koji bi posvema uništio ovu našu Primorsku pokrajinu, trebalo bi da se ovom slučaju dopusti da mu se predbacuje, kao onda kada zbog svoje škrtosti nije htio otkupiti od Komore ponudenu mu kastavsku gospoštiju. Grad Rijeka morao bi ponuditi Naciji ili društvu, koje bi uz garanciju i državni nadzor preduzelo gradnju željeznice od Karlovca do Rijeke, svotu od petsto tisuća forinti pod uvjetom da Nacija ne dozvoli

³⁴⁰ Zaključak riječkog Kapetanskog vijeća br. 35/1842, nepotpun, u svež. 644 riječkog Magistrata u ostavini Cimiotti.

³⁴¹ »... Realizzandosi la medesima annientato rimarà il commercio di questa marittima provincia...«

gradnju željeznice prema austro-njemačkim pokrajinama, koja bi skrenula tokove ugarske trgovine od ove primorske pokrajine.« Komisija je zatim prikazala kako bi se u Rijeci mogla skupiti spomenuta svota, pa je kao primjer navodila kako su u riječkoj prošlosti u nekoliko navrata neznatnim nametom na meso zaklane stoke, otkupom ličnog podavanja i sl. skupljene prilično visoke svote. Svojevremeno je riječki guverner Franjo Urmeny pozvao k sebi imućne Riječane i zamolio ih da svojim sredstvima doprinesu za otkup nekretnina bivše rafinerije šećera, pa se začas skupila potrebna svota od 50.000 forinti.

Pri izlaganju ovog prvog postulata predsjednik Komisije stavio je svoju opasku da je guverner još 24. travnja 1838. godine pisao knezu Metternichu i obrazložio prijedlog izgradnje željeznice od Dunava u Zemunu, uz Savu do Siska i odatle u Karlovac i Rijeku.³⁴² Također je istaknuo da je guverner 4. ožujka 1839. godine predložio ugarskom palatinu modalitete kako se mogu ukloniti smetnje trgovini, analizirajući plovidbu Kupom i Savom i ukazavši na potrebu regulacije tih rijeka.³⁴³

Drugim postulatom Komisija je smatrala potrebu i korisnost regulacije rijeke Save i Kupe. Tu je već dosta učinjeno, no potrebno je još više da bi te rijeke postale konačno plovne.

Treći postulat Komisije bila je potreba otkupa Lujzinske ceste. Komisija naziva cestarinu koju naplaćuje Privilegirano društvo pretjeranom, »esorbitante gabella«, jer je nerazmjerna vrijednosti prevoženih proizvoda, koji su pretežnom većinom vrlo niske cijene, kao drvo, žito i sl. Cestarina se, naime, naplaćivala prema težini. Zbog toga, a i zbog drugih neugodnosti pri prijevozu na toj cesti, neki transporti robe skrenuli su iz same sredine Ugarske kroz Kranjsku za Trst. Trebalo bi stoga cestu otkupiti i posvema je osloboditi za trgovinu. Neka eventualna naknada za prolaz njome mogla bi poslužiti isključivo za popravak i održavanje te ceste.

Nažalost je zapisnik o radu Komisije, napisan u kolovozu 1842. godine, nađen nepotpun, jer se ovdje prekida; ne znamo da li je pored spomenutih postulata općeg karaktera bio razmotren još koji, dok su posvema nepoznati ostali specijalni postulati koji su se odnosili na sam grad Rijeku.³⁴⁴

Međutim i ovako nepotpuno svjedočanstvo o radu spomenute komisije pokazuje da je riječki guverner Nemesker odmah po dolasku u Rijeku poduzeo neke akcije za unapređenje trgovine iz Madžarske prema Rijeci. On je takvim radom nastavio i za zasjedanja Ugarskog sabora između 5. lipnja 1837. i 13. studenog 1844. godine.

VII. U međuvremenu je u okviru Ugarskog sabora u Požunu osnovana i počela djelovati posebna Komisija za trgovinu, plovidbu i industriju Ugarske, kojoj je na čelu stajao, u svojstvu predsjednika, grof Ivan Pejačević. Ta se komisija obratila velikim poduzećima, trgovačkim predstavnicima većih gradova pa i riječkoj Trgovinskoj deputaciji da odgovori na tri pitanja koja su se odnosila na objašnjavanje stanja i mogućnosti napredovanja trgovine. Trgovinska deputacija dala je vrlo opširan odgovor, koji ne bismo detaljnije razmatrali da taj odgovor ne sadrži prikaz faktičnog stanja riječke trgovine 1843. godine (trideset godina nakon restauracije austrijske dominacije nad Rijekom i dvadesetogodišnje madžarske uprave njome). Iz njega postaje prilično jasno i

³⁴² Koncept tog prijedloga nije pronađen među gubernijskim spisima u Histo-rijskom arhivu u Rijeci.

³⁴³ Vidi bilješku 335 naprijed.

³⁴⁴ Vidi bilješku 351 naprijed.

vidljivo čime se tada bavila riječka trgovina, kakvi su bili njeni obrti i manu-fakture, što je sve Rijeka tražila i očekivala od tadašnjih vlasti i što sve nije do 1843. godine, a dobrim dijelom ni kasnije do 1848. godine, dobila.

Na prvo pitanje, kakvo je sadašnje stanje trgovine riječkih trgovačkih kuća i koji su glavni predmeti te trgovine, Trgovinska je deputacija odgovorila da se u sadašnjem času trgovački stalež Rijeke bavi dijelom trgovačkim spekulacijama za vlastiti račun, a dijelom komisionim i špedicijskim poslovima za račun vanjskih trgovačkih kuća. Trgovačke spekulacije za vlastiti račun obuhvaćaju: *žitarice svake vrste, uljno sjemenje i njegove proizvode*. Ti proizvodi stižu većim dijelom iz Banata i susjednih županija, pa se djelomice troše u Rijeci a dijelom izvoze u Dalmaciju, Istru, na Kvarnerske otoke a češće i u Lombardsko-Venecijansku Kraljevinu. Prema potrebi i traženju, ti se artikli otpremaju i na strana tržišta, naročito u Englesku. Godine 1827. i 1828. bile su znatne količine žita i kukuruza izvezene u Lombardsko-Venecijansku Kraljevinu. Isto tako je 1839. i 1840. godine bilo izvezeno mnogo žita u Englesku. Znatne otpreme uljnog sjemenja vršene su domaćim i stranim brodovima za Lombardiju, Englesku, Belgiju i Nizozemsku. Nerijetko se događa da se u Rijeci i u bližem Primorju žitarice s Crnog i Azovskog mora, iz dunavskih luka Braile i Galaca, a naročito iz Italije iz Papinske Države i Napulja, lakše prodaju ne zbog bolje kvalitete, već zbog nižih cijena, što je žalosna posljedica previsokih transportnih troškova iz unutrašnjosti do obale.

Duhan, ta »trgovačka biljka« (»Handelsoflanzen«), nabavlja se u Rijeci isključivo iz Ugarske. Potrošnja duhana je vrlo velika zbog jake proizvodnje cigara. Znatna količina duhana otprema se za vlastiti račun ili za račun stranih liferanata i spekulanata u inozemstvo. Godišnje se otprema 90.000 do 100.000 centa duhana u Francusku, Pijemont, Papinsku Državu, Toskanu, Kraljevinu Napulj i druge talijanske države za preradu u tamošnjim državnim tvornicama, duhana.

Konoplja se uvozi iz Ugarske, pa se u Rijeci obrađuje i čisti. Zasad je ovdje upotreba konoplje za proizvodnju brodske užadi za domaće brodove neznatna. Veće količine odlaze u Englesku i Ameriku. Posljednjih godina taj artikl privlači pažnju spekulanata. Ako bi ugarski proizvođači, prema štampanim uputama stručnjaka, posvetili veću pažnju čišćenju te trgovačke biljke pri obradi, tada bi bilo opravdane nade za njen uspješni izvoz.

Krpe kao trgovački artikl poznate su u Rijeci tek posljednjih 20 godina. Njihovo sakupljanje pruža mogućnost neke zarade najsiromašnijem stanovništvu. Uvoze se iz unutrašnjosti Kraljevine i susjednih zemalja. Priličan dio upotrebljava dobro poznata riječka Tvornica papira Smith i Meynier, dok se ostatak, po sortiranju i prešanju u bale, krca na brodove za Ameriku i Englesku.

Slijedi *drvena roba svake vrste*, u prvom redu bačvene dužice od hrastovine, bukovine i jelovine. Hrastove dužice pripremaju se u Civilnoj Hrvatskoj, Vojnoj krajini, Slavoniji i Bosni, godišnje do deset milijuna komada. Dužice od bukovine i jelovine dobavljaju se također u znatnoj količini sa susjednih komorskih dobara i nekih privatnih gospoštija. Dio dužica se upotrebljava u mjestu ili se njima snabdijeva austrijsko primorje. No najveći dio otprema se brodovima za Francusku, Siciliju, Portugal, Nizozemsku i južnu Italiju.

Građevinsko odnosno brodograđevno drvo, kao i drugo tesarsko i stolarsko drvo, tvrdo i meko, dobiva se većinom iz Hrvatske i Kranjske, pa se znatnim dijelom troši u Rijeci, a dijelom izvozi u cijelu Italiju, na Levant, u berberske države i Francusku.

Drvo za loženje i drveni ugalj proizvode se u susjednim šumama i zapošljavaju znatan broj stanovnika Primorja — obradom i prijevozom do obale. Znatne količine drva za loženje izvoze se malim brodićima u austrijska trgovišta i na papinsku obalu. Računa se da izvoz drvenog ugljena u mletačku i ostalu Italiju doseže sto tisuća centi na godinu.

Potaša, šišarke, stolarsko ljepilo, gljive, vosak, med, loj, maslo, svinjska mast, kosti i svakojake druge masti i kože dobavlja unutrašnjost Kraljevine za lokalnu potrošnju i za izvoz. »Blagosloveno tlo« Kraljevine dobavlja i druge brojne artikle kojima bi spekulanti mogli imati široko polje za izvoz. Čini se da je trenutačno zastao samo izvoz kosti u Englesku.

Goveda, čekinjasta i sitna stoka s vunom stižu u Rijeku iz Ugarske i susjednih zemalja. Dio toga pokriva mesne potrebe Rijeke i okolice, dio ide za Trst, dok se dio mesa usoljuje u Rijeci za hranu na trgovačkim brodovima. Kad bi se smanjila cijena soli, mogao bi izvoz slanog mesa dobiti veće značenje, a ovako je preskupo za konkurenciju na vanjskim tržištima.

»*Trgovačke biljke*«, lovorovo lišće, lovorove bobice (plod), kadulja, rujevina (Rhus coriaria, op. Kl), sakupljaju se u Primorju i prikladne su za trgovinu s Njemačkom i Amerikom.

Masline, ulje, vino, dolaze iz Dalmacije, Istre, Kvarnerskih otoka i napuljske pokrajine Puglie, a riža dolazi iz Lombardije. Dio se troši lokalno, a dio uvozi u unutrašnjost.

Kolonijalna roba, mirodije, sušeni plodovi mora i drugi artikli te vrste dobavljaju se iz Trsta i služe za vlastitu potrošnju, a u ograničenoj količini i za uvoz u Hrvatsku, neke ugarske gradove, susjednu Kranjsku i Austriju.

Trgovački stalež Rijeke bavi se nadalje industrijskim pothvatima u vlastitim radionicama (»Etablissements«).

Izuzev nekih manjih »fabrika«, kao najznačajnija industrijska poduzeća kojima se bavi riječki trgovački svijet treba smatrati: *tvornicu papira* gospode »Smitts« (!) i Meynier; industrijski proizvod te tvornice proslavio se kako u Kraljevini, tako i u cijeloj Monarhiji, kako u tuzemstvu, tako i u inozemstvu, gdje nalazi znatnu prođu; *privilegirani mlin* tršćansko-riječke trgovačke kuće Karlo d' Ottavio Fontana, smješten u romantičnoj dolini Rječine, što su ga sagradili američki mehaničari sjevernoameričkim strojevima; taj mlin proizvodi dnevno 350 centi brašna; dio proizvoda podmiruje potrebe stanovnika i cijelog Austrijskog primorja, a nalazi prođu naročito u Južnoj Americi; *tvornicu voštana i čistoga meda* braće Hillmer i dr. te onu trgovaca Josipa pok. Franje Pessija; *radionice užeta* braće Spadoni te užarske majstore Crespija i Mikića; *tvornicu sidara* braće Perušić, kojih su sidra i brodski lanci vrlo traženi; njihove proizvode hvale domaći i strani brodari; *razne tvornice kože i strojišta*, od kojih je najstarija i najuspješnija ona trgovačke kuće Franje Palesea.

U riječkoj industriji važne su i *fabrike duhana*. Njihov je broj znatan. One izvoze cigare i burmut. Kad bi ugarski proizvođači duhana posvetili brižljiviju pažnju kulturi i postupku s duhanskim listom, tada bi proizvodnja ugarskih cigara postigla bolju prođu i postala u inozemstvu omljubljena kao cigare iz Hamburga, Bremena i s Malte. Boljom kvalitetom duhanskog lista riječka proizvodnja cigara mogla bi, ako ne preteći, a ono konkurirati stranim.

Konačno, među industriju moraju se uvrstiti i ona *brodogradilišna poduzeća* koja proizvode brodove za trgovinu. Domaći i strani kapitalisti troše za to znatne sume.

Pored navedenih djelatnosti, riječki trgovački stalež bavi se i trgovačkom plovidbom, i to:

dugom plovidbom, djelomice kroz moreuz Gibraltar prema zapadu, a dijelom prema Levantu na Crno i Azovsko more; *velikom kabotažom*, obalnom plovidbom, u Jadranskom i Sredozemnom moru, te *malom kabotažom* među bliskim mjestima na obali Ugarskog i Austrijskog primorja.

Tim vrstama plovidbe bavi se veći dio riječkih trgovaca, koji su istovremeno samovlasnici ili suvlasnici brodova. Nije rijedak slučaj da su ti trgovci, nakon ranijeg plovljenja morima, na kojima su kao vješti kapetani izlagali svoj život opasnostima, samopožrtvovanjem stečene i spašene uštede kasnije uložili u trgovinu ili u osiguravajuće pothvate. Koliko je riječki trgovački stalež odan plovidbi, najbolje pokazuje činjenica što je i u ovo vrijeme kada baš ne cvate transport brodovima i kada je i ponuda stranog brodskog prostora u Rijeci jaka, ipak u razdoblju od 1831. do 1841. godine na brodograđilištima Ugarskog primorja izgrađeno 66 trgovačkih brodova, kojih se vrijednost procjenjuje na milijun i pol forinti konvencionalne vrijednosti.

U odgovoru na drugo pitanje, koje su glavne zapreke trgovini uopće, kao i njenim pojedinim granama, riječka je Trgovinska deputacija na prvome mjestu istakla pomanjkanje jedne direktne, sigurne, brze i jeftine veze unutrašnjosti Kraljevine s obalom. Glavna zapreka tome je Lujzijana i tarifa koja se plaća za njenu upotrebu, kao i način naplate. Cestarina koja se na ulazu na cestu naplaćuje prema težini, povisuje se prema težini na izlazu, iako je do te promjene došlo uslijed kiše i snijega na putu. Od vozara koji je došao na cestu — mjesto upozorenja na ulazu — negdje na putu naplaćuje se kazna zato što ima na kotačima, u unutrašnjosti uobičajene, preuske okove. Takvi postupci poskupljuju prijevoz i čine da mnogi otpremaju svoju robu na cestu prema Ljubljani. Pored toga, premda se roba iz unutrašnjosti otprema u ugovorenim rokovima, putem iskravaju razne smetnje. Do njih dolazi već pri prijevozu riječnim putem zbog zaleđenosti, poplava ili nedostatka vode u rijekama, zatim zbog pretovara, uskladištavanja, ponovnog utovara itd. Stoga trgovac ne može računati na neki siguran rok dostave. Dok se roba naručena u Odesi, plativa tamo mjenicom koja dospijeva za tri mjeseca, doprema u Rijeku za dva mjeseca, dotle roba iz naše unutrašnjosti treba i šest mjeseci da stigne do Rijeke, a mora se k tome platiti na licu mjesta gotovinom jer nema banaka. Idući problem na koji ukazuje Deputacija jest nedostatak obrazovanja u pogledu prometa, industrije i nacionalne ekonomije.

Treći je nedostatak zanemareni način uzgoja raznih kultura i postupka s proizvodima, čemu bi trebala pomoći poljoprivredna društva. Četvrti nedostatak i zapreka jest pomanjkanje trgovačkih ugovora sa stranim zemljama kojima bi se zaštitilo domaće brodarstvo od raznih pristojbi u stranim lukama, dok se u našim lukama sa stranim brodovima postupak kao s našima. Tako primjerice, duhan iz naših luka u Francusku voze francuski a ne naši brodovi zato što oni u svojim lukama plaćaju samo polovicu carine; sicilijanski brodovi iz naših luka voze u Siciliju drvo, dok su naši brodovi bez tereta; napuljski brodovi u Dalmaciji prodaju žito jeftinije od naših jer su naši brodovi podvrgnuti u Dalmaciji istim davanjima kao i strani brodovi, pa je ugarsko žito u Dalmaciji, mada je iz iste države, jednako »strano« kao i ono iz Napulja.

Konačno Deputacija podsjeća da se put izvoza ugarskih viškova Dunavom pokazao kao neprikladan iz više razloga, te je stoga izlaz na koji moraju

krenuti ti viškovi Ugarsko primorje. Od luka u tom primorju Kraljevica je premala, Bakar je šest mjeseci izvrgnut udarima bure, pa ostaje Rijeka — no u njoj nema prikladne luke.

Na treće pitanje, kako bi se mogle ukloniti sadašnje zapreke budućoj trgovini, kako bi joj se moglo dati veću važnost i osvajanjem novih grana trgovine veću životnu snagu, Deputacija je na prvome mjestu, kao najvažniju, istakla potrebu odgoja omladine u industrijskim i trgovačkim školama. U Rijeci bi se takve škole mogle nadovezati na nautičku ustanovu. I najbolje škole neće unaprijediti trgovinu ako se mladom trgovcu ne pruže potrebna stručna znanja. Ugarska mora zatim unaprijediti što je više moguće kvalitetu svojih proizvoda. Primjer civiliziranih zemalja pokazuje da su za unapređenje trgovine najvažnije sigurne, brze i ekonomične prometne veze. U tu je svrhu od osnovne važnosti regulacija tokova rijeka. Ako se to ne može postići, tada treba brzo naći druge prometne veze. Uvođenje željezničkih veza je neophodno, kako to pokazuje iskustvo naprednih država. Nema sumnje u to kakve bi prednosti pružila trgovini takva željeznica prema Rijeci. Polazna točka transporta produkata željeznicom, bez sumnje, treba biti Vukovar — kako u pogledu vodenih putova, tako i kao središte proizvodnje viškova. Ako bi se za gradnju takve željeznice između Karlovca i Rijeke utvrdile nepremostive prepreke, tada treba pristupiti otkupu Lujzinske ceste, a ako ne bi ni to bilo moguće, tada bi trebalo cestarinu na njoj ograničiti na neko davanje po kolima i konjima.

Već je učeni Nikola Škerlec iz Zagreba, savršeni poznavalac ove zemlje, u fizičko-političkom opisu Ugarske, priloženom operatu komercijalne deputacije iz 1799. godine, istakao nedostatak jednog lučkog pristaništa u Rijeci za potrebe sigurne plovidbe. Zbog nedostataka Kraljevice i Bakra takva luka može biti samo u Rijeci. Tu su već izgrađena prostrana skladišta, tu je lazaret, tu se mogu brodovi opskrbiti svim potrebnim. Tu treba, dakle, izgraditi Mađarskoj potrebnu luku. Budući da Ugarska posjeduje svoju vlastitu obalu na moru, izbjegava sve neugodnosti prolaza kroz strane zemlje. Zbog toga treba tu obalu iskoristiti na način koji je gradove kao što su Venecija, Đenova, Hamburg i susjedni Trst doveo do procvata. Ne treba spomenuti države kao Englesku, Nizozemsku, Francusku, koje su svim zakonskim sredstvima unaprijedile nezavisnost i jačanje svoje vlastite nacionalne trgovine. Deputacija želi Komisiji pripremiti takav carinski zakon koji će biti što povoljniji za promet i trgovinu, a da izmjena člana 40. iz 1840. godine bude interpretirana tako da željeznice koje iz središta Kraljevine treba da krenu prema moru ne mogu dobiti drugi pravac do onog prema domovinskoj obali. Posebnu pažnju zaslužuje potreba da se unaprijedi ugarska trgovina slobodnim uvozom soli, kakav je bio do 1809. godine. Zastupnici grada Rijeke postavljali su taj zahtjev u svakom sazivu Sabora. Ne samo što bi ta sol predstavljala povratni teret prijevoznicima ugarskih proizvoda prema moru, nego bi ona bila i jeftinija, iako bolje kvalitete. Istarska sol mogla bi se upotrijebiti za soljenje mesa za izvoz i za industrijske potrebe. Nedozvoljavanjem slobodnog uvoza soli iz inozemstva Ugarska trpi trajnu štetu. Štete koje trpi austrijsko brodogradništvo u francuskim, napuljskim i sardinskim lukama zbog diferencijalnih carina kojima je podvrgnuto neće se moći ukloniti ako se u ugovorima sa stranim zemljama ne bude zaštitilo domaće brodarstvo klauzulama uzajamnog jednakog postupanja. Zahvaljujući sretnom položaju Rijeke, tu se razvila prilično jaka industrija; proizvodnja papira, mlinovi, kožare. Događa se, međutim, da sirovine

koje su bescarinski uvezene, nakon obrade u Rijeci pri uvozu u unutrašnjost moraju platiti carinu kao strana roba. Takvu carinu treba svakako ukinuti. Za dobru trgovinu Rijeci je potrebna pravodobna i brza pošta prema Karlovcu, Pešti i Banatu. Uvoz ugarskih produkata u Dalmaciju treba također osloboditi carine. Rješavanje i odlučivanje trgovačkih sporova pred sudovima, koji se u unutrašnjosti često otežu, trebalo bi ubrzati. Također u interesu dobre trgovine nedostaju propisi koji bi uređivali sporove u plovidbi. Do donošenja takvih propisa Deputacija moli da se u riječkom Mjembeno-trgovačkom sudu i pomorskom konzulatu primjenjuje pomorsko pravo koje važi kao zakon u Lombardsko-Venecijanskom Kraljevstvu.

Nakon svega istaknutog Deputacija smatra jednim od najvećih nedostataka trgovine nepostojanje jednog javnog fonda iz kojeg bi se mogle vršiti brojne isplate za trgovačke zavode, za nagrade, za ceste, za regulaciju rijeka i cesta itd. Deputacija smatra da postoje mnogobrojni načini da se nađu sredstva za takav fond. Najbolji su za to posredni porezi. Dosjeća se da je Rijeka malim povišenjem cijene govedini (1/2 krajcera) između 1809. i 1813. godine neosjetljivo prikupila znatna sredstva. Takvim načinom moglo bi se od deset milijuna stanovnika Kraljevine stvoriti državi 5 do 6 milijuna prihoda, koji bi opet mogli poslužiti za dobivanje zajma ili kredita od 20 do 30 milijuna, kojima bi se mogla izgraditi i ona zamišljena željeznica.³⁴⁵

VIII. Tek četiri mjeseca kasnije, možda na traženje bakarskih trgovaca, uredništvo riječkog lista »Eco«, s objašnjenjem da je taj list glasilo također i interesa grada Bakra, objavilo je u cjelini i odgovor što su ga dali bakarski trgovci na pitanja spomenute saborske Komisije. Čini se da su ta pitanja bila nešto drukčije formulirana. Sudimo to prema odgovorima Bakrana. Na prvo pitanje odgovoreno je, naime, da Bakrani nisu u stanju dati obrazložen odgovor o spoju Dunava s Karlovcem željeznicom, ni o trošku i trajanju izvedbe takvog spoja. Za to je potreban opsežan stručan rad. Nema sumnje, međutim, da bi željeznički spoj od Osijeka ili Vukovara do Siska vrlo snažno unaprijedio ugarsku trgovinu i učinio je konkurentnom na tržištima. Na drugo pitanje Bakrani odgovaraju slično kao i na prvo. U pogledu trećeg pitanja Bakrani smatraju da sav napredak trgovine prema Karlovcu sprečavaju teška davanja na Lujzijani. Kako tome doskočiti? Najbolji bi bili spojevi kanalima i željeznicom, no za to su potrebna ogromna sredstva, kojima ne raspolaže ni država ni privatnici. Sadašnji prijevoz robe (žitarice, duhan, drva) i eventualnih putnika ne bi mogao podnijeti takav trošak. Ne preostaje drugo, prema izlaganju Bakrana, nego mjesto Lujzijane poboljšati provoznost stare ceste Karoline. To ne bi izazvalo velike troškove jer bi tome svojski pomogli za to zainteresirani stanovnici duž te ceste, koji su sada, zbog udaljavanja prometa od njih na Lujzijanu, zapostavljeni. Bakrani ne mogu dati točan proračun troškova za to, no uvjereni su, poznavajući prilike i ljude, da troškovi baruta, alata i rada ne bi bili veći od nekih 200.000 forinti. Za prolaz cestom mogla bi se naplaćivati neka pristojba od svakih kola i od svakog komada stoke s teretom ili bez njega. Stanovnici uz cestu, zainteresirani za promet i zaslužbu, čistili bi zimi cestu od snijega. Već i jednostavan pogled na katastarske karte može uvjeriti svakog da su Bakar i Kraljevica izvršne luke i bolje od Rijeke, koja uopće nema luke, već je otvorena sa svih strana svim vjetrovima, dok

³⁴⁵ Odgovor Trgovinske deputacije objavljen je u cijelosti u riječkom »Eco del Litorale Ungarico«, br. 62—65, od 4, 8, 11. i 15. studenog 1843. godine. Prijeпис stog odgovora nađen je u ostavštini Cimiotti, svež. 644 riječkog Magistrata.

je Bakar pristupačan vjetru samo od strane kopna kao i druge izvrsne luke Mediterana. Bure ne traju dugo, već samo koji dan, kada se brodovi koji trebaju ući mogu skloniti u Kraljevicu, koja je zaštićena od svih vjetrova. U Bakru i Kraljevici ne pamti se potapanje broda u oluji, kako se to događa pred Rijekom. Zaista je rasipno tražiti od države da u Rijeci izgradi luku kad u neposrednoj blizini postoje dvije izvrsne luke u kojima se brodovi mogu ukrucavati i iskrcavati neposredno na obali. Bakranj se koriste prilikom da zatraže da im se vrate ranija prava slobodne luke i učini nezavisnim rad njihova lučkog kapetana od riječkoga, kojemu je sada pridržano pravo mjerenja nosivosti brodova. Takvo postupanje i naglašavanje Rijeke da je Bakar nepodesan kao luka zlonamjerno je i sebično.³⁴⁶

Nastojanja Bakrana da uvjere Mađžare u prednosti svoje i kraljevičke luke nisu naišla, a nisu ni mogla naići na razumijevanje. Već ranije, još za Marije Terezije, poduzete uspješne političke akcije Mađžara da prisvoje Rijeku, a da se ne govori o drugim razlozima koji su ih na to navodili, činili su želje Bakrana unaprijed bezuspješnima.

IX. Četrdesetih godina XIX. stoljeća našla se Austrija u takvoj situaciji da je morala pomašljati na prekid s prošlošću s obzirom na svoju carinsku i trgovinsku politiku. Javila se, naime, potreba da se Monarhija odluči o svom stavu prema njemačkom carinskom savezu »Zollvereinu«, tj. o vezi njemačkog tržišta i Monarhije. Istisnuta gospodarski iz Njemačkog saveza, Austrija bi morala doskora izgubiti i politički utjecaj u njemu. Potaknuti planovima nekolicom južnonjemačkih država (1840), Franjo I. i njegovi savjetnici stali su pomašljati na carinski savez pod vodstvom Austrije. U tom pravcu trebala je pomoći djelatnost predsjednika Dvorske komore barona Fr. Kübecka, koji se zalagao i naglašavao potrebu povezivanja njemačkih država željeznicom preko Austrije za Trst. Tu priliku iskoristio je Kübeck da nabaci i onu veliku, općepriusnu ideju da treba u unutrašnjosti Monarhije posvema osloboditi promet, ukinuti unutrašnju carinsku liniju a u prometu s inozemstvom prohibitivne carine zamijeniti zaštitnima. Kübeck je 1841. godine pisao: »Potpuno uvlačenje Ugarske i Sedmogradske u opći unutrašnji promet dalo bi neizmjerne industrijske i političke prednosti i istovremeno najtrajniju i najdobrotniju mjeru protiv sve jače težnje za odvajanjem zemalja, blagoslovljenih beskrajnim izvorima bogatstva i blagostanja, koji su zasad neiskorišteni... Prema tom cilju potpunog utjelovljenja Ugarske u opće unutrašnje gibanje austrijskog industrijskog i trgovinskog prometa, morala bi u svakom slučaju biti barem u najmanju ruku upravljena industrijska politika austrijske vlade.«³⁴⁷

Zahtjevi koji su tražili ukidanje unutrašnjih carina i drugi za uvođenjem zaštitnih carina, kao što smo naprijed vidjeli, bili su izazvani praktičnim potrebama životnih tokova. No, to nije išlo ni lako ni brzo jer je za mijenjanje carinskih stopa trebalo donijeti odgovarajuće zakone, za što je trebalo »usaglasiti razne interese.

Mnogo je lakše bilo poduzimati, u prilikama u kojima se osjećalo neko popuštanje bečke politike, akcije koje su gotovo u cijelosti ovisile od pojedinaca ili veće ili manje skupine istomišljenika. Zbog teških svjetskih privred-

³⁴⁶ »Eco del Litorale Ungarico«, br. 102 od 23. ožujka 1844, i br. 103 od 27. ožujka iste godine.

³⁴⁷ JULIUS MISKOLCZY, Ungarn in der Habsburger-Monarchie, Wien-München str. 71—73.

nih prilika,³⁴⁸ nestašice kapitala uopće a u Mađarskoj posebno, za te je akcije bilo najpogodnije udruživanje sredstava, jer su se samo tako skupljenim većim kapitalom mogli pokretati uspješniji privredni poslovi, pogotovu oni dugotrajnije naravi i šire koncepcije ciljeva. Tako uvjetovan, nastaje u Mađarskoj četrdesetih godina XIX. stoljeća pravi val osnivanja dioničkih društava, koja su ujedinjavanjem malih novčanih sredstava u velike kapitale trebala oživjeti zaostalu mađarsku privredu. Za takvu akciju ukazala se jedinstvena prilika jer je do 1844. godine zasjedao u Požunu Ugarski sabor. Na njemu sakupljeni predstavnici gornje kuće, magnati, i donje kuće, ostalo plemstvo i predstavnici gradova Mađarske i Hrvatske, sačinjavali su skup onih društvenih snaga koje su tada jedine mogle u tome sudjelovati politički i ekonomski.

Godine 1841. bila je osnovana najprije banka pod nazivom »Ugarska komercijalna banka« s dioničkim kapitalom od 2 milijuna forinti. Već iduće godine, 1842, utemeljen je »Ugarski zemaljski savez industrijalaca«, pokretač industrijske politike mađarskog kapitalizma. U tim akcijama kao inicijator pojavljuje se uvijek Lajos Kossuth, predstavnik mladih naprednih snaga koje teže oslobođenju od feudalnih spona. On pokreće i »Društvo za zaštitu mađarskih proizvoda« s ciljem da Mađari kupuju samo mađarske proizvode. Iste godine osniva se i »Dioničko društvo za osnivanje tvornica«.³⁴⁹

U takvoj upravo grozničavoj atmosferi nije moglo izostat i osnivanje već davno zamišljenog Mađarskog trgovačkog društva. U prisutnosti dvadesetak požunskih poslanika, u lipnju i srpnju 1843. godine, izložili su Pavao Szabo i Lajos Kossuth plan Mađarskog trgovačkog društva. Nije ovdje mjesto ulaziti u to koliko su na plan predloženog mađarskog društva utjecali raniji planovi Mihanović-Adamićev, Vostryjev i naročito Kukuljevićev, jer je u izradi tog plana i u raspravi o njemu sudjelovao i riječki guverner Nemesker, kojemu su raniji planovi bili dobro poznati. Nakon svestrane rasprave plan je prihvaćen, izabran je privremeni predsjednik, grof Abraham Vay, i odmah upisano dionica u vrijednosti od 138.000 forinti. Izabrana je komisija da ponovno ispita predložena pravila i da ih podnese osnivačkoj skupštini u mjesecu prosincu iste godine.

Plan društva objavljen je dvojezično, mađarski i njemački. Već u kolovozu iste godine objavio je sadržaj tih pravila i riječki »Eco del Litorale ungarico«.

Cilj Mađarskog trgovačkog društva jest ustanovljivanje nacionalne, korisne i nezavisne trgovine s obzirom na Ugarsko primorje i naročito riječku luku, te poticanje porasta proizvodnje i prometne aktivnosti.

Sjedište društva bit će u Pešti. Tu će držati svoja skladišta uz svestrano njihovo osiguranje. U Rijeci će držati agenciju a možda i filijalu, slično tome i u inozemstvu gdje se za to bude ukazala potreba. Društvo neće zapustiti trgovinu s istokom Dunavom, pa će nastojati da od Pešte učini mjesto koncentracije trgovine i transporta s Njemačkom, Poljskom i drugim državama. Društvo će privlačiti transport iz tih zemalja ali i iz austrijskih krajeva.

³⁴⁸ Identičnu pojavu udruživanja radi stvaranja većih kapitalnih sredstava za određenu privrednu akciju opisao je J. Sorn, u vrijeme kad je poslije krize 1837. godine nadošla druga 1840, pa je u Trstu osnovan »Monte civico commerciale.« — JOŽE SORN, Obdobje grosističkih tvrtki, u Kronika slovenskih mest, let. XII/1, Ljubljana 1964, str. 23.

³⁴⁹ R. BICANIC, Industrijska revolucija u Hrvatskoj i godina 1848, Historijski zbornik I/1948, Zagreb 1948, str. 90-1.

Među uzgrednim poslovima na prvom je mjestu spomenuto unapređivanje domaće plovidbe. Društvo će nastojati da na domovinskim brodovima budu ukrucani mađarski mornari iz unutrašnjosti.

U sadašnjem stanju nestašice novca, strašno je stanje s obzirom na zelesništvo. Društvo će nastojati, svojim vezama, dobiti povoljan zajam u inozemstvu i pozvati strane kapitaliste na povoljno investiranje njihova kapitala u Mađarskoj uz 5—6% kamata. Nastojat će aktivizirati svakovrsne tvornice i industrije, napuštivati puste krajeve. Vršit će sva moguća osiguranja. Predlagat će projekte za gradnju željeznica, vodenih kanala itd.

Društveni kapital iznositi će 2 milijuna forinti, podijeljen na dionice od 500 forinti. Čim bude upisan 1 milijun, smatrat će se Društvo ustanovljenim.

Poziv na upisivanje dionica, unatoč naprednim ciljevima, nije naišao na vrlo povoljan prijem jer su se Mađari spomenutim pothvatima već toliko iscrpili da je upisivanje teklo mnogo sporije od očekivanog.³⁵⁰

Da bi se otklonio taj strah od upisa, pa i sumnje koje su se pojavile, L. Kosuth se u »Pesti Hirlapu« obratio ugarskoj javnosti. Neopravdan je strah od jakog trgovačkog društva jer povijest dokazuje da su upravo takva društva otvorila značajna tržišta u svijetu. Prema tome, većina mađarskih trgovaca koji su obični prodavači, agenti ili otpremnici bečkih i tršćanskih trgovaca mogu imati samo korist od takvog društva. Ako Mađari žele trgovinu, tada moraju svim sredstvima nastojati da je ostvare. Nema tako tužne situacije u kojoj ne bi postojala neka mogućnost poboljšanja. Krug poslova u programu Društva nije prevelik. I sporednim operacijama teži se jačanju trgovine. Problem prometne veze od Dunava do Rijeke ispitat će osobno osnivač društva, Pavao Szabo ml., pregledom cijele trase. Društvo će najprije urediti u unutrašnjosti svoja skladišta i način otpreme robe, a tek će se zatim staviti u kontakt s Rijekom.

Dalji tok događaja pokazao je da je Društvo sporo prikupljalo potpisnike za društvene dionice. Objavljeni prijedlog pravila Društva izazvao je ne samo u Mađarskoj već i u austrijskoj pa i u njemačkoj javnosti veliko zanimanje. Najprije su se javili glasovi prigovaranja i protivljenja. Potjecali su, dakako, iz onih krugova kojima je novo društvo predstavljalo opasnost za njihove interese. Ti prigovori nisu se žalili ni vrijeđanja. Takvo je bilo pisanje augsburškog »Allgemeine Zeitungsa«, u kojem se tvrdilo da osnivači novog društva svojim programom obmanjuju javnost.³⁵¹ Sličnog sadržaja bilo je i reagiranje u »Österreichischer Lloyd«.³⁵² Takvo pisanje izazvalo je ne manje jetke odgovore L. Kosutha i P. Szaboa.³⁵³

5. svibnja 1844. godine održana je u Požunu, u dvorani zastupnika, opća skupština dioničara. Utvrđeno je da je dotle upisano dionica za 576.000 forinti, te je time premašen minimum od 500 tisuća, pa je Društvo osnovano. Zaključeno je da Društvo započne raditi u srpnju iste godine, tako da se prva uplata kapitala izvrši do 10. srpnja, uplatom svega 75 forinti po dionici. Predsjednikom Društva izabran je grof Ljudevit Batthyany, a poslovnim direktorom — prve godine bez plaće — P. Szabo.³⁵⁴ Sada iz cijele te akcije jasno izbija

³⁵⁰ Mađarsko plemstvo je bilo prezaduženo, a materijalne prilike općenito teške. — J. MISKOLCZY, spom. djelo, str. 65, 70. i 71.

³⁵¹ »Eco del Litorale Ungarico«, br. 90 od 10. veljače 1844.

³⁵² Isti »Eco«, br. 91 od 14. veljače 1844.

³⁵³ Isti »Eco«, br. 101 od 20. ožujka 1844.

³⁵⁴ Isti »Eco«, br. 104 od 30. ožujka 1844, te brojeve 10, 16 i 18 iz 1844. godine.

da je Rijeka samo sredstvo kojim se u tom poslu služi Madžarska. O Hrvatskoj, preko koje ide pretežni dio puta te trgovine, nema spomena u tim planovima, niti je Društvo stupilo u tom pogledu u kontakte s političkim predstavništvom te »pridružene« Kraljevine.

Mada su riječki privredni krugovi uvidali moguću korist od djelovanja tog društva,³⁵⁵ čini se da se ipak iz Rijeke nije javio prevelik broj zainteresiranih za upisne dioničke arke Društva. Da je odaziv bio iole značajniji, sigurno bi ga tadašnji »Eco« posebno istaknuo — što se nije dogodilo.

Kratko je bilo trajanje i djelovanje tog društva. Njegovo detaljnije proučavanje prelazi okvire ovog rada. Već 1846. godine iskazuje gubitak od 129.000 forinti, čemu pridonosi još i pronevjera iznosa od 30.000 forinti.³⁵⁶

9. GRAD RIJEKA I NJEGOVO STANOVNIŠTVO

1. Postoji mišljenje da su već posljednjih decenija XVII. stoljeća kuće unutar gradskih zidina Rijeke postale nedovoljne da u njima stanuje sve veći broj novog stanovništva. Zbog toga su, navodno, morali neki stanoviti izvan zidina u barakama. Možda su na takvo mišljenje utjecali austrijski uspjesi u oslobađanju Ugarske od Turaka nakon njihova poraza kod Beča i prestanak strahovanja od njih. Možda je ipak vjerojatnije da je na doseljavanje novog stanovništva u Rijeku utjecala nova austrijska politika i proglašavanje Rijeke i Trsta slobodnim lukama 1719. godine. Istina, ni to nije imalo tako brzo djelovanje jer su se nešto značajniji učinci toga poteza počeli osjećati i pojavljivati tek poslije polovine XVIII. stoljeća.

Nema sumnje, međutim, da i sam pogled na tlocrtne prikaze Rijeke polovine XVII. početka XVIII. i kraja tog stoljeća uvjerava promatrača kako je doista u tom stoljeću prilično izmijenjena slika prostora oko gradskih zidova Rijeke.³⁵⁷ Već češće spomenuti riječki povjesničar G. Viezzoli dao je o tim promjenama u Rijeci vrlo detaljan pregled u svom prikazu riječkog »Settecenta«.³⁵⁸ Rijeka, istina, nije imala takav eksplozivni rast kao Trst. Za to joj je nedostajala potpora kakvu je imao Trst od bečkih dvorskih i privrednih krugova. Pored toga Rijeka nije imala ispred samih gradskih zidina takav ravan prostor kao Trst na svojim bivšim solanama.³⁵⁹

Vjerojatno bi rast Rijeke bio u tom pogledu na početku XIX. stoljeća mnogo jači i u uspoređivanju topografskih karata tog vremena mnogo očitiiji da se u evropska zbivanja uopće, pa i u ekonomska, nije umiješao Napoleon sa svojim idejama o nasilnom političkom prestrukturiranju Evrope. No, umjesto toga u rastu Rijeke — nakon vrlo kratkog zamaha na prekretnici stoljeća

³⁵⁵ O tome svjedoče spomenuta mjesta u listu »Eco«.

³⁵⁶ R. BICANIC, spom. rad, str. 91.

^{357a} GIUSEPPE VIEZZOLI, Contributi alla storia di Fiume nel Settecento, u časopisu »Fiume«, g. XI—XII/1933—1934, Rijeka 1936, str. 167.

³⁵⁷ Vidi prikaze Rijeke na topografskim kartama No. 35 i 61 »Croatien spec. Karten« iz bečkog Ratnog arhiva.

³⁵⁸ G. VIEZZOLI, spomenuti rad na više mjesta i osobito str. 167—171. u god. XI—XII/1933—1934.

³⁵⁹ U Trstu su već u XIII. stoljeću te solane pretvorene u novi Trst, izvan zidina patricijskog starog Trsta. Taj dio Trsta još se i danas u Trstu nazivlje »marijoterezijanskim«.

— za kojeg je izgrađena jedna važna prometnica i nekoliko značajnih zgrada pred gradom — nastaje zastoj za francuske okupacije i nakon toga duge revitalizacije Rijeke. Trebalo je tek dostići snage s početka tog stoljeća, a do toga je došlo tek poslije 1835. godine.

Pogled na topografske karte Rijeke iz 1796, 1814, Rauchmüllerove iz 1829, Balzanijeve iz 1843. godine i druge, pokazat će promatraču promjene iz kojih postaje jasno da je Rijeka u razdoblju do 1848. godine zaokupljena zapravo stvaranjem potrebnih preduvjeta za svoj dalji razvitak, ali i to da je napredak u tom pravcu postignut do kraja tog razdoblja, kako je uočljivo i iz dosad izloženog, razmjerno malog opsega.

Ziva izgradnja Rijeke izvan gradskih zidina u drugoj polovini XVIII. stoljeća, koja je izazvala skidanje vratnica na gradskim vratima 1775. godine, gradnju kuća na gradskim zidovima, rušenje i probijanje zidova tamo gdje su smetali, pokrivanje nekadašnjih obrambenih jaraka, rušenje obrambenih kula ili njihovo upotrebljavanje kao stambenih prostora — nastavila se još kratko vrijeme na početku XIX. stoljeća. U to vrijeme dovršava se ispred gradskih zidova pravoslavna crkva, Adamićevo kazalište, koje će kasnije otkupiti grad. Širenje grada izvan gradskih zidina izazvalo je potrebu da se radi osiguranja grada ispred grada izgrade tri tvrđave, jedna navrh desne obale Rječine, druga blizu pravoslavne crkve i treća kod kapucinske crkve. No i one su doskora počele smetati, pa su u XIX. stoljeću srušene, kada se zbog radova u Rječini i u luci sve više zatrpavao plićak pred gradom.

Prestanak rada rafinerije šećera ostavlja gradu njena velika zdanja, u kojima se smješta prerada duhana. Podalje od grada, uz Rječinu, nastaju novi proizvodni pogoni: 1821. godine tvornica papira, koja doskora uvodi parne strojeve; četrdesetih godina snažni mlinovi u Zaklju i Podbadnju, koji izvoze svoje proizvode sve do Brazila; užarije pojačavaju svoj rad; lijevaonice i kovnice sidara i brodskih lanaca pomažu razvoj brodogradnje; stari lazaret seli u Martinšćicu. Ipak ti podaci ni izdaleka ne potvrđuju tvrdnju da se Rijeka u tom razdoblju dala na razvoj manufakturne i industrijske prerade.³⁶⁰ Ono što se u tom pogledu razvilo, bilo je izazvano jeftinom radnom snagom, koja je ostala nezaposlena prestankom rada šećerane i smanjenjem duhanske prerade. Nakon prikaza iz prethodnih poglavlja može se bez daljega reći da je Rijeka upravo u to vrijeme tražila putove za svoj napredak u brodogradnji, brodarstvu i plovidbi, jer je tu upravo tada doživljavala svoje prve uspjehe.

Pripremajući se za to polje rada svojeg stanovništva, Rijeka tog razdoblja pokazuje u svojem vanjskom izgledu znatne promjene upravo ispred grada, gdje započinje gradnja njene buduće luke.

Dugotrajnim, konzervativnim i skupim pokušajima da se spasi stara riječka luka u ušću Rječine čišćenjem ušća, izgradnjom dosta istaknute duge lijeve kamene obale, postiglo se još jače zamuljivanje ušća i naročito prostora udesno prema ionako plitkoj obali do gradskih vrata. Uslijed toga produžavan je sve više gat pred ribarnicom, ravno u dublje more, da bi se time omogućio istovar brodova dubljava gaza koji su dovozili sol. Isprva građen na stupovima (zato »palada«), pretvarao se postupno u čvrsti gat obložen kamenom. Između

³⁶⁰ Pojava tih obrtno-manufakturnih radionica u Rijeci tog vremena dala je povoda nekim privrednim povjesničarima za mišljenje da je u konkurentskim odnosima između Rijeke i Trsta do 1848. godine prevladalo u Trstu nastojanje razvoja trgovačke flote i pomorstva, dok da se Rijeka orijentirala prema »industriji«. Vidi, na primjer, ROCCO BABICH, *La concorrenza tra Trieste e Fiume nell' anteguerra*, Venezia 1923, str. 6.

njega i ušća Rječine nanosi stvaraju novi prirast kopna, kojim se najprije koriste brodograditelji, a zatim ga gradska općina prodaje dražbom, pa na njemu nastaju one zgrade koje nakon spomenute izgradnje u XVIII. i na samome početku XIX. stoljeća ipak mijenjaju vanjski izgled grada. Ribarnica, koja je nekad bila do gradskih vrata, mora seliti daleko naprijed do nove obale. Zatrpavanjem se širi i ostala obala pred gradom prema zapadu, tako da se nedavno izgrađen guvernerov kameni gat sve više skraćuje. I sam gat pred ribarnicom mijenja svoj izgled. Godine 1846. počinje po odluci grada skretati prema zapadu i tako daje naslućivati budući dugi valobran (»Molo longo«), koji se proteže, odnosno koji će se protezati, pred starim riječkim i većim dijelom novoga grada Rijeke. Početak tog skretanja gata pred ribarnicom vidljiv je na priloženim nacrtima u izvedenom a negdje i u projektiranom liku.

II. Nakon privremenih uprava 1813. i dijela 1814. godine gradom Rijekom je od 1. studenog 1814. upravljao gradski Magistrat, koji je zajedno s ostalim kotarevima potpadao pod riječki Okružni kapetanat.³⁶¹ Magistrat je poslovao po austrijskim propisima, s imenovanim Velikim i Malim vijećem, sve do 1822. godine. Vraćen pod austrijsku upravu, grad se našao u vrlo teškoj financijskoj situaciji. Pored dugova državi od nekih 75.000 forinti grad je naročito tištila obveza uzdržavanja vojničke bolnice. Prihodi grada 1815. godine nisu pokrivali ni najnužnije izdatke rasvjete grada, gradske policije, uprave i školstva.³⁶² Pokušane su razne intervencije 1814. i 1821. godine da se grad oslobodi barem od raznih starih dugova.³⁶³

Godine 1822. Rijeka je vraćena pod Mađarsku upravu s guvernerom na čelu Gubernija za područje Ugarskog primorja i kapetanom, u istoj osobi guvernera, na čelu grada Rijeke. Istovremeno je uspostavljena stara uprava i sudstvo kakvi su bili do 1809. godine. To je izazvalo priličnu pometnju u pravnim odnosima s obzirom na nekretnine zbog ponovnog mijenjanja načina osiguravanja realnih tereta i prava na nekretnine u knjigama.³⁶⁴ U gradskoj upravi reaktivirana je patricijska uprava i staro statutarno pravo, dakako sa svim sukcesivnim izmjenama izvršenim vladarskim zakonima i odredbama.

Gradske financije ostale su i narednih godina većinom neuravnotežene. Prema dosad objavljenim podacima o godišnjim predviđanjima rashodi često nadmašuju prihode, dok je obrnuto rjeđi slučaj. Međutim, i jedni i drugi u stalnom su porastu. Između 1819. godine i 1849/50. rashodi grada porasli su za četiri puta, od nešto preko 22.000 na preko 88.000 forinti. Među prihodima glavni prinos davale su daće od vina, takse sudova i uprave, zakupnine. Tako je 1849/50. godine predviđeno da će se od daće na vino i pića dane u zakup ubrati čak 74.144 forinti. S druge je strane trošak uprave, sudstva i bogoslovja u predviđanju prelazio 56.000 forinti, dok je izdatak za prosvjetu i muziku bio tek nešto viši od 7.000 forinti.³⁶⁵

³⁶¹ KOBLER G. spom. djelo, sv. III, str. 94; G. VIEZZOLI, Fiume durante la dominazione austriaca, 1813—1822, u časopisu »Studi, saggi appunti«, I/1944, Rijeka 1944, str. 25—28.

³⁶² G. VIEZZOLI, spom. rad, str. 28—30.

³⁶³ G. VIEZZOLI, spom. rad, str. 29. i 30—32.

³⁶⁴ G. KOBLER, spom. djelo, sv. III, str. 112. i d.

³⁶⁵ G. KOBLER, spom. djelo, sv. III, str. 42—44.

Grad prije druge polovine XVIII. stoljeća nije poznavao javni dug. Godine 1835. taj je dug prelazio svotu od 31.000 forinti. Već iduće godine premašio je 74.000, a 1850. čak 81.000 forinti zbog kupnje Adamićeva kazališta.³⁶⁶

Rastućem upravnom aparatu nisu više bile dovoljne stare prostorije, upotrebljavane već nekoliko stotina godina u općinskoj zgradi na sjevernoj strani Koblerova trga. Godine 1835. preneseno je sjedište gradske uprave u renoviranu zgradu ukinutog augustinskog samostana.³⁶⁷

Pored gradskih daća na području grada Rijeke ostvarivani su i ubirani i razni državni prihodi. Nemoguće je ovdje, a i ne spada ovamo, ulaziti u detaljno prikazivanje kakve je i kolike prihode ostvarivao državni erar u Rijeci. Neki od njih su vrlo starog podrijetla, iz vremena kada su ubirani za feudalca. Takve su na primjer carine, nasljednice nekadašnje feudalčeve četrdesetine, koja je već na početku XIV. stoljeća zabilježena kao solidan založni temelj za traženje zajmova za feudalnog gospodara Rijeke.³⁶⁸ Jedan od značajnijih prihoda državnog erara koji je ostvarivan u Rijeci bila je prodaja soli. U Rijeci su naime postojala skladišta soli, koju je imala pravo prodavati isključivo država. Prihodi od toga, tj. razlika prodajne od kupovne cijene, morali su biti vrlo veliki.³⁶⁹ Iz tih prihoda, kako je ranije na više mjesta spomenuto, vršene su isplate većih državnih izdataka u Rijeci, kao na primjer radovi u Rječini, otkup Brajde trsatskog samostana i t. sl.

Iz posebnih razloga zanimljiv je još jedan vrlo stari prihod, koji je pripao austrijskom vladaru kada je od Walseea dobio Rijeku kao dio kvarnerskog feuda. Među podavanjima, naime, koja su bili dužni davati feudalčevi podanici u Sv. Vidu, kako se tada zvala često Rijeka, prema pisanom urbaru iz početka XV. stoljeća bila je i desetina.³⁷⁰ Desetina se davala od žita, vina i sitne stoke, ovaca. Feudalci su često ustupali dio desetine crkvi, samostanima ili svećenicima doživotno da bi se za njih molili. Tako su postupali prije Walseeovaca Devinci, a poslije Walseeovaca i austrijski vladari. Dogodilo se tako da su riječku desetinu u XVIII. stoljeću pretežnim dijelom uživali augustinski i jezuitski samostan. Ukinućem tih samostana njihovi su prihodi bili namijenjeni za prosvjetne, a djelomično i za vjerske svrhe. Od ubrane desetine jedan se dio davao županu koji je ubirao desetinu za njegov trud. Takav obračun za 1805. godinu opisao nam je G. Kobler.³⁷¹ Ne znamo da li je s vladarskim odobrenjem ili bez njega riječko gradsko patricijsko vijeće odlučilo preuzeti na sebe isplatu obveze u novčanom obliku prema raznim užitnicima

³⁶⁶ Vladar je 1845. godine odobrio gradu Rijeci kupnju Adamićeva kazališta za 73.341 forintu. — G. KOBLER, spom. djelo, sv. III, str. 223.

³⁶⁷ G. KOBLER, spom. djelo, sv. III, str. 222.

³⁶⁸ SIME LJUBIĆ, *Listine o odnošajih između Južnoga Slavenstva i Mletačke Republike*, knj. III, JAZU, Zagreb 1868, str. 437—438, i 438—439. O četrdesetinskim knjigama, izvodima i dužnicima u Rijeci u XVI. stoljeću pisao je vrlo temeljito FERDO GESTRIN, *Mitninske knjige* 16. in 17. stoletja. Viri za zgodovino Slovencev, knj. V, Slovenska akademija z. in u., Ljubljana 1972, na više mjesta.

³⁶⁹ Naročito pošto su Habsburgovci osudom i zaplenom imanja hrvatskih feudalaca Zrinjskih i Frankopana došli do njihove trgovine solju u hrvatskim krajevima.

³⁷⁰ MILKO KOS, *Jedan urbar iz vremena oko 1400. o imanjima Devinskih i Walseeovaca na Kvarneru*, *Vjesnik Držav. arhiva u Rijeci*, sv. III/1955—1956, str. 16; DANILO KLEN, *Riječki urbar (1390—1405)*, *Vjesnik Historijskih arhiva u Rijeci i Pazinu*, knj. XX, Rijeka 1977, str. 156—157.

³⁷¹ Nemirnu sudbinu te riječke desetine opisao je donekle G. KOBLER u spom. djelu, sv. II, str. 65—69. Tu je iznio i primjer podjele desetine izvršene 1805. godine, prema kojoj je župan koji ju je ubirao za svoj trud dobio te godine 2 »Metzena« žita (nešto manje od 120 litara) te 8 »Orna« vina (tj. 430 lit.).

desetine, pa je od 1825. godine dalje prestalo ubiranje desetine, a dosljedno tome i davanje njena dijela županu za uloženi trud oko ubiranja.³⁷²

III. Unatoč relativno dugotrajnom miru u kojem je živjela Rijeka između 1814. i 1848. godine, ipak se privredne prilike u kojima je živjelo njeno stanovništvo nisu znatnije promijenile ili, još bolje rečeno, nisu osjetno napredovale. Jedno od najjednostavnijih i najrječitijih mjerila za dokaz toga jest rast broja stanovništva u njoj. Neka nam to prikažu ovi podaci:

Godina	Grad Rijeka Podopćine	Broj kuća	Broj obitelji	Broj stanovnika
1825.	Grad Rijeka	706	1.568	6.896
	Podopćine Plase Kozala, Drenova	303	361	1.640
	Ukupno	1.009	1.929	8.536
1830.	Grad Rijeka	706	1.592	7.198
	Podopćine	304	462	1.689
	Ukupno	1.010	2.054	8.887
1835.	Grad Rijeka	676	1.748	8.081
	Podopćine	337	427	1.872
	Ukupno	1.013	2.175	9.953
1840.	Grad Rijeka	684	1.909	8.286
	Podopćine	336	460	2.074
	Ukupno	1.020	2.369	10.360
1845.	Grad Rijeka	714	2.019	8.682
	Podopćine	526	523	2.372
	Ukupno	1.240	2.542	11.054
1848.	Grad Rijeka	726	2.425	10.105
	Podopćine	565	633	2.790
	Ukupno	1.291	3.058	12.895
1851.	Grad Rijeka	758	2.495	10.568
	Podopćine	566	738	2.894
	Ukupno	1.324	3.232	13.462

(1851. podaci su prema službenom popisu stanovništva.)³⁷³

Prema Kobleru imala je Rijeka 1810. godine 8.958 stanovnika, od čega je 958 otpadalo na podopćine.³⁷⁴ Iako nemamo određenih podataka o stanovništvu za vrijeme francuske okupacije, nema sumnje da je u tom pogledu negativno djelovao gotovo potpuni zastoj privrednih djelatnosti u Rijeci. U to nas uvjeravaju podaci za iduće godine. Godine 1815. živjelo je u Rijeci 7.576, a u spomenutim njenim podopćinama 1374 stanovnika. Prema popisu pučanstva 1819. godine u gradu je živjelo svega 6.904, a u podopćinama 1.441

³⁷² Sadržaj funkcije župana bio je u Rijeci i u XVIII. stoljeću dobro poznat. Tako je godine 1760. riječka policija u komisiji prisustvovala izboru i imenovanju po jednog župana za mlinove »Zvir« i »Zidanac« na Rječini da odlučuju o diobi žita i meljave te rješavaju eventualne sporove oko toga. — G. VIEZZOLI, spomenuti rad »Contributi...« u časopisu »Fiume«, g. X, str. 48.

³⁷³ DANILO KLEN, Tri izvještaja o Rijeci iz 1851. i 1852. godine, Jadranski zbornik, g. I, Rijeka—Pula 1956, str. 233.

³⁷⁴ G. KOBLER, spom. djelo, sv. III, str. 36.

stanovnik. Opadanje broja riječkog stanovništva nastavilo se dakle i dalje,³⁷⁵ šest godina poslije povratka u krilo Austrije. Tek je 1835. godine Rijeka bez podopćina dosegla brojem stanovništva 1810. godinu, dakle cijelih dvadeset i pet godina kasnije. Prilike su se prema tome tek u to vrijeme stale normalizirati.

Broj stanovnika Rijeke na kraju promatranog razdoblja, 1848. godine, porastao je za svega 26,3% u odnosu na 1810. godinu, odnosno svega za 2.105 stanovnika, dok se broj stanovnika u riječkim podopćinama gotovo utrostručio, porastavši za preko 191%. Gledano u apsolutnim brojkama, takav je porast za cijelih 35 godina, od čega 26 godina mađarske uprave gradom, ipak zaista skroman i posvjedočuje spor, vrlo spor uspon Rijeke.

Ako za naredno analitičko razmatranje uzmemo kao polaznu točku podatke za 1835. godinu, koja je po broju stanovnika gotovo identična s 1810. godinom, tada vidimo da se broj stanovnika grada povećao do 1848. godine za svega 2.024 stanovnika. Od tog broja bilo je 1.005 ženskog spola, kojima se u onodobnoj statistici uopće nije označavalo zanimanje. Od ostalog povećanog broja stanovnika 437 ih je bilo kategorizirano kao »Fili familias«, što bi značilo osobe koje ne privreduju, tj. djeca. Moglo bi se dalje izvesti da je od 1835. do 1848. godine porastao broj riječkih građana i obrtnika za 528 jedinki, a broj službenika i časnika (offitiales et honoratores) čak za 205, tj. sa 70 na 275. I ovi podaci, iako nepotpuni, zorno prikazuju spori napredak Rijeke i stanje u kojem se nalazila do 1848. godine.

Za dobivanje nešto jasnije slike o riječkom gradskom stanovništvu i njegovu zanimanju sastavljen je usporedan pregled, s podacima za godine 1835, 1840, i 1848. na temelju podataka što su ih sakupili i zabilježili službenici tadašnje gradske uprave, dodavši podatke za 1842. godinu prema nađenom »Summarium conscriptionis popularis Littoralis hungarico-maritimi pro anno 1842.«³⁷⁶

	G o d i n e			
	1835.	1840.	1842.	1848.
Broj kuća (domuum)	676	684	710	726
Broj obitelji	1.748	1.909	1.939	2.425
Muški:				
Službenici i časnici (Offitiales et honoratores)	70	123	139	275
Građani i obrtnici (Cives et opifices)	407	368	345	935
Sluge plemića (Servi nobilium)	22	27	25	15
Seljaci (Rustici)	39	30	39	66
Zakupnici, podzakupnici, vrtlari (In- et subinquilini etc.)	1.390	1.359	1.374	1.219
Sinovi u obitelji (Fili familias)	1.684	1.794	1.826	2.121
Muški po dobi:				
Od 1 do 17 godina	1.396	1.427	1.445	1.774
Od 17 do 40 godina	1.169	1.244	1.229	1.656
Preko 40 godina	1.047	1.030	1.011	1.201

(Nisu uzeti u obzir podaci o vjeroispovijesti. U podacima za dob u gubernijskim podacima nisu uzeti u obzir Izraelčani.)

³⁷⁵ G. KOBLER, spom. djelo, na istome mjestu. Vjerojatno je opadanje broja stanovnika tih godina bilo i posljedica gladne 1817. i narednih godina.

³⁷⁶ Spis RGub. br. 2389/1843, Abt. 2, f. 1, svež. 1197, HAR.

Tri godine iza revolucionarne 1848. godine izvršen je popis riječkog pučanstva za vrijeme hrvatske uprave Rijekom. To je prvi popis riječkog stanovništva izvršen na moderniji način. Bile su podijeljene štampane upute i toliko »Izviestnica« (»Anzeigezettel«) koliko je bilo u odnosnoj kući stanskih obitelji. Upute i izvjesnice bile su odštampane na hrvatskom i talijanskom jeziku. Pored podataka o stanarima i svim članovima obitelji, o služinčadi i ostalim podstanarima upisivali su se poimenično i stranci.^{377a} Popisivala se istovremeno i krupna i sitna stoka. Premda podaci tog popisa izlaze iz vremenskog okvira u kojem se kreće ovaj rad, ipak će biti uzeti u obzir zbog koristi koju pružaju za bolje osvjetljavanje kraja tog razdoblja.

Međutim s obzirom na to da je broj stanovnika Rijeke, bez podopćina, popisom 1851. godine utvrđen na 10.568, a onaj ranije spomenuti za 1848. godinu na 10.105, držimo opravdanim, u nedostatku drugih podataka za 1848. godinu, poslužiti se za naše promatranje te godine podacima iz popisa 1851. godine, koji su u pogledu zanimanja stanovništva mnogo specificiraniji i dopuštaju bolji uvid u društvenu strukturu stanovništva.

Popisom izvršenim 1851. godine nađeno je u Rijeci, bez podopćina:^{377b}

svećenika	67	kućevlasnika i rentijera	151	pomoć. poljopr. radnika	46
službenika	279	vlasnika manufakt. i industr. radionica	146	Obrtničkih pomoćnika	1119
vojnih lica	28	trgovaca	114	Trgovačkih pomoćnika	262
pisaca i umjetnika	18	moreplovaca i ribara	492	Ostalih radnika	206
advokata i notara	28			Nadničara	323
zdravstvenih zanimanja	31				
zemljoposjednika	4				

To je ukupno 3.314 Riječana koji su 1851. godine iskazali svoje zanimanje, odnosno način na koji pribavljaju sredstva za život. To je 31,3% od ukupnog broja gradskog stanovništva (10.568), što bi značilo da su ostali žene, domaćice bez zanimanja, djeca i starci.

Ako prvih šest gore spomenutih kategorija uvrstimo među činovnike i umne radnike, tada takvih ima svega 451 ili 4,5 od ukupnog stanovništva. Zemljoposjednici, kućevlasnici i rentijeri čine svakako posebnu skupinu neradnika od 155 jedinki ili 1,5% od ukupnog stanovništva Rijeke.

Posebnu skupinu čine i vlasnici manufakturnih radionica, industrijskih radionica, fabrika, kako su ih tada zvali, i trgovci. Ukupno ih ima 260 ili 2,6% od ukupnog stanovništva. Jači iz te skupine, trgovci na veliko i veliki manufakturisti i industrijalci (Meynier, na pr.), bili su članovi riječke Trgovinske deputacije, neki su od njih imali pravo na tvrtku (»Firmu«) prema postojećim propisima, te su zajedno s onima kojima je Mjembeno-trgovački sud i pomorski konzulat priznao svojstvo »trgovca na veliko« imali privilegij pot-

^{377a} Popis stanovništva Rijeke važan je i po tome što je njime prvi put ustanovljena prava slika pripadnika raznih narodnosti u Rijeci. Bilo je utvrđeno odnosno nađeno: 9808 Hrvata, 96 Dalmatinaca, 1677 Slovenaca, 48 Čeha, 9 Poljaka, 6 Moravaca, 8 Rusina, 691 Talijana, 88 židova, 76 Mađara, 52 Nijemca, 13 Engleza, 10 Francuza, 7 Nizozemaca, 5 Švicaraca i 4 Španjolca. — »Narodne novine«, prilog broju 16 od 21. siječnja 1852.

^{377b} Izrađeno prema podacima popisa stanovništva Rijeke 1851. godine u spisima Općine grada Rijeke br. 813-1852 od 16. travnja 1852. godine i spisu broj 1243-1853 od 31. srpnja 1853. godine u HAR.

padanja sudbenosti toga suda.³⁷⁸ Prigodom izbora jednog prisjednika za sudsko vijeće spomenutog suda godine 1845. utvrđeno je da je takvih jačih trgovaca i manufakturnista bilo svega 33.³⁷⁹ Iste je godine taj sud dostavio riječkom Guberniju popis svih »fabrika«, kojih je bilo čak 57, što znači da su među njih uvrštene i manje radionice.³⁸⁰ Kao pripadnici te skupine odnosno podskupine u popisu 1851. godine iskazali su se i svi oni brojni sitni trgovci i obrtnici kojima je dozvolu za rad izdavao gradski Magistat uz naplatu godišnje takse. Prema jednoj sačuvanoj knjizi o naplati te takse vidljivo je da je takvih malih trgovaca i obrtnika-trgovaca bilo u Rijeci 1835/1836, i 1836/1837. čak 198, raspoređenih u 19 struka, a 1837/1838. i 1838/1839. ukupno 223.³⁸¹

Svakako najbrojniju skupinu čine oni koji su gore iskazani u posljednjih šest navedenih zanimanja, od moreplovaca do nadničara. To su osobe koje su se uzdržavale pretežno fizičkim radom. Bilo ih je ukupno 2.448, tj. preko 23% od ukupnog stanovništva ili 73,9% od svih onih kojima je u popisu 1851. iskazano zanimanje.

IV. O načinu uređivanja radnih odnosa između poslodavaca s jedne i radnika i službenika s druge strane ne postoje podaci koji bi omogućili potpun uvid za sve kategorije zaposlenih. Općenito se može utvrditi da su pri stupanju u radni odnos, određivanju sadržaja posla, radnog vremena i nagrade, kao i pri prestanku posla, glavnu riječ imali poslodavci.

O radnim odnosima u državnim ustanovama i organima postojali su opći, jednostrano utvrđeni i određeni sadržaji propisa s tarifama o naknadi za rad.

³⁷⁸ O tome tko se smatra trgovcem na veliko, trgovcem s »pravom tvrtke (firmе« i uopće trgovcem došlo je 1841. godine do spora između Mjembeno-trgovačkog suda i pomorskog konzulata te riječkog Magistrata. Vidi o tome spise Mjembeno-trgovačkog suda br. 1325 od 2. studenog 1841. i riječkog Magistrata P. br. 4731 od 31. prosinca 1841. oba u spisu RGub. br. 1013 od 23. ožujka 1842. Ostalo se na tome da je riječki Magistat i dalje davao dozvole za rad sitnim trgovcima i obrtnicima koji su prodavali svoje proizvode. Mjembeno-trgovački sud i pomorski konzulat ponovno je 1847. pokrenuo razna pitanja u vezi s kompetencijom i kvalificiranjem svojstva raznih tipova trgovaca (spis tog suda br. 597 od 12. svibnja 1847. godine), pa je u tome sudjelovala i riječka Trgovinska deputacija (spis T. deput. br. 165 od 11. kolovoza 1847. godine). No, riječki je Gubernij (spis RGub. br. 3699 od 12. listopada 1847. svež. 1245-1847, Abt. 5, f. 14, HAR) ostao pri svojem stajalištu da su postojeći propisi jasni u tom pogledu. Objasnio je da trgovci stranci bez domicila u Rijeci smiju trgovati u Rijeci do jedne godine. Preko toga moraju pružiti garancije austrijskog ili ugarskog podanika posjednika nekretnina. Svi trgovci s tvrtkom i poslovnim kapitalom većim od 2000 forinti moraju voditi dnevnik poslovanja.

³⁷⁹ Spis Mjembeno-trgovačkog suda i pomorskog konzulata u Rijeci br. 312 od 14. travnja 1845, u spisu RGub. br. 117-1845, svež. 1222/1845, HAR.

³⁸⁰ Evo čime su se bavili ti »fabrikanti«: bilo je 6 proizvođača rakije i rozo-
lija, 2 ljevača sidara i brodskih lanaca, 3 proizvođača piva, 3 proizvođača šešira, 1 tvorničar papira, 2 proizvođača voska, 1 proizvođač kemijskih proizvoda, 1 proizvođač čokolade, 4 užara, 1 ljevač zvona, 2 proizvođača tjestenina, 6 kožara, 1 ljevač olova, 3 lojara, 18 prerađivača duhana, 1 grnčar, 2 bojadisara, 1 privilegirani mlinar. Godine 1847. otpao je: 1 pivar, 1 proizvođač voska, 1 ljevač zvona i 1 prerađivač duhana. Iste godine pridošli su novi: 1 proizvođač šešira, 1 konopar, 1 sla-
stičar, 2 ljevača mjeti, 4 prerađivača duhana i 1 grnčar, tako da ih je sada bilo ukupno 64. — Spis RGub. br. 117 od 11. siječnja 1845, svež. 1222/1845; spis RGub. br. 256/1847, svež. 1245/1847, HAR.

³⁸¹ »Registro delle tasse sopra le botteghe al minuto traffico, dal 1° Novembre 1836...« u Povijesnom i pomorskom muzeju u Rijeci. FRANZ. B. FRAY, u *Allgemeiner Handlungs Gremial Almanach für der österreichischen Kaiserstaat*, Jahrg. 1836, Wien, s. d. na str. 417—420, registrirao je svega 49 takvih sitnih trgovaca. Vjerojatno samo one koji su mu platili za svoje uvrštenje.

Možda su nešto blaži i lakši bili slični propisi u pogledu položaja radnika i namještenika kod riječke općine. Naknada za rad, plaća, namještenika u državnim i općinskim ustanovama i uredima kretala se za niže činovništvo od mjesečnih 12 forinti a dosegala je i do 100 forinti za više službenike. U toku promatranog razdoblja te se naknade nisu bitno mijenjale.

Radni odnos u privatnim zaposlenjima sklapao se, u pravilu, bez ingerencije nekog organa vlasti. Od toga postoji jedan dosta zanimljiv izuzetak, koji se odnosi na transportne radnike, nosače, u riječkoj luci. Brojni sporovi i sukobi između radnika u luci i raznih poslodavaca prisilili su Trgovinsku deputaciju u Rijeci, odmah poslije njena osnivanja 1829. godine, da izradi poseban Pravilnik o radu i naknadama za transportne radnike i nosače u Rijeci. Pravilnik je u 10 članaka donosio odredbe o registraciji nosača, njihovoj organizaciji, njihovu vanjskom obilježju, o organizaciji njihova rada, o načinu uklanjanja nepravilnosti pri podjeli plaće, o plaći za vrijeme bolesti, o kradama i dr.³⁸²

U svojim »Sjećanjima« (»Memorie«) G. Kobler navodi da je 1814. godine manualni radnik za nadnicu u zimi dobivao 40 krajcara i hranu, bez hrane 1 forintu; u ljeti s hranom 30 krajcara, a bez hrane 45 krajcara. Oko 1830. godine, piše dalje Kobler, mogao je muškarac za rad na polju dobiti nadnicu od 30 krajcara bez hrane, a žena svega 15 krajcara.³⁸³ Prema službenoj austrijskoj statistici između 1827. i 1846. godine najniža nadnica radnika (»geringster Taglohn«) iznosila je u Primorju (»Küstenland«) između 15 i 21 krajcara s hranom, a 31—35 krajcara bez hrane.³⁸⁴ Prema podacima u spisima nekih riječkih ureda i ustanova bile su nadnice u to vrijeme stvarno nešto više nego što ih iskazuje spomenuta službena austrijska statistika.

Radi ocjene i mogućnosti uspoređivanja tih naknada za rad, njihove stvarne vrijednosti, potrebno je spomenuti i tržišne cijene nekih osnovnih proizvoda potrebnih za život.

Cijene žita, prema G. Kobleru, za jedan »Metzen« bečke veličine (61 lit.) iznosila je u jesen 1813. godine 4,25 forinti. Već je 1815. godine porasla na 6,15—6,45, godine 1816. na 8 do 9 forinti, 1817. na 7 do 10 forinti. Iza tih nerodnih godina cijena žitu se pomalo smanjuje te 1822. godine iznosi 3,20 do 3,40 forinti.³⁸⁵ Prema službenim austrijskim statistikama, cijena žita je idućih godina — u razdoblju koje promatramo — lavirala od najniže 1824. godine, kada je iznosila za jedan »Metzen« 2 forinte i 24 krajcara, do najviše 1846. godine, kada je iznosila 4 forinte i 50 krajcara. Nije mnogo povoljnija, prema tim statistikama, ni cijena raži. Za jedan »Metzen« te žitarice godine

³⁸² Na VI. sesiji, 31. srpnja 1829. godine, riječka Trgovinska deputacija usvojila je i predložila riječkom Guberniju Pravilnik o radu mjeraca žita i nosača u Rijeci (»Regolamento per misuratori di grani, fachini e fachine«). — Knjiga prijepisa pisma T. deputacije 1829—1837, str. 9—11.

Propise za rad i plaću mjeritelja i nosača u Rijeci nalazimo već u Statutu grada Rijeke iz 1530. godine, Z. HERKOV, Statut grada Rijeke iz godine 1530. Zagreb 1948, str. 315—317, odnosno 529—531.

³⁸³ G. KOBLER, spom. djelo, sv. II, str. 123.

³⁸⁴ Podaci o cijenama i nadnicama uzeti su iz ovih statističkih publikacija: Versuch einer Darstellung der oesterreichischen Monarchie in statistischen Tafeln, 1828, Wien 1829; Darstellung der oesterreichischen Monarchie in stat. Vafeln, II-er Jahrgang, 1829, Wien 1830; Tafeln zur Statistik der oesterreichischen Monarchie III-er Jahrgang 1830, Wien 1831; itd. do Tafeln zur Statistik der österreichischen Monarchie für die Jahre 1845 und 1846, Erster Theil i Zweiter Theil, te Tafeln zur Statistik der öster. Monarchie für die Jahre 1847 und 1848, Wien 1853.

³⁸⁵ G. KOBLER, spom. djelo, sv. II, str. 108.

1826. bila je cijena 1 forintu i 36 krajcara, no 1829. godine već je porasla na 3 forinte i 29 krajcara, dok je 1846. godine pala na 2 forinte i 45 krajcara. Cijena jednog »Metzena« ječma, prema istoj statistici, iznosila je 1821. godine 3 forinte i 15 krajcara, godine 1826. svega 1 forintu i 47 krajcara, godine 1829. dosegla je cijenu od 3 forinte i 49 krajcara, a idućih se godina nešto smanjila, ali 1846. opet raste te je svega jedan krajcar jeftinija nego 1826. godine.³⁸⁶ G. Kobler navodi i cijene kukuruza od 1813. do 1822. godine. Godine 1814. iznosila je cijena jednog »Metzena« kukuruza 3 do 3,37 forinti, ali je već iduće godine porasla za cijelu forintu, a 1846. kretala se između 6 i 7 forinti, a slično i 1817. godine, od 5 do 7 forinti. Najnižu cijenu spominje Kobler za kukuruz između 1819. i 1820. godine, 1,48 do 1,30 forinti.³⁸⁷ Prema službenim austrijskim statistikama cijena mesu, npr. govedini, rasla je tijekom promatranog razdoblja od 6 krajcara po funti na 8,3 krajcara 1839. godine, odnosno 8 krajcara 1845. godine. G. Kobler navodi nešto drukčije cijene u Rijeci, gdje su se cijene ravnale prema Karlovcu. Zanimljivo je da se dolaskom Rijeke pod mađarsku upravu uveo namet na prodaju mesa od 1/2 krajcara po funti, koji se naplaćivao sve do 1834. godine, no cijena mesu je u tom razdoblju bila niža od one spomenute u službenim statistikama, tj. između 3 i 6 krajcara po funti. Prodaja mesa poslije toga, od 1834. dalje, imala je limitirane cijene prema karlovačkoj tarifi.³⁸⁸ G. Kobler navodi i cijene ribe na Rijeci, koja se prema tarifi grada od godine 1816. kretala od 2 do 8 krajcara po funti, prema vrsti ribe, a prema tarifi 1835. godine od 1 do 6 krajcara po funti. Od kolovoza te godine postala je prodaja ribe slobodna, pa su se cijene doskora popele dosta visoko; potrošnja se okrenula prema mesu, kojemu su cijene bile tarifirane.³⁸⁹ Kobler navodi i riječke cijene drva za loženje i drvenog uglja za neke godine promatranog razdoblja. Velika nestabilnost cijena, s obzirom na gotovo nikakvu mogućnost radnika i namještenika da utječu na visinu svojih plaća, nužno je nepovoljno djelovala na životne uvjete onih koji su živjeli od plaće za svoj rad.

V. Osobito je težak postajao položaj radnika u vrijeme bolesti, nemoći i starosti. Za primanje u riječku bolnicu ili primanje neke pomoći imali su riječki građani — i nepatricijskog porijekla — neke prednosti pred ostalima. Naravno da su stalno namješteni činovnici, sa stalnim prihodom, mogli lakše platiti usluge liječnika. Pored toga postojala je za njihovu starost i neka mirovina.

U slučaju bolesti stajala je ostalima, općenito uzevši, osim liječnika, na raspolaganje bolnica. O postojanju bolnice (hospitia, hospitalia i sl.) vode tragovi u izvorima unatrag sve do u polovicu XV. stoljeća. Ta je ustanova 1712. godine posjedovala veći broj (petnaestak) kuća razne veličine, skladišta i stanova stečenih darovanjima i legatima. Ukoliko prihodi od iznajmljivanja, uvećani krajem XVIII. stoljeća pridodanom imovinom bratovština, nisu dostajali, bolnica je povremeno subvencionirala riječka općina. Radi pokrivanja troškova za pomaganje siromašnih davanjem pomoći i za uzdržavanje staraca, napuštene i nezakonite djece (»spuri«), uvedena je počev od 1. listopada 1770. godine dodatna daća ili podavanje na vino »za siromašne«. Od tog vremena vodili su se prihodi i izdaci za tu svrhu posebno pod nazivom »Zavod za

³⁸⁶ Vidi bilješku 394.

³⁸⁷ G. KOBLEK, sv. II, str. 109.

³⁸⁸ G. KOBLEK, sv. II, str. 112.

³⁸⁹ Isti, str. 115.

siromašne«, »Istituto dei poveri«, ali i »Pio istituto dei poveri«.³⁹⁰ No, događa se ipak da se izvještaji o bolnici i o ovom zavodu podnose zajedno, npr. godine 1810, kada su godišnje isplaćene milostinje iznosile 450 a mirovine 324 forinte. Godine 1821. stajalo je uzdržavanje 30 siromaha 1642 forinte i 30 krajcara, a za 25 djece 792 forinte, dok je daća »za siromašne« na vino dala 2.332 forinte.³⁹¹

Godine 1823. izvršena je reorganizacija »Općeg zavoda za siromašne« i »Radne kuće«, »Generale istituto dei poveri e Casa di lavoro«. Svrha zavoda bila je pružanje pomoći najsiromašnijim stanovnicima Rijeke i Sušaka, uklanjanje prosjačenja po gradu, uzdržavanje nahočadi (»spurii«) i vođenje »Radne kuće«. Kapetansko vijeće u Rijeci, uz suglasnost riječkog Gubernija, izdalo je 1835. godine »Političko-ekonomsko-disciplinski pravilnik za Kuću rada u Rijeci«. Prema tom pravilniku svrha je, povećanjem sadašnje »Kuće rada«, pružiti trajan rad ne samo siromašnim nezaposlenima, već i prisiliti na rad neradiše i skitnice obaju spolova u Rijeci i na njenu području (t. 2. Prav.). Pravilnik je razlikovao one radnike koji su bili smješteni u Zavodu i one izvan njega. Svi će morati naučiti jedan zanat (tkaća, krojača, stolara, postolara, švelje, prelje, pletačice). Uz upravni, bio je predviđen i učiteljski kadar. Disciplina se održavala kažnjavanjem — od opomena učitelja do kazni koje je izricala uprava, a koje su se sastojale u smanjenju obroka na kruh i vodu, zatvaranja i tjelesnih kazni udaranjem šibljem ili štapom.³⁹² Uvjeti i rezultati rada »Kuće rada«, iako po cilju filantropski, bili su ovdje u Rijeci, kao uostalom i u drugim gradovima gdje su postojale takve kuće, ponižavajući i neugodni za one koji su bili smješteni u toj kući, a režim života u njoj više sličan zatvoru nego nekakvoj dobrotvornoj ustanovi.

Godine 1841. otvoren je privremeni »Dom za djecu«, (»Asilo infantile«).³⁹³ koji je dobio definitivan oblik 1847. godine. Riječki »Almanah« za 1859/1860. godinu, naziva ga »Asilo di Carità per l' infanzia«, tj. »Dječjim domom milosti«. Godine 1847. bio je donesen još jedan pravilnik kojim su bili uređeni odnosi služinčadi i poslodavaca.³⁹⁴

VI. Više podataka o radnim uvjetima i životnim prilikama nalazimo za osoblje zaposleno na brodovima trgovačke mornarice. Broj Riječana iz grada i iz podopćina zaposlenih na brodovima, računajući u to i ribare, iznosio je prema statističkim podacima 1851. godine svega 492 osobe. Međutim, u podacima koje je godišnje sakupljao riječki Gubernij nalazimo ukupan broj članova posada na brodovima riječke trgovačke mornarice, tj. na brodovima koji su pripadali pod teritorij djelatnosti riječkog Gubernija, a on je, dakako, mnogo veći od onog obuhvaćenog u popisu stanovništva grada Rijeke bez podopćina. Ti podaci obuhvaćaju vrijeme od 1836. do 1846. godine.³⁹⁵

³⁹⁰ G. VIEZZOLI, spom. rad »Contributi«, u časopisu »Fiume«, g. X/1932, str. 161—164.

³⁹¹ G. KOBLER, spom. djelo, sv. III, str. 57—62.

³⁹² Spis riječkog Magistrata (iz Kapetanskog vijeća) br. 139 od 9. ožujka 1835, HAR.

³⁹³ G. KOBLER, spom. djelo, sv. III, str. 38—39.

³⁹⁴ Almanacco fiumano per gl' anni 1859—1860, Rijeka 1860, str. 155.

³⁹⁵ Vidi odnosne godišnje preglede o stanju brodova i posada na području riječkog Gubernija među spisima Prezidijala istog Gubernija, u HAR (»Conspectus navigiorum hujus iurisdictionis pro a. militari...«). Godina iskazana u tom pregledu je u stvari vojna godina, koja počinje 1. studenog jedne godine svršava zadnjeg listopada iduće godine.

Evo tih podataka:

godina	broj posade na brodovima			
	duge plovidbe	velike kabotaže ³⁹⁶	male	ukupno
1836.	508	341	158	1.007
1837.	428	353	162	943
1838.	494	314	164	972
1839.	656	318	161	1.135
1840.	732	294	158	1.184
1841.	828	305	170	1.303
1842.	891	324	170	1.305
1843.	947	288	104*	1.339
1844.	912	299	120	1.331
1845.	925	316	130	1.371
1846.	990	320	137	1.447

* Od te godine promijenjeni su uvjeti za klasifikaciju brodova male kabotaže.

Prmatrajući ove podatke, moramo imati na umu nekoliko važnih činjenica. Broj članova posade brodova austrijske zastave koji su se regrutirali iz ovog našeg dijela Primorja bio je još veći nego što ga pokazuju ovi podaci, jer je u ovom prikazu obuhvaćena samo posada na brodovima koji su potpadali pod riječki Gubernij. Naročito na brodovima duge plovidbe. Prema indirektnim podacima, prikupljenim iz spisa riječkog Gubernija, zaključeno da je broj članova posada na tim brodovima brodovlasnika izvan Rijeke morao biti otprilike još jedanput toliki kakav je bio prema gore iznijetim podacima za jedrenjake duge plovidbe. Najviše mornara davala je Rijeka, a zatim obližnja sela: Draga, obje Kostrene, pa Bakar i Kraljevica. No, bilo je dosta mornara i s područja komorskih dobara od Vinodola do Crikvenice, a za tim iz Lovrana, Lošinja i drugih mjesta.

Za dobivanje dokumenta potrebnog za ukrcavanje (»mornarska putnica«) morali su mornari priložiti posebno odobrenje lokalnih političkih vlasti, odnosno Komorske uprave ako se radilo o njihovu podaniku. Izdavanje »matrikula« u tzv. Ugarskom primorju uređeno je konačno 1831. godine.³⁹⁷ Za ukrcavanje na strane brodove morao se osim toga priložiti i potreban dokument dobiven od vojnih vlasti. Ukrcavanje se postizavalo vrlo teško jer je ponuda slobodne, mlade radne snage u ovim pasivnim krajevima i tada bila velika, a mogućnosti zaposlenja relativno male. Naročito je teško bilo ukrcati se najmlađem mornarskom kadru, podmlatku, tzv. »malima od palube« ili »malima od foguna« (»mozzo«). Svaki brod nosivosti preko 100 tona morao je držati jednog malog, a brod preko 200 tona nosivosti dvojicu.³⁹⁸ Treba spomenuti nastojanja što

³⁹⁶ »Regulamentum navigationis pro Caesareo-regios Subditos pone Litora qualiter exercendum«, odnosno »Regolamento per il Cabottaggio del Imp. Reg. Sudditi«, B. 104 Pres. Nro 1822/1825, u spisu RGub. br. 1538/396 od 24. svibnja 1825, svež. 948, HAR.

³⁹⁷ Okružnica riječkog Gubernija br. 3251 od 12. listopada 1841. u spisu RGub. br. 3970-1841, svež. br. 1181/1841, HAR.

³⁹⁸ Član II. § 7. Političkog edikta od 24. travnja 1777. godine.

ih je 1837. godine pokrenulo riječko Kapetansko vijeće, da se na svaki novo-sagrađeni brod duge plovidbe mora prisilno uzeti jedno ili dva nahočeta («spurii») za »male od palube«, da bi se tako rasteretio riječki Zavod za siromašne («Istituto generale dei poveri»), gdje su se ta djeca uzdržavala. Kapetansko se vijeće tužilo da mu u posljednjih četrnaest godina nije uspjelo na dobrovoljnoj bazi zaposliti na brodovima nijedno takvo dijete. Mada je Gubernij usvojio taj prijedlog, kapetani su ipak izbjegavali tu obavezu. Zbog toga je Gubernij 1838. godine naredio da se izradi popis nahočadi i da se na osnovi tog popisa ukrcavaju na novosagrađene brodove.³⁹⁹

Posadu broda primao je samostalno kapetan broda, a naknada za rad ugovarala se neposredno s njim. On je pak svoju plaću ugovarao izravno s vlasnikom broda. Uobičajene plaće na brodovima duge plovidbe u promatranom razdoblju kretale su se od 8 do 18 forinti, ali su obični mornari primali mjesečno od 10 do 12 forinti dok je plaću od 18 forinti imao samo pisar na brodu.⁴⁰⁰ Plaće su se isplaćivale u času naplate cijele vozarine, ili po dolasku u domaću luku ili pak po izmaku ugovorenog roka zaposlenja. Posada je imala pravo da podigne jednomjesečni predujam, a u slučajevima dugih putovanja i dvomjesečni predujam.

Godine 1819. izradio je tršćanski gubernij za područje cijelog tadašnjeg Austrijskog primorja tabelarne prikaze tipova brodova koji su tada plovili Sredozemnim morem, s podacima o njihovoj prosječnoj nosivosti, vrsti plovidbe koju obavljaju, prosječnom broju putovanja na godinu u odnosnoj vrsti plovidbe, prosječnom broju posade na njima i o prosječnoj mjesečnoj plaći. Prema podacima u tim tabelama izrađena je ova jedinstvena, u kojoj su objedinjeni svi ti podaci.

Svrha tabela koje je izradio tršćanski Gubernij nije bila normativne naravi, već ilustrativne, informativne, pa tako treba shvatiti i navedene podatke u prikazanoj tabeli. U njoj su ostavljeni talijanski nazivi brodova.

tip broda	nosivost tona	vrsta plovidbe	broj putovanja	prosječan broj mornara	prosječna mjesečna plaća forinti
Nava	300—500	duga	2	18	14
Polacca	250—450	duga	3	18	14
Brigantino	150—400	duga	4	15	14
Goletta	80—120	duga	4	10	13
Pinco	80—120	duga	4	9	12
Martigo	70—110	duga	4	7	12
Lombarda	80—120	duga	6	7	12
Tartanone	60—100	srednja	15	8	12
Trabacolo	30—80	srednja	20	7	12
Tertana	100—140	srednja	20	9	12
Pielego	20—70	srednja	30	6	8
Paranza	15—25	mala obalna	30	6	7
Brazzera	4—18	mala obalna	40	4	7
Batello	2—10	mala obalna	50	3	4

³⁹⁹ Spisi RGub. br. 2966-1837, svež. 1139/1837; br. 1058-1838, svež. 1148/1838, HAR.

⁴⁰⁰ Vidi, primjerice, spise RGub. br. 1602-1837, svež. 1139/1837, HAR.

Dugom plovidbom smatrana je u ovom prikazu plovidba do najudaljenijih luka Sredozemlja i izvan njega, srednjom plovidbom smatrana je ona u bliže luke Mediterana, u sve luke Jadrana, Jonskog mora i Levanta, a malom obalnom plovidbom (kabotažom) ona unutar Jadrana. Plaće mornara na plovidlu od »pielega« naniže su približne jer na tim brodovima većinom rade suvlasnici broda i rodbina.⁴⁰¹

Prema Političkom ediktu M. Terezije iz 1774. godine (§ 49. čl. II), koji propisuje gotovo sve dužnosti kapetana broda, određeni su istovremeno samo ovi uvjeti za stjecanje tog zvanja: dob od barem 20 godina, austrijsko državljanstvo, odnosno građanstvo, i u slučaju da ne zna pisati, dužnost da drži na brodu pisara. Prema Naredbi Ugarske dvorske kancelarije broj 14913 od 3. XI. 1836. nitko više neće moći isploviti iz austrijske luke brodom nosivosti veće od 50 tona bez dokaza da je »kapetan austrijske trgovačke mornarice«. Taj dokaz, dekret, izdaje Gubernij. Molbi za priznanje te kvalifikacije, koja se predaje nadležnoj lučkoj kapetaniji, morali su se priložiti dokazi o austrijskom državljanstvu, dobi od najmanje 20 godina, o plovljenju najmanje 3 godine, o neokaljanom ponašanju. Lučka kapetanija provjerava te dokaze i komisijski ispituje kandidatovo znanje u pisanju i čitanju, te dovoljnost praktičnog i tehničkog znanja za traženo zvanje. Na temelju izvještaja Lučke kapetanije Gubernij izdaje dekret.⁴⁰² Zbog pojave parobroda u plovidbi tršćanski je Gubernij upotpunio uvjete za stjecanje kapetanskog zvanja i tražio da od petogodišnje službe na brodu bar polovica bude na jedrenjacima, a od toga jedna godina u svojstvu pisara ili kadeta, dok ostatak može biti proveden na patentiranim austrijskim parobrodima.⁴⁰³ Za ispit kapetana javljali su se još prije tih gubernijskih naredbi brojni brodski »škrivani« nakon trogodišnjeg plovljenja u tom svojstvu.

Stjecanje kapetanskog zvanja postalo je, počev od vremena jačanja austrijske trgovačke mornarice, vrlo poželjnim za mlade ljude, naročito u našim primorskim krajevima. Zbog toga su već u XVIII. stoljeću neka teoretska znanja za plovidbu podučavana u jezuitskoj gimnaziji u Rijeci. Po ukinuću tog reda 1773. godine u Rijeci je proradila nautička škola. Zbog ratnih zbivanja njen rad je prestao 1808. godine. Nautička poduka davana je do 1828. godine privatno, a tada je opet Gubernij pokrenuo djelovanje nautičke škole, koje je konačno organizirano 1835. godine. Poduka je trajala tri godine. U školu su se primali daci sa svršenom osnovnom školom, ali su radije primani stariji, sa svršenom gimnazijom.⁴⁰⁴

Marijoterezijanski Politički edikt iz 1774. godine strogo je normirao odnose posade s kapetanom i vlasnicima broda. On sadrži bezbrojne kazne, pa po tome više sliči na kazneni zakonik. Predviđene kazne većinom su novčane ali i tjelesne. Edikt je stavljao u dužnost kapetanu broda da se brine o održavanju discipline na brodu, pa je davao ovlaštenja kapetanu da, u sporazu-

⁴⁰¹ Spis Pres. 4146/1819 Governo per il Litorale u Archivio di Stato di Trieste.

⁴⁰² Spis RGub. br. 3783-1836, svežanj br. 1128/1836, HAR.

⁴⁰³ Spis RGub. br. 399-1838, svežanj 1148/1838, HAR.

⁴⁰⁴ »Eco del Litorale Ungarico«, g. I, br. 49 od 20. rujna 1843.

mu s oficirima broda (a to su pisar a često i ekonom), odabire i određuje po slobodnoj ocjeni fizičke kazne zbog nepridržavanja propisa Političkog edikta.⁴⁰⁵

Teški uvjeti života na brodu, gdje se moralo raditi toliko koliko je trebalo po ocjeni kapetana i propisima Političkog edikta, bez najmanjih higijenskih uvjeta, prijetnje za svaki pristup novčanim ili fizičkim kaznama stvarali su napetu atmosferu u odnosima na brodu.⁴⁰⁶ Opasnosti plovidbe, brojni brodolomi, uzrokovali su česte nesreće (sakaćenja, bolesti) i gubitke života.⁴⁰⁷ Obitelji unesrećenih primale su preko lučkih kapetanija eventualno ostatke plaća pokojnika i njegovu mornarsku vreću, ili naprosto nekoliko forinti ako je mornareva imovina, zbog dalekog puta, bila prodana u stranoj luci.

Diktatorske ovlasti dane kapetanu broda bile su često, kako to pokazuju brojni primjeri u spisima lučkih kapetanija i riječkog Gubernija, primjenjivane sa surovošću koja je bivala povod svađa, tučnjava pa i pobuna na brodu. Osim toga nalazimo registrirane i primjere loše ishrane, davanja pokvarenog jela ili potkradanja od propisanih količina jela.

Sve te okolnosti uvjetovale su česta dezertiranja s brodova. Unatoč tome što su mornari znali da je to najteži delikt na brodu i što su znali kakva ih kazna očekuje,⁴⁰⁸ ipak su ta dezertiranja postala sve češća i sve više zabrinjavala pomorske oblasti, naročito Gubernij. Njihov je broj rastao paralelno s rastom austrijske trgovačke mornarice. Često se događalo da je brod organizirano napuštala cijela posada, koju su većinom sačinjavali mornari iz našeg

⁴⁰⁵ Tjelesne kazne (»pene corporali«) ne spominju se uvijek kad se u Političkom ediktu daje pravo i dužnost kapetanu broda da izreče neku kaznu. Međutim, one teže točnije su navedene u § 28. člana II. istog edikta, a kapetan ih može izreći nakon savjetovanja s ostalim časnicima na brodu. To su npr. »umakanje u more« (»tufar in mare«), »vezivanje i držanje na dnu broda« (»tener arrestati e legati in sentina«) Pored raznih novčanih kazni za mornare i druge osobe na brodu u članu VI. istog Edikta spominju se u raznim paragrafima i kazne »zatvaranja« (»arresto«), »batinjanja« (»Battiture«) i »kazna javnim radovima« (»lavori pubblici«).

⁴⁰⁶ Politički edikt sadržavao je propise o dužnostima mornara i ostale posade na brodu. Težinu tih propisa i veliku mogućnost, odnosno opasnost, da mornari učine pogrešku najbolje ilustrira propis § 5. člana VI. Političkog edikta: »Nijedan mornar ne može prenoćiti na kopnu ukoliko nije bolestan ili je to nužno zbog nekog nužnog brodskog posla — štoviše, budući da mornari moraju svakog časa biti spremni za svaku potrebu, oni se neće skidati ni izuvati cipele noću za cijelog trajanja plovidbe, ni u luci, ako je teret na brodu a postoji opasnost od mora ili vjetera, pod prijetnjom kazne od 12 forinti, a u ponovnom slučaju zatvora.« Prevelik je broj postupaka koji su vođeni protiv mornara, a o kojima je često raspravljao i riječki Gubernij — pa se stoga ovdje ne spominju. Tek, redovito je utvrđena krivnja mornara. U istraživanju za ovaj rad naišao sam samo na jedan slučaj kažnjavanja kapetana zbog njegove surovosti.

⁴⁰⁷ Brodoloma je bilo u svim morima, ali najviše u Crnom moru. Zarada u trgovini žitom mamila je brodove i na loše more. Tako se 1822. godine tamo potopilo 8 austrijskih brodova s mnogo ljudskih žrtava (RGub. br. 2288/1823, svež. 909/1823). I 1839. godine tamo se potopilo 8 austr. brodova, a samo u zimi 1840. godine 5 brodova (RGub. br. 2239/1842, svež. 1191/1842). Tada se među riječkim brodovima našao i brigantin »Pecine«, s kojeg se utopila sva posada osim maloga od palube Jurja Mohovića (RGub. br. 1552/1840, svež. 1169/1840). — O nesrećama ima traga u spisima samo ako su svršavale tragično, kao npr. ona kada je na putu za Orleans s križa na jarbolu pao i poginuo Kuzma Buratović (RGub. br. 1196/1840, svež. 1169/1840), ili kada je poludio kadet Riječanin Erazmo Silenzi i bio ostavljen na Cikladima kao opasan (RGub. br. 2636/1845, svež. 1223/1845).

⁴⁰⁸ Dezertiranje s broda kažnjavano je gubitkom sve dotad zaradene plaće u korist »Kase siromašnih« ili »Sirotinjska blagajna« (»Cassa de' Poveri«) i drugim kaznama, prema okolnostima u kojima je došlo do bijega. — § 2. člana VI. Političkog edikta.

Primorja. Tridesetih godina ustalile su se luke u kojima je najčešće dolazilo do dezertiranja. Bile su to Carigrad i Marseille, a kasnije, kad su brodovi sve više stali ploviti za Ameriku, još i Buenos Aires i New York. Često su, naročito iz Francuske, bjegunci vraćani, uhvaćeni u skitnji u potrazi za radom. U matičnoj luci broda vodio se tada postupak, izricale se kazne zatvora, gubitka plaća, naknade troškova prijevoza u domovinu — često nenaplative zbog siromaštva mornara. Kažnjeni mornar često je gubio pravo na ponovno ukrcavanje, ali se i bez obzira na to vrlo teško ponovno ukrcavao zbog izrečene kazne, upisane u njegovu pomorsku knjižicu. Ukoliko se nekada i postizalo da se povede postupak zbog nepravilnosti rada kapetana, tada se taj postupak odugovlačio, pa su od toga više trpjeli mornari koji su iskranci i gladni čekali rješenje slučaja. Kao primjer za to spominjemo slučaj istrage protiv kapetana Rafaela Battagliarinija iz Bakra godine 1846.⁴⁰⁹ Izgubivši strpljenje, jedan od mornara s njegova broda, čekajući nezaposlen odluku protiv tog kapetana, piše riječkom Guberniju pored ostalog i ovo: »Ja nemam kruha! Te bi riječi trebale dostajati barem za smilovanje.«⁴¹⁰

Troškovi oboljelih i unesrećenih mornara u toku rada na brodu padali su na teret vlasnika broda. Međutim, osiguranje, mirovina ili pomoć za slučaj starosti i nemoći nisu postojali. Stoga su i kapetani i ostala posada bili u tom pogledu ovisni od svojih ušteda, ukoliko su ih imali. Po propisu Političkog edikta M. Terezije (čl. I, § 28), sve novčane kazne što ih je mornarima i posadi na austrijskim brodovima izricao kapetan uplaćivale su se u »Sirotinjsku blagajnu Primorja« (»Cassa dei poveri del Littorale«). Vjerojatno je iz te blagajne isplaćivana i pomoć koju su tražili austrijski pomorci u slučaju potrebe, no na to im nije bilo priznato neke određeno pravo. Dobivanje takve pomoći bilo je dakle akt milosti vlasti koje su upravljale i raspolagale tom blagajnom.

Kasnije, 1809. godine, bio je osnovan poseban »Fond pomorske ustanove« (»Marine-Instituts-Fond«) radi pružanja pomoći austrijskim pomorcima u slučaju iznemoglosti ili starosti, pa je često nazivan i »Mirovinskim fondom pomoraca«. Fond je poslovaao više kao neka privatna novčana ustanova nego kao ustanova za osiguranje pomoraca, pa je i davanje pomoći i mirovina iz tog fonda bilo i opet ne pravo pomoraca, već milost vlasti koje su njime upravljale. Zbog toga se na taj fond detaljnije osvrćemo u prikazu novčanih organizacija u Rijeci.

VII. a) Među najstarijim riječkim ustanovama koje su se bavile nekom vrstom novčanih poslova bila je »Zalagaonica«, kako smo je nazvali hrvatskim jezikom, dok se na talijanskom zvala »Monte di Pietà«. Takve ustanove bile su osnovane u većini gradova koji su stajali pod mletačkim suverenitetom. Vjerojatno je ta ustanova i u Rijeci nastala pod utjecajem sličnih ustanova u tadašnjim mletačkim gradovima u Istri i na Kvarnerskim otocima. U Rijeci je zalagaonica postojala od polovice XVII. stoljeća, a osnovao ju je jelšanski župnik Jerolim Stenberg, koji je u tu svrhu ostavio 3.000 forinti.⁴¹¹ Zbog neurednog poslovanja zalagaonica je stotinu godina kasnije zapala u poteškoće, pa je vladar 1753. godine upravu njome povjerio kapetanu namjesniku. Oporavljena, ponovno je zapala u teškoće dolaskom Rijeke u ruke

⁴⁰⁹ Spisi RGub. br. 1626-1846, svež. 1234/1846; br. 2058-1846 i br. 2241-1846, oba u svežnju br. 1235/1846, HAR.

⁴¹⁰ Spis RGub. br. 2392-1846, svežanj br. 1235/1846, HAR.

⁴¹¹ Svrha ustanove bila je da daje zajmove uz zalag dragocjenosti na određeni rok, uz naplatu niske kamate. Prihod se trebao dijeliti siromasima.

Francuza. No, francuska je uprava stavila na raspolaganje Zalagaonici preko 11 tisuća franaka i dozvolila da na zajmovima ubire 9% kamata umjesto 7%, a da za svote što ih Zalagaonica posudi plaća svega 3% umjesto 5% kamata. No ni to nije pomoglo, da Zalagaonica izade iz dugova. Godine 1825, za madžarske uprave Rijekom, Zalagaonica je dobila nova pravila, koja su joj omogućila da pravilnim poslovanjem konačno, 1853. godine, tada pod hrvatskom upravom, iskaže aktivni kapital od 10.000 forinti.⁴¹²

b) Mada je Fond pomorske ustanove (»Marine Instituts Fond) 1809. godine bio osnovan sa svrhom da se prikupe sredstva za pružanje materijalne pomoći pomorcima u slučaju iznemoglosti ili starosti — njegovo se poslovanje, većim dijelom, ipak sastojalo u pružanju novčanih zajmova imućnim građanima Rijeke i okolice. Godišnji izdaci Fonda za svrhu zbog koje je bio osnovan bili su zbog škrtosti u davanju jednokratne ili višekratne pomoći, kao neke vrste mirovine, više nego pokriveni ubranim kamatima na posuđene svote i redovnim prihodima koji su pritjecali u Fond. Sredstva Fonda sastojala su se od kazni ubranih prema odredbama Političkog edikta, zatim od tzv. zdravstvene pristojbe (»Coletta di San Nicolò«), koja se ubirala od brodova prilikom dolaska u luku, zatim od darova i već spomenutih kamata na zajmove koje je Fond davao. Gotovinski zajmovi davani su iz Fonda na temelju posebnog pismenog ugovora, kojim je ugovorena visina godišnje kamate do 5% na posuđenu svotu i Fondu založenim pravom davana sigurnost na određene nekretnine. Rok vraćanja zajma nije se utvrđivao, već se uzajmljeni novac morao vratiti na dani 6-mjesečni otkaz. Fondom je za Ugarsko primorje upravljala riječka lučka kapetanija, no o svakoj isplati iz Fonda konačnu odluku donosio je na njezin prijedlog riječki Gubernij. Gotovina Fonda prikupljala se kod Komorske blagajne u Rijeci.

Vrlo povoljni uvjeti pod kojima su se mogle dobiti dosta visoke svote iz tog Fonda, uvjetovali su da je njegovo poslovanje bilo vrlo živahno. Stoga je za upoznavanje ekonomskih prilika Rijeke i bliže okolice vrlo indikativno vidjeti, barem potkraj promatranog razdoblja, kako je poslovao taj Fond, koliko je bilo njegovih zajmovnih dužnika, odakle i tko su bili, kolika je bila visina pojedinih zajmova. Za tu svrhu poslužiti ćemo se popisom svih dužnika Fonda pomorskih ustanova sa stanjem na dan 1. veljače 1845. godine. Tog dana Fond je iskazao 23 dužnika s ukupno 23.486 forinti duga; 15 dužnika je bilo iz Rijeke, a ostalih 8 iz raznih mjesta Primorja: 2 iz Bribira i po jedan iz Beograda, Drage, Grižana, Grohova, Kraljevice i Selaca. Visina zajmova kretala se od 500 do 2.500 forinti. S obzirom na uvjet da je zajmoprimac morao dati založno pravo — osiguranje na nekretnine jasno je da su zajam mogli dobivati samo bogatiji posjednici Rijeke i okolice. Stoga među dužnicima nalazimo poznata prezimena riječkih patricijskih obitelji: Adamić, Blažić, Constantini, Rinaldi, Rossi, Troyer itd. Koristeći se činjenicom da je rok vraćanja kredita bio neodređen, neki su zajmoprimci ostajali dužni i po 10 godina. Bilo je valjda jedino važno redovito plaćati dospjele kamate da se ne izazove otkazivanje zajma. U popisu dužnika na dan 1. veljače 1845. godine nalazimo čak sedam dužnika kojih je dug star 10 i više godina, kao na primjer onaj Elizabete ud. Costantini star čak 14 godina, a nije bio malen — iznosio je 2.000 forinti. Najveći dužnici bili su u tom popisu Leopold Adamić,

⁴¹² G. KOBLER, spom. djelo, sv. III, str. 47—49; G. VIEZZOLI, spom. rad »Contributi« u časopisu »Fiume«, g. XI—XII/1933—1934, Rijeka 1936, str. 159—161.

sin poznatog A. L. Adamića, i grad Rijeka, svaki s po 2.500 forinti uzetog zajma.⁴¹³ U toku iste godine do 1. kolovoza Fond je dao još dva zajma (Mariji Sgardelli 1.000 forinti, a supružima Antunu i Antoniji Rosmanić 900 forinti), pa se ukupna svota izdanih zajmova popela na 25.386 forinti.⁴¹⁴ Iste je godine siromašnoj udovici pomorca, vjerojatno mornara, određena mjesečna pomoć od 2 forinte.

I traženja pomoći od Fonda bila su prilično česta, no oblik te pomoći i njena visina ostajali su i dalje akt milosrđa, a ne posljedica nekog prava pomoraca. Pomoći su davane u vrlo skromnim iznosima, pomorcima 3 do 4 forinte mjesečno a njihovim udovicama, kako smo pokazali, svega 2 forinte. Pomoći kapetanima iznosile su obično do 10 forinti, a njihovim udovicama oko 6 forinti. Škrto davane pomoći omogućile su porast sredstava Fonda, koja su četrdesetih godina prešla 30.000 forinti.⁴¹⁵

c) Iza smrti dr. Ivana Cambierija (1838.), protomedika riječke bolnice, osnovana je posebna zaklada, nazvana po njemu. On je, naime, za tu svrhu oporučno ostavio glavnicu od 28.940 forinti. Prihodi od kamata na tu glavicu trebali su poslužiti za uzdržavanje odgovarajućeg broja bolesnika bez potrebnih sredstava za boravak u bolnici. Počev od 1838. godine davani su iz tog Fonda također zajmovi privatnim osobama po sličnim uvjetima kao što su se dobivali zajmovi iz »Fonda mornarske ustanove«, tj. uz potpuno osiguranje založnim pravom na nekretnine.⁴¹⁶

Djelovanje spomenutih triju ustanova, koje su se u stvari bavile samo jednom vrstom novčanog poslovanja — davanjem novčanih zajmova (od njih je prvospomenuta davala samo kratkoročne zajmove nevelikih iznosa uz залог pokretnih vrijednosti, dragocjenosti, druge pak dvije davale su zajmove uz osiguranje hipotekom na nekretnine) — nije moglo zadovoljiti potrebe riječke privrede. Njoj su bile potrebne i druge novčane operacije, koje inače vrše novčani zavodi, kao što su posredovanje u financijskim operacijama, internim i međunarodnim plaćanjima, eskontiranje i reeskontiranje mjenica, vođenje kreditnih poslova, sudjelovanje u osnivačkim akcijama u trgovini, industriji itd. Zbog takvog stanja je snabdijevanje potrebnim sredstvima bilo prepušteno privatnom sporazumijevanju, pa se vršilo bez ikakve kontrole tadašnjih državnih vlasti.

d) Ne može se poreći da u to vrijeme nisu u Rijeci postojale težnje da se osnuje neka vrsta štedionice, koja bi po uzoru na slične ustanove u svijetu, primanjem sitnih štednih uloga stvarala veći kapital i upošljavala ga opreznim ulaganjem u razne privredne operacije. To se očitovalo u spisima raznih riječkih ustanova već od 1840. godine, pa je 1842. godine formirana komisija koja je trebala pristupiti proučavanju uvjeta za stvaranje takve ustanove. Izrađeni prijedlog nije odmah prihvaćen, pa je 1846. godine jedna nova komisija pripremila prijedlog pravila, koja su 1847. godine predložena na prihvati. Međutim, ta su pravila predviđala da osnovna sredstva za početak rada treba priložiti grad Rijeka, dok su ranije predviđala da se ta sredstva sakupe akci-

⁴¹³ Dopis Lučke kapetanije u Rijeci br. 103 od 1. ožujka 1845. u spisu RGub. br. 2531-1845, svež. 1223/1845, HAR.

⁴¹⁴ Spis RGub. br. 2599-1845, svež. 1223/1845, HAR.

⁴¹⁵ Tako se, na primjer 1. kolovoza 1846. godine u kasi Fonda našlo svega 1.810 forinti i 3 krajcara, ali je potraživanje na zajmove iznosilo 30.050 forinti, a neplaćene kamate dužnika iznosile su 79 forinti i 30 krajcara. — Spis RGub. br. 2641-1846, svež. 1235/1846, HAR.

⁴¹⁶ Almanacco fiumano per l' anno 1855, Venezia 1854, str. 51.

jom privatnika. Zbog toga su se u početku zavukle pripreme, a na njih su se nadovezale nemirne prilike 1848. i narednih godina. Tek su 1858. godine vlasti odobrile da započne raditi »Štedna blagajna riječke gradske općine« (»Cassa di Risparmio del Civico Comune di Fiume«).⁴¹⁷

I tako su tek pedesetih godina, za hrvatske uprave Rijekom, započele djelovati neke novčane ustanove u Rijeci. Godine 1856. osnovana je filijala Bečke nacionalne banke s dotacijom od 500 tisuća forinti. Godine 1858. bila je prisiljena Trgovinsko-industrijska komora u Rijeci,⁴¹⁸ zbog svjetske financijske krize i radi omogućavanja trgovine drvom s Marseillesom i Bordeauxom, otvoriti Eskontnu blagajnu (Cassa di sconto della Camera di Commercio e d'industria), uz pomoć bečke Nacionalne banke, s iznosom od 300 tisuća forinti. Iste godine odobrilo je Namjesništvo pravila »Blagajni uzajamnog riječkog kredita« (»Cassa di mutuo credito fiumano«). Prema tim pravilima svaki član je pri upisu uplađivao 2 forinte i obvezao se mjesečno ulagati najmanje 30 krajcara. Uplaćeni iznosi ni kamate ne mogu se podići prije isteka od tri godine.⁴¹⁹ Sve te ustanove nastale su kao posljedica izmijenjenih privrednih prilika i neposrednih potreba za takvim ustanovama, u kojima se nije, kao ranije, stalno očekivala neka pomoć iz Ugarske.

e) Potkraj promatranog razdoblja radila su u Rijeci dva osiguravajuća društva. Novo osiguravajuće društvo (»Nuova compagnia d'assicurazioni«) postojalo je već od 1823. godine, s pravilima koja su bila izmijenjena 1846. godine. Produženje rada tog društva odobrio je 24. prosinca 1851. godine Mjembeno-trgovački sud i pomorski konzulat. Društvo je imalo 46 članova, koji su držali svih 330 dionica, po 500 forinti nominalne vrijednosti svaka, dakle s ukupnim kapitalom od 165 tisuća forinti. Društvo je preuzimalo osiguranje brodova i trgovačke robe.⁴²⁰ Godine 1846. osnovano je još jedno osiguravajuće društvo u Rijeci. Društvu pod nazivom »Riječko društvo za pomorska osiguranja« odobrio je pravila iste godine već spomenuti Mjembeno-trgovački sud i pomorski konzulat u Rijeci. Društvo je imalo 28 članova, koji su držali 200 emitiranih dionica, svaka po 500 forinti nominalne vrijednosti, pa je dakle kapital iznosio 100.000 forinti. Kao i prethodno spomenuto društvo, i ovo je vršilo osiguranje brodova i trgovačke robe.⁴²¹

Pored tih društava postojalo je u Rijeci više agencija raznih drugih osiguravajućih zavoda i društava, kojima je sjedište bilo većinom u Trstu i Beču. Te su agencije preuzimale osiguranje života, osiguranje od elementarnih šteta, naročito od požara, i drugo.⁴²²

f) Nije nam točnije poznato otkad se u Rijeci vršila klasifikacija brodova, tj. utvrđivanje čvrstoće njihove izrade i ocjena njihove plovne sposobnosti, kao važan preduvjet za osiguranje broda. Iz spomenutog izvještaja riječke

⁴¹⁷ »Cassa di risparmio di Fiume«, Roma 1937, str. 4.

⁴¹⁸ Trgovinsko-industrijska komora u Rijeci započela je raditi 11. ožujka 1852. godine na temelju zakona od 18. ožujka 1850. i dekreta ministra trgovine od 2. ožujka 1851. godine. — Rapporto generale pel quadriennio 1854-1857 della Camera di Commercio e d' Industria in Fiume, Rijeka 1858, str. 112.

⁴¹⁹ U istoj publikaciji, str. 113—121.

⁴²⁰ To društvo predstavljala su dva direktora, a poslove su obavljala 4 revizora i jedan registrator. — Rapporto spomenut u bilj. 418, str. 121.

⁴²¹ Društvo su predstavljala dva direktora, a poslovanje vodila tri revizora i jedan registrator. — Rapporto spomenut u bilj. 418, str. 121—122.

⁴²² Rapporto spomenut u bilj. 448 na str. 122—124.

Trgovinsko-industrijske komore iz 1858. godine doznajemo da je za svaku takvu klasifikaciju dolazio iz Trsta tamošnji agent »Bureau Veritasa« iz Pariza. Poslije svog osnivanja Trgovinsko-industrijska komora opetovano je tražila od Ministarstva da se i u Rijeci osnuje posebna agencija toga »Bureaua«.⁴²³

ZAKLJUČAK

Događaji u ožujku 1848. godine prekinuli su na neko vrijeme uhodanu kolotečinu zbivanja i u Rijeci. Ovdje su se javili samo odjeci političkih događaja u Beču, manifesta cara Ferdinanda I. od 15. ožujka, zakona o Ugarskom saboru od 11. travnja 1848. godine. U ožujku je bio imenovan banom Hrvatske Josip Jelačić. On je sazvao Hrvatski sabor za 3. lipnja. Na Saboru je Rijeka proglašena hrvatskom. Od Ivana Erdődyja, kojeg je car imenovao riječkim guvernerom u svibnju iste godine, zatražena je predaja vlasti. Nakon njegove uskrate, Bunjevac je silom preuzeo Rijeku. Ti događaji otvaraju novo poglavlje riječkih političkih i privrednih zbivanja.

Zaključujući ovo razdoblje, trebalo bi dati odgovor na pitanje postavljeno na početku ovoga rada. Da li je Rijeka doista tako napredovala u prvoj polovici XIX. stoljeća kako o tome neki pišu ili je bezizlazno zaostajala, kako pišu drugi?

U okviru danih mogućnosti istraženi i prikazani događaji pokazuju da Rijeka nije bitno razvila svoju privredu i nije riješila one glavne probleme koji su stajali na putu razvoju njene specifične uloge posrednika prekomorskog prometa viškovima onih proizvoda koje je stvaralo njeno zaleđe. Nije ih riješila, niti ih je mogla sama riješiti. Nisu ih mogle riješiti ni one snage koje su bile za to još više zainteresirane od same Rijeke. Razlozi tome bili su svaka-ko i ekonomske i političke naravi. Od prvih su, čini se, ovdje izneseni neki od glavnih, dok su drugi, politički, samo natuknuti, jer njihovo prikazivanje i objašnjavanje pripadaju političkoj povijesti, koja izlazi iz postavljenih okvira ovoga rada.

Bitni problemi koji su stajali pred riječkim razvojem u XVIII. i XIX. stoljeću — a stajali su ili možda još stoje i u XX. stoljeću — bili su: kopnene prometnice prema Rijeci, luka u Rijeci i snažna novčana sredstva za unapređenje riječke trgovine i privrede uopće. Ti problemi javljali su se, dakako, pošto je, odlaskom Francuza, prestao problem i nužda teritorijalno-političke povezanosti Rijeke sa zaleđem.

Nemogućnost da se riješi kroz cijelo to razdoblje ponavljani problem ot- kupa Lujzinske ceste — jedine za transport sposobne kopnene veze sa zale- dem — sva je pažnja skrenuta traženju rješenja uvođenja tada modernog prijevoznog sredstva, željeznice. Razni interesi unutar tadašnjih habsburških zemalja, politički interesi carevine i njeni ciljevi, te golema potrebna sred- stva predstavljali su prve neizbježne zapreke za ostvarenje takve zamisli. No- vina tog prijevoznog sredstva i razne mogućnosti izvođenja s obzirom na te- ren omogućavale su razne kombinacije, koje su uvjetovale i raznu visinu po- trebnih sredstava. Sve je to imalo za posljedicu da se u toku ovog razdoblja, kroz više od dvadeset godina, o tome raspravljalo i da su učinjeni brojni pro-

⁴²³ Vidi, isti Raporto, str. 124.

jekti željezničke veze iz Podunavlja prema Hrvatskom primorju. Sigurno su te duge rasprave i učinjeni projekti i planovi znatno olakšali kasniji pristup efektuiranju te veze prema Rijeci, no ona nije ostvarena u ovom razdoblju.

Problem riječke luke imao je pred sobom dvije mogućnosti. Brojne analize, projekti i zamisli pokazali su da je jedino uspješno rješenje — luka pred gradom. No to je rješenje bilo i najskuplje, a njegovo izvođenje dugotrajno. Stoga se njegovu izvođenju, nakon svestranog ispitivanja, pristupilo tek 1848. godine, a njegovo dovršenje proteglo se čak na početak XX. stoljeća.

Ogroman tehnički napredak u XX. stoljeću uzrokovao je da su rješenja nađena za pravac željeznice i za smještaj i veličinu luke postala nezadovoljavajuća za današnje potrebe i traže nova, dopunska rješenja, od kojih su neka već i ostvarena. Ipak treba priznati da su rješenja nađena pred gotovo 150 godina bila dalekovidna.

Ostaje konačno i treći problem, kojega se rješenje tražilo u jakom financijskom izvoru koji bi pomogao u prvom redu tadašnjoj riječkoj trgovini. Rješenje tog problema osnivanjem jednog jakog dioničkog trgovačkog društva nije uspjelo. A da li je to moglo uopće uspjeti s onako širokim dijapazonom zadataka i ciljeva koji su se postavljali tom društvu? Zamisao je imala svoje korijene u sjećanjima na orijentalne kompanije, od kojih je jedna djelovala i u našim krajevima u XVIII. stoljeću. Međutim su jači financijski kapitali iz austrijskih zemalja već bili zauzeti drugdje, a u Ugarskoj nije još bilo tako jakih snaga. Uostalom, vrijeme takvih kompanija bilo je već prošlo.

Preostaje na kraju potreba da se dade odgovor i na pitanje da li je grad Rijeka napredovao u tom razdoblju. U tekstu sam nastojao istaći gdje i koliko. Za jednu relativnu ocjenu i za dobivanje jedne jasnije slike o tome mislim da će dostajati usporedba broja stanovnika i prometa luke između Rijeke i Trsta na početku i pri kraju tog razdoblja. Rijeka je 1819. godine imala 8.904 stanovnika, a Trst 1812. godine — još pod Francuzima — 20.633; Trst je 1840. godine imao već preko 57.000 stanovnika, dok je Rijeka tada tek prešla 10.000. U Trst je 1810. godine uplovilo 88.176 tona teretnog brodovlja, u Rijeku 1814. godine svega 37.000 tona; iz Trsta je 1831. godine isplovilo 374.000 tona, a iz Rijeke jedva 63.000 tona. Razlike idućih desetak godina postale su još izrazitije.

Rijeka dakle ne pokazuje neki značajan napredak, no njeno je stanovništvo, iako povećano tek za 2.000 jedinki, ipak iz tog razdoblja izašlo regenerirano u svojoj snazi, obnovivši je u odnosu na početak stoljeća, a nešto je malo i nadmašivši. To treba zahvaliti u prvom redu njegovoj orijentaciji na brodogradnju i plovidbu sudjelovanjem u svjetskom prometu. Gorčina pak mornarskog kruha istaknuta je i u ovome radu.

POPIS KONZULTIRANE I UPOTRIJEBLJENE LITERATURE, ČASOPISA
I RUKOPISA

1. Adamich Andreas Ludovicus, Mihanovich Antonius de Petropolye, Planum stabiliendae Societatis commercialis hungaricae, Požun 1825.
2. Adamics András Lajos, Ésre vételek azon módokról melyek á Magyar Országi kereskedesnek, főképpen az' Adriai Tenger felé virágzó állapotba valo Helyeztetésére nézve szükségesek, Požun 1825.
3. Almanacco fiumano per l'anno 1855, Venezia 1854.
4. Almanacco fiumano per gl' anni 1859—1860, Rijeka 1860.
5. Andrassy Juraj, Konzuli, Pomorska enciklopedija, sv. 4, Zagreb 1957.
6. Andrović Ivan, Riečko pitanje, II. izdanje, Rijeka 1911.
7. Avakumović Ivan, An episode in the Continental system in the Illyrian Provinces, Reprint from the Journal of economic life, Summer 1954.
8. Bainville Josef, Anhang zu den jetzigen Staatsverhältnissen, Szegedin, 4. januar 1890. Rukopisni dodatak i crtež uz Csaász Ferenc, A Fiumei kikötő, II, Budan 1843.
9. Barbalić F. Radojica, Brodarstvo Rijeke kroz vjekove, zbornik »Rijeka«, Zagreb 1953, str. 93—122.
10. Barbalić F. Radojica, Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja. Pomorski zbornik 1942—1962, II, Zagreb 1962.
11. Barbalić F. Radojica, Historijski razvitak brodogradnje u Kraljevici od prvih početaka do konca drugog svjetskog rata, Pomorski zbornik, IV/1966.
12. Barbalić F. Radojica, Neki podaci o djelatnosti kraljevičkih brodograditelja braće Pritchard, Vjesnik Historijskog arhiva Rijeka, VIII—IX, 1963—1964.
13. Barbalić F. Radojica, Kojić Branko, Ilustrirana povijest jadranskog pomorstva, Zagreb 1975.
14. Barta Istvan, Kampf um die bürgerliche Umgestaltung. Revolution und Freiheitskampf (1790—1849), Die Geschichte Ungarns, Budapest 1971.
15. Batthyany Vincenz, Über das ungrische Küstenland, Pesth 1805.
16. Belin Ivo, Interesna sfera Rijeke, zbornik »Rijeka«, Rijeka 1953.
17. Bianco Umberto, Il Lloyd austriaco, Udine 1976.
18. Bičanić Rudolf, Industrijska revolucija u Hrvatskoj i godina 1848, Historijski zbornik, I/1948, Zagreb 1948.
19. Bičanić Rudolf, Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji (1750—1860), Zagreb 1951.
20. Bičanić Rudolf, Važnost Rijeke u ekonomskom životu Hrvatske, zbornik »Rijeka«, Zagreb 1953.
21. Brajković Vladislav, Karat, Pomorska enciklopedija, sv. 4, Zagreb 1957.

22. Brajković Vladislav, Plovidba, kategorije, Pomorska enciklopedija, sv. 6, Zagreb 1960.
23. Burich Enrico, La raffineria di zucchero in Fiume, časopis »Fiume«, g. X/1932, Rijeka 1933.
24. Cihlar Vatroslav, Kroz pomorsku historiju Rijeke, časopis »Pomorstvo«, VI, 6, Rijeka 1951.
25. Cihlar Vatroslav, Pomorstvo i pomorska trgovina u Rijeci pod francuskom vladavinom, časopis »Pomorstvo«, X, 5, Rijeka 1955.
26. Ciotta Giovanni, Fiume und seine Eisenbahnfrage, Rijeka 1864.
27. Cimiotti-Steinberg, Lodovicus G. Publico-politica terrae Fluminis s. Viti adumbratio historica ac diplomatice illustrata, Rukopis u Naučnoj biblioteci u Rijeci.
28. Császár Ferencz, A fiumei kikötő, I, Pest 1842; II, Budan 1843.
29. Csuday Eugen, Die Geschichte der Ungarn, II, Wien 1898.
30. Crkvenčić Ivan, Britanska konzularna služba na našoj obali i britanski izvoz drveta preko Rijeke tokom prve polovine XIX stoljeća, Jadranski zbornik, III/1958.
31. Čulinović Ferdo, Rijeka u državopravnom pogledu, zbornik »Rijeka«, 1953.
32. Danni Augustinus, Relazione del commercio della Piazza di Fiume. Rukopis u zbirci Fluminensia, u Arhivu Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Zagrebu.
33. Depoli Attilio, Fiume nel 1848 e negli anni seguenti, I—II, Rim 1952—1954.
34. Depoli Attilio, Fiume nel terzo decennio del '800, Rim 1954.
35. Depoli Attilio, Documenti su Fiume, časopis »Pagine istriane«, S. III, n. 19—20/1954.
36. Depoli Attilio, Fiumani contro l'Austria nel 1848-49, Rim 1956.
37. Depoli Guido, Il campo degli studi fiumani, časopis »Fiume«, I/1923.
38. Despot Miroslava, Neostvaren plan jednog riječkog trgovačkog društva, Riječka revija, I/1952, br. 4.
39. Despot Miroslava, Neobjavljeno Adamićevo pismo o izgradnji kupuskoga kanala 1801, Riječka revija I/1952, br. 3.
40. Despot Miroslava, O neobjelodanjenom rukopisu Josipa Mikoczyja »Notitiae historicae de civitate Fluminensi«, Anali Historijskog instituta Dubrovnik, VI—VII/1957—1959.
41. Dorn Aleksander, Lehnert Joseph, Die Seehäfen des Weltverkehrs, I—II, Wien 1890—1891.
42. (Drašković Janko), Disertatia iliti razgovor darovan Gospodi Poklisarom Zakonskim, Karlovac 1832.
43. Fisković Cvito, Staro kazalište u Rijeci, zbornik »Rijeka«, Zagreb 1953.
44. Futo M., La solidarietà economica tra Fiume e l'Ungheria, Budapest 1941.
45. Gestrin Ferdo, Oris gospodarstva na Slovenskem v obdobju agrarne revolucije in prevlade manufakturne proizvodnje, Kronika, XVII/1969, 2.
46. Gestrin Ferdo, Oris razvoja pomorstva v Slovenskem primorju, Kronika, X, 2, Ljubljana 1962.
47. Gestrin Ferdo, Mitninske knjige 16. in 17. stoletja, Viri za zgodovino Slovencev, knj. V, Ljubljana 1972.
48. Gigante Riccardo, Stralcio della corrispondenza di L. A. Adamich col tenente marescialo Laval Nugent, časopis »Fiume«, XV—XVI/1937—1938, Rijeka 1940.
49. Gigante Silvino, La guardia nazionale del XLVIII, časopis »Buletino della Deputazione di storia patria«, III-1913.

50. Gigante Silvino, Storia del comune di Fiume, Firenze 1928.
51. G. (igante) S. (ilvino), Due lettere di Lodovico Kossuth nella questione della strada ferrata tra l'Ungheria e Fiume, časopis »Fiume«, XI—XII/1933—1934.
52. Gonda Bela, A Magyar tengereszeti és a Fiumei kikötő, Budapest 1906.
53. Gorničić-Brdovački, J., Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine, Zagreb 1952.
54. Hauptmann Ferdo, Pregled povijesti Rijeke do Bachova apsolutizma, zbornik »Rijeka«, Zagreb 1953.
55. Hauptmann Ferdo, Rijeka od rimske Tarsatike do hrvatsko-ugarske nagodbe, Zagreb 1951.
56. Horvat Josip, Politička povijest Hrvatske, Zagreb 1936.
57. Horvat Josip, Kultura Hrvata kroz 1000 godina, II, Zagreb 1942.
58. Horvat Rudolf, Najnovije doba hrvatske povijesti, Zagreb 1906.
59. Jenko Jože, Zgodovina železniške proge Št. Peter na Krasu (Pivka) — Reka, Kronika XIV/1966, 2.
60. Karaman Igor, Trgovinska magistrala Sisak—Karlovac—Rijeka, Starine JAZU, knj. 53, Zagreb 1966.
61. Karaman Igor, Privredni razvitak grada Rijeke pod nagodbenim sistemom do prvog svjetskog rata, Jadranski zbornik, VII/1966-69, Rijeka—Pula 1969.
62. Karaman Igor, Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću, Zagreb 1972.
63. Klaić Vjekoslav, Hrvatska kraljevska deputacija u Veroni, Rad JAZU, knj. 235/1928, Zagreb 1928.
64. Klen Danilo, Tri izvještaja o Rijeci iz 1851. i 1852. godine, Jadranski zbornik, I, Rijeka—Pula 1956.
65. Klen Danilo, Privredno stanje Rijeke u doba Ilirije, Grada za gospodarsku povijest Hrvatske, knj. 8, JAZU, Zagreb 1959.
66. Klen Danilo, Nastojanja oko osnivanja dioničkih društava za trgovinu prema Rijeci (1822—1848), Pomorski zbornik, I/1963, Zagreb 1963.
67. Klen Danilo, Riječki urbar (1390—1405), Vjesnik Histojskog arhiva Rijeka, XX/1977, Rijeka 1977.
68. Klen Danilo, Franjo Kukuljević Sakcinski i razvoj trgovine, u prvoj polovini XIX stoljeća, Varaždinski zbornik, Varaždin 1983, str. 303—311.
69. Kobler Giovanni, Memorie per la storia della liburnica città di Fiume, I—III, Rijeka 1896.
70. Kojić Branko, Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vjekove. Pomorski zbornik, I, Zagreb 1962.
71. Kojić Branko, Barbalčić F. Radojica, Ilustrirana povijest jadranskog pomorstva, Zagreb 1975.
72. Korin Nikola, Razvoj medicinske misli u Rijeci, Rijeka 1967.
73. Kos Milko, Jedan urbar iz vremena oko 1400. o imanjima Devinskih i Walseeovaca na Kvarneru, Vjesnik Držav. arhiva Rijeka, sv. III/1955—1956.
74. Lopašić Radoslav, Karlovac, Zagreb 1879.
75. Il Lloyd triestino, Verona 1938.
76. Löwenthal J., Geschichte der Stadt Triest, II Theil, Trst 1859.
77. Luschin v. Eebengreuth, A., Österreichs Anfänge in der Adria, Wien 1916.
78. Ljubić Sime, Listine o odnošajih između Južnoga Slavenstva i Mletačke Republike, Monumenta historiam Slavorum meridionalium spectantia, vol. I, JAZU, Zagreb 1868; vol. III, Zagreb 1872.
79. Mal Josip, Zgodovina slovenskega naroda, Celje 1928.

78. Mancini Giacomo, Portolano del Mare adriatico, Milano 1830.
79. Marjanović Milan, Rijeka od 1860 do 1918, zbornik »Rijeka«, Zagreb 1953.
80. Matković Petar, Hrvatska i Slavonija u svojih fizičkih i duševnih odnošajih, Zagreb 1873.
81. Mayer Fr. M., Geschichte Oesterreichs, Wien—Leipzig 1901.
82. Meynier L., Lettere sull' avvenire industriale di Fiume di L. M...r, Rijeka 1843, izvod iz lista »Eco del Litorale ungarico«.
83. Mihanovich Antonius de Petropolye, Adamich Andreas Lodovicus, Planum stabilendae Societatis commercialis Hungaricae, Pozun 1825.
84. Miskolczy Julius, Ungarn in der Habsburger Monarchie, Wien—München 1959.
85. Oberleitner K., Oesterreichs Finanzen u. Kriegswesen unter Ferdinand, I, Wien 1859.
86. Orosz Joseph, Ungarns gesetzgebende Körper auf dem Reichstage zu Pressburg im Jahre 1830, I—II, Leipzig 1831—1832.
87. Oštrić Vlado, Zaboravljena disertacija o povijesti Rijeke, Jadranski zbornik, IX/1973—75.
88. Pivec-Stelè Melita, Riječki posrednik između dviju vlada, »Dometi«, I/1968, 2—3.
- 88a. Pirch von, Otto, Caragoli Reise Mittheilungen aus Ungarn und Italien, Berlin 1835. Tal. prijevod u časop. »Studi, saggi, appunti«, I, 1944.
89. Rački Franjo, Fiume gegenüber von Kroatien, Zagreb 1869.
90. Rapporto generale pel quadriennio 1854—1857 della Camera di commercio e d' industria in Fiume, Rijeka 1858.
91. Rauchmüller v. Ehrenstein, Uebersicht der dem Ungarisch Adriatischen Meereshandel dienenden Land und Wasserstrassen und der dazu gehörigen Seehaefen gelegentlich seiner Localisirung aller Bauegegenstände in Königlich Ungarischen Küstenlande und Kroatien im Jahre 1829, I—IV Theil, 1831.
92. Regolamento della Deputazione mercantile a Fiume, Rijeka 1829.
93. Regolamento sui diritti consolari, Beč 1846.
94. Rossi Egisto, Per una storia di Fiume, Bullettino della Deputazione fiumena di storia patria, I/1910.
95. Samani S. Fiume in una guida commerciale del 1836, časopis »Fiume«, g. XIII/1967, Rim 1967.
96. Schmidl A. A., Das Kaiserthum Oesterreich, Stuttgart 1840.
97. Senizza Giuseppe, Storia e diritti di Fiume italiana, Firenze 1919.
98. Sirotković Hodimir, Stavovi Franje Račkog prema riječkom pitanju, Zbornik Zavoda za povijesna istraživanja Centra JAZU, sv. 9, Zagreb 1979.
99. Smoquina Mario, La carta moneta civica di Fiume negli anni 1848, 1849 e 1850, časopis »Fiume«, X/1832.
100. Strohal Rudolf, Uz Lujzinsku cestu, Zagreb 1935.
101. Stulli Bernard, Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825—1863, sv. I, Zagreb 1975.
102. Susmel Edoardo, Fiume attraverso la storia dalle origini fino ai nostri giorni, Milano 1919.
103. Szavitz Nossan Stjepan, Ceste Karlovac—Senj od najstarijih vremena do sredine XIX stoljeća, Senjski zbornik, IV/1970, Senj 1970.
104. Szavitz Nossan Stjepan, Filip Vukasović 1755—1809, Senjski zbornik IV/1970, Senj 1970.
105. Sidak Jaroslav, Autobiografski spisi J. Trdine kao izvor za hrvatsku povijest, Zgodovinski časopis, VIII/1954, Ljubljana 1954.

106. Sidak Jaroslav, Studije iz hrvatske povijesti XIX stoljeća, Zagreb 1973.
107. Šišić Ferdo, Hrvatska povijest, III, Zagreb 1913.
108. Šišić Ferdo, Hrvati i Mađari od god. 1790. do 1873. i riječko pitanje, Zadar 1913.
109. Šišić Ferdo, Pregled povijesti hrvatskoga naroda, Zagreb 1962.
110. Tamaro Attilio, Storia di Trieste, I—II, Roma 1924.
111. Tamaro Attilio, Spigolature fiumane, Archeografo triestino, LXIII—LXIV/1948.
112. Tomsich Vincenzo, Notizie storiche sulla città di Fiume, Fiume 1888.
113. Torcoletti Luigi Maria, Fiume ed i paesi limitrofi, II, Rapallo 1954.
114. Tremel Ferdinand, Wirtschafts- und Sozialgeschichte Österreichs, Wien 1969.
115. Turnbull Peter Evan, Austria, I, London 1840. Prijevod u časopisu »Studi, saggi, appunti«, I, Rijeka 1944.
116. Versuch einer Darstellung der oesterr. Monarchie in statistischen Taffeln 1828, I, Wien 1829. — Kasnije godine u: Darstellung der oesterr. Monarchie in stat. Taffeln II, Jahrgang 1829, Wien 1830, itd.
117. Viezzoli Giuseppe, Contributi alla storia di Fiume nel Settecento časopis »Fiume«, XI—XII/1933—1934.
118. Viezzoli Giuseppe, Fiume durante la dominazione francese (1809—1813), časopis »Fiume«, XIII—XIV/1935—36, Rijeka 1938.
119. Viezzoli Giuseppe, Fiume durante la dominazione austriaca, časopis »Studi, saggi, appunti«, I/1944.
120. Zaključci Hrvatskoga sabora, sv. XI, 1825—1832, Zagreb 1976.

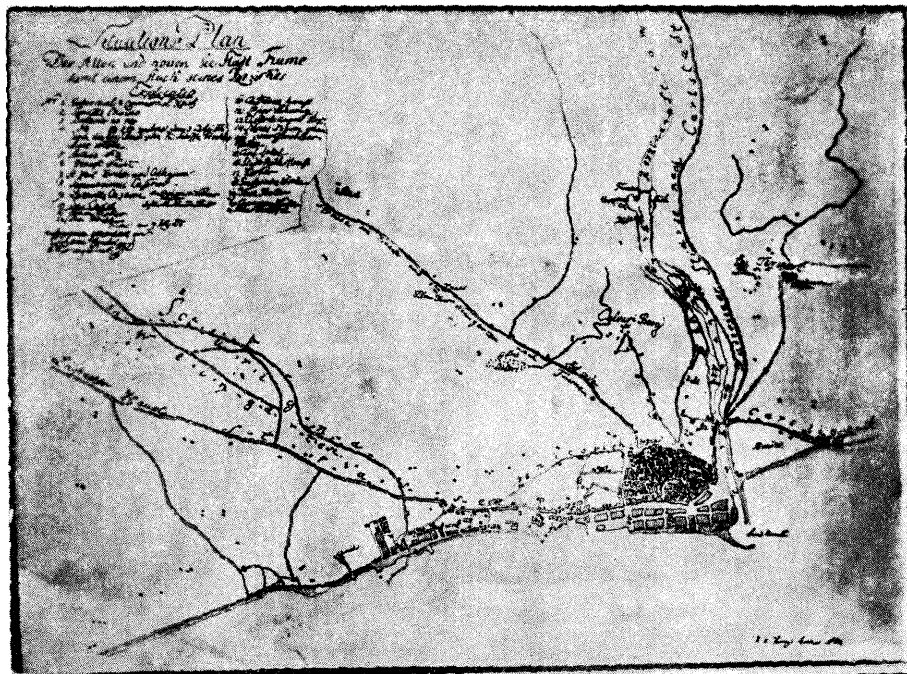
ARHIVI IZ KOJIH JE UPOTREBLJAVANA IZVORNA GRAĐA:

1. Arhiv Hrvatske u Zagrebu.
2. Historijski arhiv Rijeka, u Rijeci.
3. Archivio di Stato di Trieste, Trieste.
4. Kriegsarchiv Wien.
5. Arhiv Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Zagrebu.

TOPOGRAFSKE KARTE RIJEKE I PLANOVI LUKE



Plan grada Rijeke s predviđenim proširenjem obale. Nacrtao ing. von Penko 1766. godine. Ratni arhiv u Beču.



Plan stanja starog i novog grada Rijeke 1814. godine. Pred lukom u Rječini pješčani sprud. Ratni arhiv u Beču.

IN NOME DI DIO. AMEN.

REGNO D' UNGHERIA.

Contratto di Società in Accomandita della Assicuratori Ungarici in Fiume.

Fiduciosamente Regnando S.M. FRANCESCO I. Imperatore d'Austria, Re Apostolico ecc.

Nella fedeltissima Commerciale Città, e Porto-Franco di Fiume il giorno (28) Ventesimo del Mese di Dicembre Anno (1857) Milie ottocento ventiduesimo.

Colla presente prima Sessione, da ora fatta, e vigine, come qualunque Comitato pubblica, e sociale, regala in Atto Pubblico, della cui istituzione, e autorizzazione rispettivamente Signori Assicuratori di loro spontanea, e libera volontà sono stati, e stabilite una Società in Accomandita, avente per scopo Assicurazione al Marittimo, e portuale il nome di ASSICURATORI UNGARICI IN FIUME, da avere la sua sede, e sussistenza a posti, modi, e condizioni, che per lo loco locale, ed immutabile convenienza vengono da essi sottoscritti Signori loro qui appresso stabilite, convenute, e stipulate.

1mo. Questi Signori poterò il Nome, come si è detto, di ASSICURATORI UNGARICI IN FIUME, ed avrà il suo principio nel giorno primo di Febbraio dell' Anno prossimo venturo 1858, e durerà per il contempo corso di Anni Sei, di numero che nel termine dell' Anno quinto abbia ad essere tenuta un Congresso generale, in cui ogni Socio potrà essere in libertà di dichiararsi per la continuazione, o ritiro del suo intervento, dopo però supplied gli impegni di non Associazione, durante il convenuto periodo.

2do. Il Fondo di questa Società viene stabilito, e fonde alla Somma di Fiorini Centocinquanta di Augusta, equispartiti a Tollerati Diversi, Compensabili effettivi, corrispondenti a Fiorini due l'uno, idemte egualmente Rubli, effettivi d' argento unanimo, e questi ripartiti in Diversi Anni di Fiorini cinquecento per ciascuno, essendo dovute cinquanta Tollerati Diversi, distribuite, e repartite nel mondo, che appartiene alla rotta marittima per appalti di cadute della Signori Assicurati.

3mo. Ogni cinque Anni saranno tre Voti, e tutte le Decisioni dovranno essere fatte per via di ballottazione, e non altrimenti. Quindi la pluralità dei Voti dovrà essere decisa dal Numero delle Anzi, e non da quello delle Persone. Ogni Socio avrà il diritto nella Radunanza di proporre tutto ciò, che credesse conveniente, ed anche alla Società per il miglior di lui bene essere. In queste Radunanze interverrà ogni Assicurato, o partecipante, o mediante Procuratore, e quest'ultimo non potrà essere, se non che un Uomo, eia, e la Assunzione, di numero però, che non Sino possa, compreso il proprio, risente in se maggiore numero di Voti multipli. Le Signori Sociofili presteranno vengano esclusi dalla Assunzione di tali Persone, per tanto, come pure saranno dei Soci potrà ritirarsi Proce, ed uno, che non sia Socio, e la Assunzione, esercitata il solo caso, che uno dei Assicurati fosse Socio in qualche Dito, e vi delegare il proprio Socio avuto non lui presentata la Firma.

4to. Il Numero della Direzioni viene fissato a due, e si sono nominati a l'unanimità di Voti E Signori Paolo Scarpa, e Giovanni Battista Adriatic, guidati la prima Condizione di tutta la Società. Alla scadenza del primo triennio il potere si passa l'altro, ed a pluralità di Voti alla elezione di due nuovi Direttori, e alla Conferma della medesima Signori Scarpa, e Adriatic per il secondo triennio. Il Direttore Signor Paolo Scarpa potrà essere supplito dal lui figlio Signor Igazio Scarpa, avuto già la di lui Firma.

5to. Si determina egualmente a l'unanimità di Voti, e nella prima idea di tutto il Corpo tre Revisioni nelle Persone della Signori Giovanni Francesco Stratic, Giovanni Stratic, e Luigi Stratic. Alla scadenza di ogni Anno egualmente in un Congresso generale, ed alla pluralità dei Voti verranno li tre Revisori, e nuovamente eletti in altri Soci, e confermati nello stesso. Il Revisore Signor Giovanni Francesco Stratic potrà essere sostituito dal Signor Elia Stratic suo Fratello, e suo Socio.

6to. Concomite le qualità del Signor Giovanni Stratic, e confermandoli nella sua diligenza, amabilità, zelo, e probità, viene egli a l'unanimità di Voti nominato per Registratore.

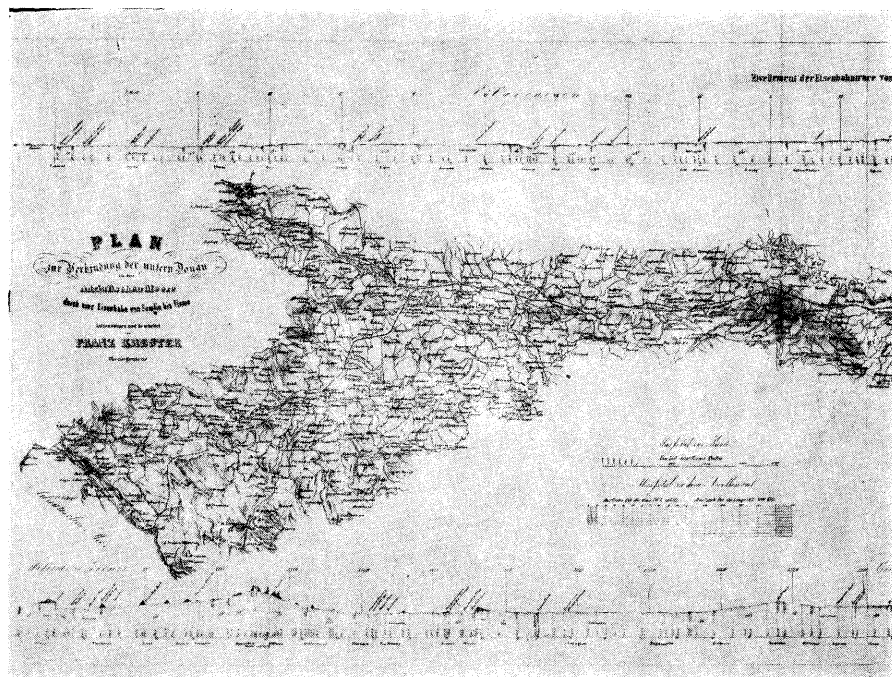
7mo. Nella medesima conoscenza, e nella medesima confidenza si elegge egualmente a maggioranza di Voti per l'impiego di Scrivano il Signor Francesco Scarpa.

8mo. L'assistenza della due Signori Direttori viene loro accordata del sei per cento fra essi dei rispettivi sopra gli utili netti, che verranno divisi dopo consumati tutti li rischi, e che saranno per dividere a norma del Bilancio. E se nei due o questi Bilanci non vi risultano utili, non potranno essi Signori Direttori pretendere qualunque altro compensativo Emolumento. Alla medesima Condizione l'emersione degli tre Signori Revisori viene loro determinata egualmente col sei per cento sopra gli utili netti, e deputati come sopra, e ripartiti in un terzo per ciascuno di essi tre.

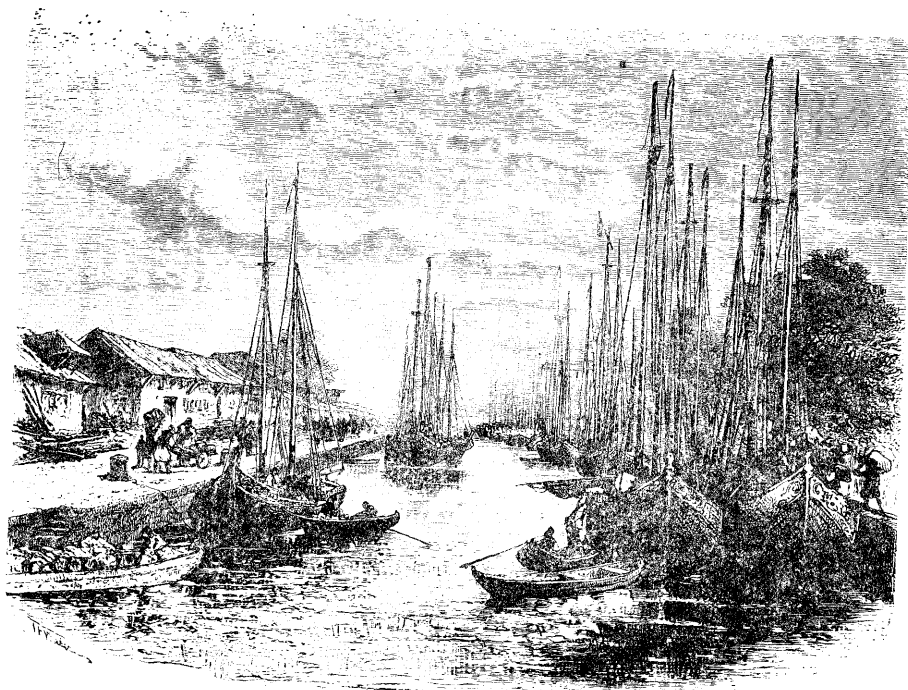
9mo. L'appuntamento del Registratore sarà di anni Fiorini Seicento effettivi, e percepirà l'uno per cento sopra gli utili netti nel modo medesimo, come li Signori Direttori, e Revisori. Quella poi delle Scrivano sarà di anni Fiorini Centocinquanta effettivi.

10mo. Il Registratore, e lo Scrivano dipenderanno immediatamente dalla Signori Direttori, e dipenderanno continuamente tutte le incombenze, o tutti li lavori, che dalla medesima Signori Direttori verranno loro proposti. Resterà quindi nel pieno arbitrio della Signori Direttori, quando vi si troveranno tali condizioni, di mandare immediatamente, sia il Registratore, sia lo Scrivano, col provvedere alla sostituzione di altri Soggetti, che loro sembreranno idonei, e che saranno di loro libera scelta.

Prva stranica ugovora riječkih trgovaca o osnivanju komanditnog društva za pomorska osiguranja »Assicuratori Ungarici in Fiume; u Rijeci 28. prosinca 1822. Historijski arhiv u Rijeci.



Zapadni dio plana ing. Franza Kreutera za željeznicu od Zemuna do Rijeke, 1847. godine.



Pogled na riječku luku u Rječini polovinom 19. stoljeća.

Klen Danilo

ECONOMIC CONDITIONS IN RIJEKA FROM 1813 to 1848

From the Austrian reentry to the occupation by Bunjevac

(Summary)

The opening of two cities and two harbours into the economic world in the year 1719 was caused by Austrian physiocratic and mercantilistic efforts to develop economically and utilize the countries under Habsburg sovereignty. Some experts recognized the advantage of Rijeka over Trieste, but by the eighteenth century it became clear that Trieste was closer to the interests of Vienna, and thus, compared with Rijeka, it prospered faster. In the last quarter of the eighteenth century Rijeka took considerable advantage of the circulation of goods and merchandise from Croatia and Hungary and of the corresponding political and administrative organization. However, between the years 1809 and 1813, when Rijeka and Trieste fell under French rule and formed part of the Illyrian Provinces, their successful development was interrupted. In one of his earlier works the author dealt with the subject »The Economic Situation in Rijeka at the Time of Illyria« (Volume 8, Material for the Economic History of Croatia, JAZU, Zagreb, 1959) and examined the reasons for the difficult economic situation in Rijeka at that time.

Numerous historians have expressed disparate estimations about the development of Rijeka from 1813 to 1848. Some historians believe that Rijeka prospered considerably, while the others believe that it stagnated or even regressed.

In this work the author attempts to give an analytic survey of the basic factors which affected and influenced the development of Rijeka in the period of thirty-five years, until the year 1848. The conclusion may enable us to give a better answer as to whether or not Rijeka advanced during the period considered.

The essential problems which were present during the development of Rijeka in the eighteenth and nineteenth centuries — and were or possibly still are present in the twentieth century — were: continental communication lines towards Rijeka, the harbour in Rijeka, and the powerful financial sources for the advancement of commerce in Rijeka and of the economy in general. These problems appeared, of course, after the French left and there was no longer a necessity for territorial and political links between Rijeka and the hinterland.

Since it was impossible at that time to solve the constant problem of purchasing the Louisa road — the only possible means of land transport to the hinterland — all the attention was directed towards starting a railroad line, which was then the modern means of transportation. Various interests within the then Habsburg countries, the political interests of the Empire and its goals, and enormous necessary financial means were the first inevitable obstacles to the realization of such an idea. The new mode of rail transportation and the various possibilities for constructing it, with regard to the terrain, allowed various combinations with different financial implications. Consequently, during that time, for more than twenty years, the problem was discussed and numerous projects were made for the railway line from the Danube to the upper part of the Croatian coast. These discussions and plans made it easier later to start construction of a railroad line towards Rijeka, although at that time this project was not realized.

There were two solutions for the problem of the Rijeka harbour. Numerous analyses, projects and designs proved that the best solution was a harbour in front of the city. But that solution was the most expensive, and its realization would take a long time. After fundamental research, the construction began only in 1848, and it was completed at the beginning of the twentieth century.

Finally, a third problem to find a powerful financial source that could help the development of commerce in Rijeka at that time remained. The founding of a joint-stock company was not successful. The idea originated from the Oriental companies, one of which was active in these areas during the eighteenth century. However all the more powerful Austrian financing companies were already engaged elsewhere, and Hungary still did not possess such power. Generally, such companies were a thing of the past.

In conclusion, the question of whether the city of Rijeka prospered at that time still remains. In this text we have tried to point out where it prospered and how much. It will suffice to compare the number of inhabitants and traffic of the Rijeka and Trieste harbours at the beginning and at the end of that time period. In 1819 Rijeka had 8.904 inhabitants and in 1812 Trieste — still under French rule — had 20.633 inhabitants. By 1840 Trieste already had more than 57.000 inhabitants, while Rijeka had only a little more than 10.000. In 1810. 88.176 tons of freighters entered the harbour of Trieste, but in 1914 only 37.000 tons entered the harbour of Rijeka. In 1831 374.000 tons left the Trieste harbour, but only 63.000 tons left the harbour of Rijeka. During the next ten years the differences became more pronounced.

Thus, Rijeka itself did not considerably prosper, but its population, though it increased by only 2.000 inhabitants, regenerated its strength compared to the beginning of the century. This was primarily accomplished thanks to its orientation to shipbuilding, navigation and participation in world of commerce.

S A D R Ź A J

Ivo Vinski

ZAPOSLENOST, OSNOVNA SREDSTVA I DRUŠTVENI PROIZVOD PRIVREDE JUGOSLAVIJE U RAZDOBLJU OD 1961. DO 1981. GODINE	1
Uvod	3
Globalni pregled osnovnih veličina	4
Zaposlenost u privredi	15
Osnovna sredstva	20
Društveni proizvod	28
Intenzitet kapitala	34
Proizvodnost rada	37
Kapitalni koeficijenti	40
Metodološka obrazloženja	64

Summary

EMPLOYMENT, FIXED ASSETS AND GROSS PRODUCTS OF YUGOSLAVIA, 1961—1981	68
--	----

Klen Danilo

GOSPODARSKE PRILIKE U RIJECI OD 1813. do 1848. — Od ponovne austrijske okupacije do Bunjeveva zauzeća	69
Uvod	71
1. Stanje i problemi Rijeke pod austrijskom upravom od 1813. do 1822.	75
2. Nade i planovi nakon vraćanja Rijeke u sastav ugarskohrvatskih zemalja od 1822. do 1829.	80
3. Trgovinska deputacija i njen rad od 1829. do 1848.	92
4. Kopnene veze Rijeke sa zaleđem	97
5. Brodogradnja	108
6. Riječka luka u Rječini ili pred gradom	118
7. Promet u riječkoj luci i plovidba	129
8. Traženje sredstava za unapređenje trgovine od 1837. do 1847.	146
9. Grad Rijeka i njegovo stanovništvo	162
Zaključak	181
Popis konzultirane i upotrijebljene literature, časopisa i rukopisa	183
Arhivi iz kojih je upotrijebljena izvorna građa	187
Topografske karte Rijeke i planovi luke	189

Summary

ECONOMIC CONDITIONS IN RIJEKA 1813 to 1848 (From the Austrian re-entry to the occupation by Bunjevac)	197
---	-----

Izdavač: JUGOSLAVENSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI U ZAGREBU. Za izdavača: akademik HRVOJE POŽAR. Tehnički urednik: ŽELJKO ZLATIĆ.
Korektor: JASENKA LESNIK-GASPIĆ. Naklada 1000 primjeraka.
Tisak »Informator«, OOUR Tiskara »Zagreb«, Zagreb, Preradovićeve 21—23
Dano u tisak 14. studenoga 1983. god.