

ОСНОВИТЕ НА ТРГОВСКИТЕ ВРСКИ ПОМЕГУ РИЕКА И ТУРЦИЈА ВО ВТОРАТА ПОЛОВИНА НА XIX ВЕК

I НАЈСТАРИ ТРГОВСКИ ВРСКИ ПОМЕГУ РИЕКА И ТУРЦИЈА

Први допири помеѓу Риека и Турција се забележани при крајот на XV век, кога следат првите напади на турските чети во Приморјето. Веќе во XVI век поголем дел од околината на Риека за извесно време се наоѓала под турска власт. Оваа воена ситуација ни малку не овозможувала да се развие некоја поизразита трговска размена. Затоа и со Турција слабо, дури никако не се забележени, во она време, допири со цел за раширување на трговските врски¹⁾. Со право Ф. Рачки истакнал, дека тие допири играле повеќе дипломатска, отколку трговска улога²⁾.

Во XV и XVI век Риека била угледен трговски град, во кој трговијата напреднала во широки размери³⁾. Тогаш со разни мерки се настојувало да се унапреди трговијата, да се зголеми размената со другите земји. Овие настојувања нашле израз и во Статутот на градот Риека од 1530 година, во кој се дадени многубројни привилегии за странските трговци⁴⁾. Меѓутоа, до едно изразито продирање на риечката трговија во Левантот, односно во Турција, не дошло, заради тоа што пречела Венеција, која тежнела да го сочува таму хегемонството⁵⁾.

Нови услови се создале во XVII век кога на Риека и бил отворен хинтерландот а со тоа можноста за раширување на трговските врски и со Турција⁶⁾. Во овој век Риека била вклучена во австриската трговска политика, во плановите за зголемување и за раширување на врските

¹⁾ Horvat R., Povjest Hrvatske. Petrinja 1904,495; Isto: Hauptmann F., Rijeka. Zagreb 1951,51—52.

²⁾ Rački F., Rieka. Vienac VII/34—35 (Zagreb, 1875), 545.

³⁾ За трговското значење на Риека во XV и XVI век доста е пашувано. Би навеле некој познати трудови базирани врз изворни материјали: Kobler G., Memorie per la storia della Liburnica città di Fiume. I, Fiume 1896,7—11; Hauptmann, o. c., 9—45; Antoljak S., Veze između Zadra i Rijeke u srednjem vijeku. Vjesnik Državnog Arhiva u Rijeci II (1954), 9—17.

⁴⁾ Herkov Z., Statut grada Rijeke iz godine 1530. Zagreb 1948, 109—110, 229—230.

⁵⁾ Поподрбно за ова прашање: H. Kretschmayr, Geschichte von Venedig. Gotha 1903—34, voll. 3, овдека е опфатена целокупната историја на Венеција, специјален осврт е даден и на хегемонството на Венеција во Левантот.

⁶⁾ Hauptmann, o. c., 70.

со Турција. Во рамките на оваа политика Риека играла значајна улога, првенствено како важно пристаниште за понатамошниот развој на австриската трговија и со Турција.

1.

Големи биле настојувањата на австриските господаречки кругови во XVII век, да извојуваат за своите стопанственици привилегии во Отоманската Империја, слични на оние што ги уживале со капитулациите стопанствениците од некои други земји¹⁾. Тие привилегии Австрија ги добила во почетокот на XVII век, кога фактички и датирале првите австро-турски трговски врски. Со заклучувањето на Ситвагорочкиот мир од 11 ноември 1605 година, се поставиле првите стипулации на слободна трговија и за поставување на конзули²⁾. Одредбите на овој договор послужиле за основа при заклучувањето на мировниот договор од 1617 год. Меѓутоа, во таа година биле водени во Цариград преговори за заклучување и на посебен трговски договор, така што на 15 јуни 1617 година бил заклучен таков договор, прв од таков род, помеѓу Австрија и Турција. Со овој договор им се овозможило на австриските трговци слободно да тргуваат во Турција по суво и по море. За секоја стока што трговците ја продале или ја купиле плаќале данок во износ од 3%. Корабите плаќале вообичаена такса од 300 акчи. На австриските кораби им било овозможено со договорот да вршат транспортна служба и во сама Турција со плаќање на односни такси. Транзитната такса била определена на 3%. Царината се плаќала еднаш и таа сè до XIX век и непосредно по него, се задржала на 3%. Правните работи помеѓу австриските и турските трговци се решавале со посредништво на австриските конзуларни службеници. Со овој договор конечно се решило и прашањето за поставување на конзули³⁾.

Основните поставки на овој договор сведочат, дека Австрија започнала веќе да прави сериозни чекори за затврдување на своето влијание на турските пазари, да пројавува интерес за проширување на трговските врски со Турција.

Кон средината на XVII век се изразуваале знатни промени во турското стопанство. Сè поголемата општествена делба на трудот карактеризирала интензивен растеж и промени во турскиот стопански развој. Така напр., во тоа време, стопанството на Македонија, преминало кон

¹⁾ Изворните материјали за капитулациите во Турција се објавени во познатите збирки: Testa, Recueil des traités de la Porte Ottomane avec les puissances étrangères depuis 1536. I, Paris 1865, 15; Noradounghian G. E., Recueil d'actes Internationaux de l'Empire Ottoman. Paris, Leipzig-Neuchatel 1897, 24—30, 30, 83—87.

²⁾ Grunzel J., Die Handelsbeziehungen Oesterreich-Ungarns zu den Balkanländern. Wien 1892, 4.

³⁾ Noradounghian, Recueil I, 42; Поопстојно кај: Grunzel, Handelsbeziehungen Oesterreich-Ungarns, 4—6.

одгледување на индустриски култури. А од друга страна се зголемило влијанието на индустриските производи од Запад¹⁾.

По заклучувањето на трговскиот договор со Турција во 1617 г. Австрија презела мерки за зацврстување на трговските врски со Турција. На прво место била формирана Виенската ориентална трговска компанија. G. Viezzoli смета дека оваа компанија била формирана на 30 август 1670 година²⁾, а H. Hassinger во 1667 година³⁾. Задачата на оваа компанија била да изнајде начини за подобар пласман на австриските стоки на турските пазари. Компанијата ја контролирала и во голема степен ја организирала трговијата со Турција. Така, нарочно бил забележен австрискиот извоз на руди од Босна, Албанија и Македонија⁴⁾. Компанијата основала во Цариград, а подоцна и во други градови на Блискиот и Средниот Исток, трговски фактории и мануфактурни претпријатија, во кои се преработувале месните сировини⁵⁾. Меѓутоа, работата на Компанијата не траела долго време. Токму во навечерието на австро-турската војна од 1683 година таа престанала да постои⁶⁾.

За време на австро-турската војна од 1683 до 1699 годна бил оневозможен каков и да е трговски сообраќај помеѓу Австрија и Турција. Дури непосредно по војната се правеле обиди за раширување на трговските врски, во кои била вклучена и Ријека. Членовите XIV и XV на Карловачкиот мировен договор од 26 јануари 1699 година се однесувале за трговијата. Со тоа се потврдувале поранешните стипулации за слободна трговија помеѓу обете земји⁷⁾.

2.

Во првите децении на XVIII век настанале важни промени во економскиот развиток на Ријека. Во тоа време во економиката на Хрватска, во чиј составен дел се наоѓала и Ријека, се изразувале, според мислењето на Р. Биџаниќ, квантитативни промени. Тоа е период на распаѓање на феудализмот и настанување на капиталистичките односи. Се прошириле националните пазари, се поврзале пристаништата со светските пазари, се развивале нови интензивни производни снаги. Се забележал напредок во надворешната трговија, нарочно во проширување на трговските врски и со Турција⁸⁾. Меркантилистичката по-

¹⁾ Гандев Х., Трговската обмена на Европа с' българските земи през' XVIII и началото на XIX век. ГСУ-Ист.—Фил. факултет' XL (1943—1944), 6—7.

²⁾ Viezzoli G., Contributi alla storia di Fiume nel Settecento. — Fiume X (1932), 6.

³⁾ Hassinger H., Die erste Wiener orientalische Handelskompagnie. Zeitschrift f. Social und Wirtschaftsgeschichte 35 (1942), 7.

⁴⁾ Viezzoli, o. c., 6.

⁵⁾ Е. Пристегр., Кратка историја Австрии. Москва 1952, 175.

⁶⁾ Зографски. За трговските врски на Македонија со Австрија во средината на XVIII век. Преглед V/6 (1955), 46.

⁷⁾ Noradounghian, Recueil I, 189—195—196; Исто: Grunzel, Handelbeziehungen Oesterreich-Ungarns, 8.

⁸⁾ Биџаниќ Р., Ваќност Рљеке u економском животу Хрватске. Рљека — Зборник, Загреб 1953, 162—163.

литика на Хабсбурговците влијаела за развитокот на трговијата. Се целело да се постигне економска независност на земјата и тоа најповеќе по пат на прохибитивната система. Се забранил вносот на странска стока. Само на одредени лица им било допуштено да се занимаат со странска трговија. Од друга страна, се работело што повеќе да се попомогне извозот. Прохибитивната система не го попречила посредниот трговски сообраќај, во која трговија со странските земји само посредувале одделни трговски градови и градови со пристаништа. За таа потреба бил изнајден излез во образување на слободни пристаништа и слободни трговски градови, која област била сосема исклучена од општата царинска линија и била без никакви пречки отворена за трговијата на сите народи¹⁾. Во екот на австро-турската војна од 1715—1718 г. Карло VI (1711—1740) на 2 јуни 1717 година издал патент, во кој ја подвлекол потребата за слободни пристаништа, инсистирал за слобода на морето за сите народи, со големи права на сите австриски пристаништа за бродоградба и за трговија. Меѓутоа, имало колебање во врска со прашањето за приоритетот. Притоа комбинации се правеле со Риека и со Трст²⁾. До дефинитивно решение се дошло по завршувањето на австро-турската војна и по заклучувањето на Пожаревачките договори од 1718 година.

За раширување на австро-турските трговски врски било од значење заклучувањето на мировниот договор (21 јули 1718 г.), во Пожаревац помеѓу Австрија и Турција. Потребно е да се спомене дека и трговски аспекти се подвлекле во овој мировен договор, нарочно со чл. XIII, со кој им се гарантирало на поданиците од обете замји полна слобода во трговијата. Овозможен бил слободен сообраќај и по море и по суво³⁾. Покрај тоа се воделе преговори за заклучување и на трговски договор: N. Svoronos изнесува дека за време на преговорите за трговскиот договор австриските претставници се раководеле од инструкциите (веројатно се работи за некаков елаборат), кои носеле наслов: „Réflexions sur le commerce de Turquie“⁴⁾. Во овие преговори се инсистирало за зацврстување на австро-турските трговски врски, кое се гледа и од споменатите инструкции⁵⁾. Тоа опстојно и конкретно било регулирано во трговскиот договор: (Tractatus commercii et navigationis), од 27 јули 1718 година чија ратификација била изменета на 16 август истата година, Овој договор содржи 20 члена. Во него се гарантирала слободата на трговијата и пловидбата помеѓу обете договорнички страни. (чл. I) Вносна и извозната царина изнесувала 3% и се плаќала само еднаш. (чл. III) Се решило и прашањето за поставување на конзули во поглавните и поважните места на обете држави. Конзулите биле задолжени за решавање на

¹⁾ Грунзел Ј., Меѓународна трговинска политика. Финансиски преглед (Београд) II (1899), 230—232.

²⁾ Naupmann, о. с., 16; За ова исто: Katičić N., More i vlast obalne države: Zagreb 1953, 127.

³⁾ Noradounghian, Recueil I, 219.

⁴⁾ Svoronos N., Le commerce de Salonique au XVIIIe siècle. Paris 1956, 181.

⁵⁾ Ibidem.

споровите помеѓу самите австриски поданици, а со посредништвото на драгоман во турските судови при евентуални спорови помеѓу австриски и турски поданици. (чл. V) Се подвлекувала слободата на трговските кораби за пловидба по морињата на обете држави и во ползување на односните пристаништа. (чл. VII—VIII) Транзитната царина се одредила на 5%. (чл. XIX)¹⁾

По заклучувањето на Пожаревачките договори се отвориле нови перспективи во стопанскиот развој на Ријека. Трговскиот договор создал можности за поинтензивен развој на австро-турскиот сообраќај преку риечкото пристаниште. Таа можност се створила и со прогласувањето на Ријека за „слободно пристаниште“ (Porto franco). Ова прогласување станало, со патентот од 18 март 1719 година. Како на Трст, така и предноста на Ријека била, со Патентот гарантирана²⁾. Според одредбите на патентот, трговците од сите земји имале право да тргуваат, да упловуваат, да вршат размена на стоки и да испловуваат слободно. Се плаќале само незнатни такси. Странските трговци биле ослободени од царина во територијата на слободното пристаниште³⁾.

Патентот за слободното пристаниште на Ријека бил од особена важност на нејзиниот понатамошен развој. Се отвориле нови можности за трговија, а нарочно со Турција. За унапредување и раширување на австро-турските трговски врски се пристапило кон повторното оснивање на специјална институција која ја раширила својата дејност и преку риечкото пристаниште. Со патент од 27 мај 1719 година Карло VI основал „Источно трговско друштво“ (Societas Orientalis, Orientalische Handelscompagnie), со управа во Виена и филијали во поглавните градови. Компанијата добила големи права и привилегии во својата дејност. Таа ја проширила својата работа и во Ријека. Со специјална цел се активизирало риечкото пристаниште за пошироко развивање на трговските врски со Турција. Така Kobler забележил дека Компанијата отворила своја филијала во Ријека⁴⁾. Активноста на Компанијата се одвивала во оснивање на складови за стоки, во градба на кораби, воопшто кои фаворизираше на сите елементи што придонесувале за развојот на надворешната трговија, а нарочно во проширување на врските со Турција. Компанијата работела неколку децении и доста придонела за раширување на трговските врски со Турција. Поради финансиски причини таа престанала да постои во 1742 година⁵⁾.

За време на постоењето на „Источната компанија“, според мислењето на Р. Бичаниќ, турските трговци тргувале во Хабсбуршките

¹⁾ Noradounghian, Recueil I, 221—227.

²⁾ Katičić, о. с., 127.

³⁾ Császár F., A Fiumei Kikoto. Budán 1843, 42—51; Исто: Mitrović., Barbačić R., Riječka luka. — Rijeka — Zbornik, 38: Hauptmann F., Pregled povijesti Rijeke do Baczova. Rijeka—Zbornik, 203; Ujčić T., Ujčić V., Rijeka. Pula 1954, 24—25.

⁴⁾ Kobler., о. с., I, 84.

⁵⁾ Zechden K., Die Orientalische Handels-Kompagnie unter Kaiser Karl VI. Jahresbericht der Ersten öffentlichen Handels-Lehranstalt in Wien 1871, 145—159.

земји со турска стока, чиј број со тек на време се повеќе се зголемувал¹⁾. Познати се од она време и бројни соопштенија за конкретни трговски врски и помеѓу Риека и Турција. Така на пр. според забележувањето на G. Kobler во она време во Ријека се настанила група на „грчки“ трговци.²⁾ Освен тоа во Риека се настанила и група српски трговци кои со тек на време образувале број на трговска населба³⁾. За пристигнување на трговци со стока од Турција во Риека се изнесуваат материјали во некои документи од Риечкиот Државен архив од 1720—1733⁴⁾. За ова прашање најдовме материјали и во една објавена збирка документи од Дубровничкиот Архив, која го опфаќа периодот од 1730—1740 година⁵⁾.

Во документите од риечкиот државен архив изнесени се некои фрагментарности во врска со претстојот на некои трговци од Турција во Риека. Во еден документ од 14 јануари 1720 година се укажува дека трговците од Турција што воделе стока со сопствени коли можеле да преминат без плаќање на царина. Во случај ако воделе стока на коли сопственост на австриски државјани, тогаш било дозволено да се зема мала патарина, но таа требало да ја платат самите австриски државјани⁶⁾. Постојат неколку документи во кои се говори за ширењето на заразните болести во Турција, против што се превзеле мерки и во Риека. Така во едно писмо од 19 октомври 1726 година се говори дека војниот совет од Виена јавувал дека е откриена нова заразна болест во Турција⁷⁾. Против ширењето на заразните болести во Риека се преземале строги мерки. Во еден документ од 22 октомври 1728 година се говори дека стоката што била сопственост на Источната компанија од Цариград не била допуштена во пристаништето, бидејќи доаѓала од заразените места. Стоката не била допуштена ни во карантината⁷⁾. Овој податок говори, од друга страна, дека веќе наполно била активизирана Риека во трговските планови на Источната Компанија и дека преку неа се одвивал еден дел од австро-турскиот трговски сообраќај.

Постојат податоци и во врска со конкретните трговски манипулации на турските трговци во Риека. Интересно е едно писмо од Виена од 24 април 1733 година упатено до риечката општина, во кое се инсистира да бидат информирани, зошто биле пуштени да отпатуваат два

¹⁾ Bičanić R., Hrvatska ekonomika na prijelazu iz feudalizma u kapitalizam. Doba manufacture u Hrvatskoj i Slavoniji 1750—1860, Zagreb 1951, 395.

²⁾ Kobler o. c., II, 91

³⁾ а М. Костић, Српско трговачко насеље на Ријеци у XVIII веку. Историски часопис VII. стр. (1957), 44—49.

⁴⁾ Повеќе документи од тоа време во риечкиот Државен Архив не се сочувани. Некои фондови се наоѓаат во Националниот Архив на Будимпешта, во кои секојко има материјали и во врска со трговијата на Ријека со Турција во XVIII век. (Viezzoli G., „Fluminensia nell'Archivio Nazionale di Budapest". Fiume II (1924), 23—55.

⁵⁾ Luetić J., O pomorstvu Hrvatskog Primorja i Istre у XVIII stoljeću: (Podaci iz Dubrovačkih arhiva). Jadranski Zbornik I, Rijeka-Pula (1956), 243—253.

⁶⁾ Državni Arhiv-Rijeka (DAR). Općina Rijeka (O R) № 11, 14.I.1720.

⁷⁾ DAR-OR., № 22, 19.X.1726.

⁸⁾ DAR-OR., № 36, 22.X.1728.

турски кароби со жито¹⁾). Во својот одговор од 8 мај истата година, општината потпртала дека не сакала да ги прими двата кораби со жито, заради тоа што житото било од слаб квалитет и прескапо²⁾).

Документите од Дубровничкиот Државен архив (од фондот „*Diversa de Foris*“) се однесуваат околу превозот на житарици и на друга стока од Драч за Ријека и обратно. Постојат податоци уште од 1730 година, во кои се забележува дека Јаков Прискиќ од Ловран превозел житарици од Драч во Ријека³⁾). Истиот трговец, а и други, основале во 1738—1740 година трговско друштво за подобро организирање размена на стоки со Дубровник, како центар на стоките што се внесувале и се извозувале од Албанија и Ријека. Од Албанија се набавувале големи количини волна, кожа, тутун и друго. Се внесувало во Албанија: железо, разна градба и друга. Преносот се одвивал со кораби и тоа првенствено го организирал споменатиот порано Јаков Прискиќ⁴⁾). Освен волна, тој пренесувал од Албанија за Ријека и друга стока и имал сврзано врски со разни трговци од Албанија⁵⁾). а секако преку неа и со останатата внатрешност на Турција.

За време на владеечката Марија Терезија (1740—1780) и на Јосиф II (1780—1790) форсиран бил трговскиот промет и преку Ријека⁶⁾). Нарочно живнала Ријека од 1776 година кога била приклучена кон својата неразделна матица — Хрватска⁷⁾). Во она време Ријека имала 5.132 жители⁸⁾). Забележано било и зголемување на трговската размена преку риечкиот пристаниште. Вредноста на вносот и извозот во 1775 година изнесувал 1.028.841 форинти 25,5 к., а во 1780 г., 2.580.096 ф. 23,5 к. Во последнава година вкупниот број на упловените кораби изнесувал 1.419, а на испловените 1.326. Со тек на време прометот константно растел и во 1789—1790 г., достигнал на 4.122.035 ф.⁹⁾. Зголемениот трговски потенцијал на Ријека бил особено забележителен. Тоа го констатирал и италијанскиот патеписец D. Cotugno, кој 1790 год. минал и преку Ријека, за која забележил дека: „*La città di Fiume è famosa per i suoi commerci*“^{9-a)}).

1) DAR-OR., № 45, 24.IV.1733.

2) DAR—OR., № 118, 8.V.1733.

3) Luetić, o. c., 244.

4) Luetić, o. c., 247.

5) Jbidem.

6) Овој период е исто така разработуван во литературата. Обрнувано е внимание на најважните промени што настанале во внатрешната и надворешната политика на Австрија. Некои специјални осврти на Ријека во она време дале: F. Rački, *Riјека prema Hrvatskoj*. Zagreb 1867, 7—10; Mohovich, *Fiume neglinski* 1867 e 1868. *Fiume* 1869, 3—4; Специјален број на Ријека под владевината на Марија Терезија по-светил риечкиот секидневник „*La Bilancia*“ (№ 93, 24.IV.1879).

7) Šićić, *Pregled povijesti hrvatskoga naroda od najstarijih dana do god. 1873* Zagreb 1916, 220—221.

8) Voinovitch, — Lenac, — Belic — Sisic, *The Question of the Adriatic*. Fiume Rijeka) Paris, 1919, 13.

9) Rački, *Riјека*, 567.

9-a) D. Cotugno, *Sl viaggio da Napoli a Vienna nel 1790*. Bari 1961, 23.

Овој период бил карактеристичен и со тоа што австриските господаречки кругови се повеќе се ориентирале, кон Ориентот. Покрај тенденциите за зголемување на политичкото влијание во Отоманската Империја, се работело и од економски аспект, за раширување на трговските врски. Се целело да се зголеми вносот на турските пазари, а оттаму извозот на сировини за потребите на австриската индустрија¹).

Во втората половина на XVIII век биле карактеристични изразити квантитативни промени и во турската економика. Се зголемило продирањето на стоко-паричните односи, кое во знатна мера придонесувало за распаѓање на феудалното устројство и за отстапување место на новите капиталистички форми. Стопанското значење на ред турски трговски центри постојано се зголемувало. Бил забележен знатен развиток на внатрешниот пазар, кој станувал привлечна точка за западно-европските трговци. Исто така и за турските богатства на сировини се зголемувал нивниот интерес²). Во ваков правец се одвивал и интересот на австриските стопански кругови. Тие влијале на политичките кругови во Австрија за што поголемо проширување на сферата на влијание во Отоманската Империја и за ползата од заклучување на нови поповолни трговски договори. Така, знатни привилегии за австриската трговија во Отоманската Империја биле гарантирани и во договорот од 25 мај 1747 година³) и во тајната конвенција од 6 јули 1771 год.⁴). Се инсистирало на уште поголеми привилегии. Интернунцијата на Австрија во Цариград со вербална нота од 27 октомври 1783 година, барала донесување на поконкретни одредби за трговијата помеѓу обете земји⁵). Затоа таков еден документ се донел дури по една година, чии ставки се однесуваат и за трговијата на Риека со Турција. На 24 февруари 1784 година, се донел во Цариград сенед од 8 члена кој претставувал еден вид дополнителен аранжман во полза на австриската трговија во Отоманската Империја. Во сенедот се подвлечени правата и привелегиите на австриските трговци дадени со поранешните договори и дополнителни аранжмани. Царината за вносот и извозот од Турција останала и натаму 3% (чл. II). Австриските трговци можеле во разни делови на Империјата да создаваат разни корпорации, друштва, монополи и др. (чл. III.) Се потенцирало слободното тргување во сите делови на Империјата. (чл. IV). Било овозможено слободното движење насекаде, по реки, мориња, под знаме и екипаж австриски (чл. VI). Бил обезбеден

¹) За тоа подетално види: Beer A., Die Orientalische Politik Oesterreichs seit 1774. Prag—Leipzig 1883, 30 и натаму.

²) За овој период во стопанството на Турција, а посебно на Македонија види: Н., Известия за состојанието на Турција в края на XVIII в. Сп. БАН VI/4 (1913 1—73; Lascaris M., Salonique a la fin du XVIIIe siècle. Athènes 1939, 9—68; Лапе Љубен, прилог кон изучувањето на друштвено-економските и политички прилики на Македонија во XVIII век. Гласник II /1 (1958), 91—156; Од истиот и во: Историја народа Југославије. Књ. II. Београд 1960, 1209—1231.

³) Noradounghian, Recueil I, 72;

⁴) Noradounghian, Recueil I, 74.

⁵) Noradounghian, Recueil I, 79.

и слободниот транзит. (чл. VII)¹). Одредбите на овој сенед, а и на поранешните договори, се подвлекле и во понатамошните дипломатски инструменти, заклучени помеѓу Австрија и Турција. Така, по австро-турската војна (1788—1791) во одредбите на Свиштовскиот мировен договор (4 август 1791 год.) била дадена потврда на споменатите документи²).

Околу спроведувањето во дело на споменатите договори и аранжмани, се заангажирале и австриските дипломатски службеници во Отоманската Империја³). Освен интернунцијата во Цариград, постоеле австриски конзулати и вице-конзулати и во останатите поголеми градови на Турција. Така, во 1768 год. во Солун постоел австриски вице-конзулат⁴). Во 1789 г. постоел австриски конзулат во Смирна и вице-конзулат во Драч⁵). Покрај нив за проширување на австро-турските врски работеле и други австриски службеници. Така, уште во 1763 г. нив ги имало во Смирна, Сира, Дарданелите, Солун, Драч и др.⁶). Во 1777 г. во Солун работела австриска трговска куќа факторијата *Staremberg* и *Cie*⁷).

Во втората половина на XVIII век забележан е знатен подем во австро-турската размена на стоки. За Австрија се извозувало: памук, тутун, афион, свила, волна, вино, суво гројзе, лој, восок и друго. Внесот на Австрија се карактеризирал во артиклите: индустриски и текстилни, предимно: чоја, стакло, железо, челик, златарски производи, луксузни стоки и друго. Во ова време се зголемил одново бројот на трговците од Турција кои тргувале во Австрија и во соседните на неа држави. Тие во поважните центри држеле и свои кантори. Многумина ја развиле својата работа во Виена, Будимпешта, Темишвар, Херманштат (денеска Сибиу), Трст, како и во други важни трговски центри во Австрија⁸). Потребно е да се подвелче дека тиа одржувале посредни контакти и со Ријека, за што на пример, дава индикации *Kobler*⁹).

За време на владеачката на Јосиф II (1780—1790) бил пројавен од страна на австриските стопански фактори изразит интерес и за турските индустриски култури, во кој индиректно била поврзана и Ријека. За тоа сведочи *Feliks de Vožur*, кој во своето писмо од 1796 г., изнесува дека Јосиф II со цел да се подобри квалитетот на австрискиот тутун,

¹) *Aristarchi, Législation Ottomane Constantinople 1874 IV, 63; Исто: Nouradoughian I, 79, 379—382; Грунцел, Трговински односи Аустро-Унгарске према балканским државама. — Финансиски преглед (Београд) V (1903) 379.*

²) Грунцел, Трговински односи Аустро-Унгарске према балкан. државама, 380.

³) *Malfatti J. R., Montetretto, Handbuch des osterr.-Conzularwesens Wien (1879) 6—7.*

⁴) *Svoronos, o. c., 185.*

⁵) *Malfatti, o. c., 5.*

⁶) *Malfatti, o. c., 3.*

⁷) *Svoronos N. G., Salonique et Cavalla (1686—1792). Paris 1951, 114.*

⁸) За ова види: *Костић К. Н., Граѓа за историју српске трговине и индустрије. Споменик LXVI (1926), 172—173; 204—207; Урошевић А., Трговина до краја XVIII века. Споменица двадесетпетгодишњице ослобођења Јужне Србија. Скопље 1937, 669—674.*

⁹) *Kobler, o. c., I, 88.*

презел акција да се пренесе култивирањето на македонскиот тутун во Австрија. Тутунското семе било пренесено од најдобрите тутунски центри на Јужна Македонија. Првите обиди биле направени во Банат и Темишвар. Меѓутоа по неколку обиди експериментот на успеал, бидејќи добиениот тутун бил од слаб квалитет, секако заради педолошките и климатолошките услови на земјиштето. Бидејќи добиениот тутун не можел да се пласира ни во Австрија и Унгарија, се мислело за неговото натамошно пласирање. За таа цел во Риека била формирана специјална компанија, така наречена „риечка компанија“. Компанијата изградила во околината на Риека голема работилница за обработка на тутун за цвакање. Но, при сето тоа обидот за култивирање на македонскиот тутун очигледно не успеал¹⁾.

3.

За време на Наполеоновите војни трговската важност на Риека одново добила посебно значење. Транзитот од Исток за француските владенија во Европа се вршел и преку Риека. Во „Илирските провинции“ (1809—1813) Риека била во состав на „Граѓанска Хрватска“ (Croatia civile²⁾). Во ова време Риека знатно напреднала во стопански поглед. Од голема важност било поврзувањето со позадината преку познатата Лузијанска цеста. Многу мерки се предвиделе и за фаворизирање на трговијата, а во врска со тоа и за проширување на врските со Турција^{2-а)}. „Трговските трибунали“, што раководеле со трговијата, имале свое седиште и во Риека. Посебна улога им била дадена на трговските комори. Таква со декрет од 15 април 1811 година била формирана и во Риека, во чиј состав влегувале осум члена³⁾. Задачата на комората се состоела во координирање на трговијата, нарочно во проширување и на врските со Турција. Важноста на овие врски се повеќе била одбележувана и се тежнело кон што поголем подем на трговската размена. Ова резултирало од политичките и стопанските интереси на Наполеона на Балканот во време на Континенталната блокада⁴⁾.

Голема улога во координацијата на француско-турската трговија, одиграле француските конзули во Турција⁵⁾, и турските конзули во француските владенија на Балканот. Во врска со ова потребно е да се спомене дека досега во литературата воопшто не беше познато за постоењето, во она време и на турски вице-конзулат во Риека. Со истражување на материјалите во Риечкиот државен архив ни се даде можност

¹⁾ F. Beaujour, *Tableau du commerce de la Grece*. T. I. Paris 1800, p. 97—105.

²⁾ Antoljak S., *La remise aux Français de Rijeka (Fiume)*. Extrait des „Annales de l'Institut Français de Zagreb, Juillet-Septembre 1939, 138—149.

^{2-а)} Hauptmann. o. c., 96—98; Kobler, o. c., I, 76—81.

³⁾ Viezzoli G., *Fiume e durante la dominazione francese (1809—1813)*. Fiume XIII—XIV (1933—1936), 66—68, 88—91. Исто за ова работата на: D. Klen, *Privredno stanje Rijeke u doba Ilirije*. Zagreb, 1959, 5—69.

⁴⁾ За ова прашање види: Geblesco C. R., *La Question d'Orient et son caractere économique*. Paris 1904, 47—56.

⁵⁾ Jorga N., *Les Voyageurs Français dans l'Orient Européen*. Paris 1928, 91—127.

да го утврдима постоењето на тој вице-конзулат од 1809 г. Бидејќи од тоа време не се сочувани повеќе архивски материјали, постоењето на вице-конзулатот го утврдиме од едно писмо датирано од 2 јули 1814 година на тогашниот турски вице-конзул во Ријека Demetrio Maurizzi, упатено до месната финансиска управа¹⁾. На крајот на писмото стои округол печат со наслов: *V. Consolato Ottomano in Fiume 1809*“, со монограм во средината на вице-конзулот²⁾. Од овој несомнено важен податок извлекуваме заклучок дека во Ријека од 1809 година, постоел турски вице-конзулат, кој развивал посебна активност за проширување на риечко-турските трговски врски.

Во ова време францускиот промет со Исток заради англиската блокада бил свртен по суво, преку Балканскиот Полуостров. За ова прашање доста материјали дава зборникот „*Mémoires sur la Turquie*“, што содржи писма, записки, мембари за разни предмети на Турција а кој го објавил Ст. Новаковиќ.³⁾ Изнесени се доста материјали и во врска со копнената француско-турска трговија. Не помала важност има и извештајот на Мармонт од 13 март 1810 г. под наслов: „*Mémoire sur le commerce de l'Allyrie avec le Levant*“, кој го објави Мелита Пивец-Стеле⁴⁾. Во еден друг извештај кој го објавил, исто така Ст. Новаковиќ⁵⁾ дадени се важни податоци од интерес. Изнесен е опстоен преглед на копнениот пат, организацијата на прифатните центри и начините за пренос на стоката. Копнениот пат, поаѓал од Солун, потем, одел за Кукуш—Дојран—Струмица—Радовиш—Штип—Куманово—Приштина—Вучитрн—Бањско—Нови Пазар—Сјеница—Пријепоље—Теслица—Чајниче—Праќа—Сарајево—Травник—Костајница, кон Илирска Хрватска и преку Карловац, еден пат за Љубљана, а друг по Лузијанската цеста за Ријека, а оттаму за Трст. Од друга страна преку Сараево, еден пат одел за Сплит а оттаму по море за Ријека и преку Италија и Швајцарија за Франција⁶⁾. Организацијата по копнениот пат била одлично спроведена. Обезбедувањето и сигурноста на патиштата било организирано од Турција. Преносот ес извршувал со каравани на коњи, мулиња, волови и камили. Најповеќе се извозу-

¹⁾ М. Костиќ смета според списокот на риечкиот Трибунал од 1786 г. дека Д. Маурици бил од Ефес. (Српско трг. насеље, стр. 44).

²⁾ DAR. — Spisi Vice Gubernije № 3268—1814.

³⁾ Новаковиќ Ст., Француске службене белешке о западно-балканским земљама из 1806—1813: Споменик XXI (1898), 128—152.

⁴⁾ Stele Pivec M., *La vie économique des Provinces Illyriennes* Paris 1930, 148—153. 1930, 148—153.

⁵⁾ Извештајот носи наслов: „*Renseignements détaillés sur la nouvelle route par la Bosnie, depuis Salonique jusqu'en Illyrie et sur tout ce qui a rapport au passage par la dite route des marchandises du Levant, recueillis, par le baron J. de Gamera á son voyage dans la Turquie européenne et l'Asie mineure.* (Новаковиќ, о. с., 143—144).

⁶⁾ Новаковиќ, о. с., 143—144; Исто: Stele Pivec, о. с., 152, 189—210.

⁷⁾ Арсов Т. Б., Развитие на сообраќајните врски во Македонија. (Историско-географски преглед) — Ракопис, Економски Институт, Скопје, 5—7 (Скратен извод на авторот од неговиот труд: „*La vie économique de la Macédoine.* Paris 1936, 17—23).

вало од Турција: памук, житарици, тутун и друго). Во овој транзит-Риека играла важна улога. Од тие причини и била фаворизирана риечката трговија и воопшто сето стопанство на Риека, првенствено во интерес на француското капиталистичко стопанство.

4.

Од 1814 до 1848 година и по неа, забележан е знатен стопански развиток на Риека. Со решение на Виенскиот конгрес Риека одново била во состав на австриската монархија. Од 1822 година потпаднала под Унгарија до 1848 година, кога е соедината со Хрватска во чиј состав останала до 1849 г. Во овој период разни стопански гранки во Риека покажале изразит напредок, индустријската револуција започнала и тука да се развива. Трговијата започнала да се развива со уште побрзо темпо. Пристаништето одново започнало да се гради од 1841 година. Преку него бил констатиран забележителен трговски сообраќај¹⁾. Според забележувањето на К. Маркс вкупниот внос на Риека во 1838 г. изнесувал: 200.000 форинти, исто толку и во 1840 и 1841 г. Додека извозот бил знатно голем. Во 1838 г. изнесувал 1.700.000 1841 г. — 600.000 и 1842 г. — 300.000²⁾. Бродоградбата исто покажувала растеж. Кон 1841 г. се забележувале првите пароплови во Риека, меѓутоа периодот на доминантната положба на корабите на платна не бил уште надминат³⁾. Според една официјална статистика забележуваме знатен растеж на бројот на упловените и испловените кораби во риечкото пристаниште. Така во 1814 г. упловиле 1415 товарени кораби со 24.179 тони и 556 празни кораби со 12.826 тони, а испловиле 1056 товарени со 27.044 тони и 969 празни со 13.106 тони. По 10 години (1824 г.) упловиле 1814 товарени со 27.492 тони и 491 празни со 14.956 тони, а испловиле 1040 товарени со 31.660 тони и 1214 празни со 11582 тони. Во 1848 г. упловиле 2.521 товарени со 71.111 тони и 3132 празни со 33.016 тони, а испловиле 2253 товарени со 64.708 тони и 3416 празни со 39.293 тони⁴⁾.

Од големо значење било основањето на „Австрискиот Ллојд“, кој одиграл посебна улога во раширувањето на риечко-турските трговски врски. Компанијата „Австриски Ллојд“ (Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd) била основана во 1836 г. во Трст со англиски капитал. Таа, со тек на време загосподарила со јадранските пловидбени линии и со тие за во Турција⁵⁾. Тоа било резултат на економското оживување на Турција по Виенскиот конгрес. Кон 30

¹⁾ Hauptmann, o. c., 102—103; Bičanić R., Industrijska revolucija u Hrvatskoj i Slavoniji. — Historijski zbornik I/1—4 (1948), 67—101.

²⁾ Маркс К., Морская торговля Австрии. New York Daily Tribune № 4906, 9.I.1857. (К. Маркс и Ф. Енгелс, Сочинения XI/I Москва (1933), 79.

³⁾ Bičanić, Industr. revolucija u Hrvatskoj, 74; Специјално за ова: Štampar Sl., Borba jedrenjača s parabrodima u Hrvatskom Primorju. Historijski zbornik II/1—4 (1949), 57—60.

⁴⁾ Fiume kikétőjönnek hajózási forgalma az útolzó 70 évben. Fiume 1885 (не е пагирирано; преглед на пловидбата за годините: 1814, 1824 и 1848).

⁵⁾ Маркс-Енгелс, o. c., 113—119.

години на XIX век се изразил посебе подем на трговијата и на занаетите, а и во оживување на градовите во Турција. Панаѓурите добиле посебно значење. Врските со странство се рашириле. Главно се извозувале земјоделски производи и производи од индустриските култури, а се внесувале предимно индустриски производи. Со издавањето на Хатишерифот од 3 ноември 1839 г. започнала нова ера за реформирање на Турција, на непречен развој и на трговијата. Особено се проширила трговската размена со странство, пред сè со Австрија, а во врска со тоа и со Ријека¹⁾.

Сето тоа придонело и австро-турските, односно риечко-турските трговски врски, знатно да се прошират. Уште во 1814 година, во едно упатство, се наблегнало на слободата на австриските трговци да тргуваат со Турција²⁾. Посебна улога во проширувањето на врските, им се дала на австриските конзули во Турција³⁾ и на турските во Австрија, односно во Ријека⁴⁾. Интересот за проширување на трговските врски се гледа од многубројните патувања со трговска цел, што се презеле тогаш од Австрија за Турција и од објавените патеписи и расправи за Турција⁵⁾.

Правени биле обиди за натамошно регулирање на трговските врски и во поглед на заемните трговско-политички односи. Со давањето привилегии на Англија за слободна трговија во Турција, познатата англо-турска спогодба од Балта-Лиман (17 август 1838 г.⁶⁾), Австрија била со тој акт доста погодена. Затоа австриската Интернунција во Цари-

¹⁾ За ова прашање види: Aristarchi, Lég. Ottomane II, 7; Noradounghian, Recueil II, 288—290.

²⁾ DAR — Intendenza del Isole del Quarnero, № 50—1814.

³⁾ Во „Schematismo dell'Imperiale Regio Litorale Austriaco-Illirico“. Trieste 1824, 1838, 1839, 1840 (од 1838 г. насловот е: Schematismo del Littorale Ungarico. Fiume), наидуваме на преглед на австриските конзули во Турција и на турските во Австрија. Во 1824 г. во Цариград постоела и понатака Интернунција, а во внатрешноста конзулати, вице-конзулати и конзуларни агенти во поглавните турски градови. (Schematismo 1824, 21—27; 1838, 77—90 (Исто за 1839 и 1840). Според Malfatti (о. с., 6) од 27.X.1830 г. во Солун бил утврден за работа еден ефективен конзулат. А Понатаму од 10.I. и 26.V.1846 г. генерален конзулат во Цариград и конзулати во Смирна, Бејрут, Скадар и Солун. Исто и за 1847 г. (Editto Politico di Navigazione Mercantile Austriaco. Trieste 1847, 475—487;).

⁴⁾ Турски вице-конзулат во Ријека постоел и во 1814 г. (DAR-Spisi Vice Gubernija 1814 № 3266. Во „Schematismo“ (1838, 92; 1839, 122; 1840, 150) утврдуваме дека во Ријека постоел вице-конзулат, и дека од 1838 г. натаму го раководел конзуларниот агент, познатиот стопански дејател Антон Матеших (Antonio Mattessich). Истиот бил вице-конзул и во 1849 г. (Тоа го утврдиле од една негова нота од 3.IX.1849 г. (—Državni Arhiv-Zagreb, Riečka Županija 3.IX.1849 № 1141).

⁵⁾ Поважни патеписни трудови за одбележување се: Thielen M. Fr., Die europäische Türkei. Wien 1828; Thulz Fr., Die europäische Türkei. Wien 1828; Reinelt J. A., Reise nach dem Orient zur Erhebung merkantiler Notizen für Oesterreichs Industrie. Wien 1840; Der Orient in seinem, gegenwärtigen Zustande, mit Rückblicken auf die Vergangenheit, dargestellt in einer Reise über Konstantinopel, Kleinasien, Syrien und Palästina. Wien 1840; Reise durch Oesterreich nach Konstantinopel und Triest. Von V. v. M. Hamburg 1839; Rey W., Austriche, Hongrie et Turquie 1839—1848. Paris 1849 (Михов, Населението I, II, IV, 263, 422, 427, 209—210, 269, 374).

⁶⁾ Noradounghian, Recueil II, 249—253.

град со нота од 27 август 1839 г. и обрнала внимание на Високата порта дека Австрија била согласна да пристапи кон англо-турскиот договор донесен во Балта-Лиман¹⁾. Високата Порта одговорила на Интернунцијата на 21 октомври истата година потврдно, само што не пристанала за пограничните краишта да важат старите капитулации. Се подвлекла и потребата од заклучување на една нова австро-турска трговска конвенција²⁾. Од подоцна заклучените инструменти потребно е да се подвлече — Конвенцијата за Проливите од 13 јули 1841 г., со која и Австрија добила привилегии во пловидбата за Црно море³⁾.

Во овие настојувања за проширување на австро-турските трговски врски, индиректно била опфатена и Риека. Досега не беше познато дека и преку Риека во првата половина на XIX век (1814—1850) се одвивал значаен трговски сообраќај со Турција. Преку еден објавен статистички преглед⁴⁾, на кој досега не му се обрнуваше внимание, го забележуваме текот на пловидбата помеѓу Риека и Турција во споменатиот период. Пропуст во овој преглед е во тоа што не е дадена вредноста за секоја товарена стока на упловените и испловените кораби. Меѓутоа, даден е само преглед на упловените и испловените отомански кораби во риечкото пристаниште и на кораби од друго знаме што упловувале од Турција и што испловувале за Турција. Така, според овој преглед во 1814 година во риечкото пристаниште упловиле 5 отомански товарени кораби со 266 тони, а празни 2 со 185 тони; а испловиле 10 товарени со 518 тони. Во истата година под друго знаме упловиле од Турција 7 товарени со 130 тони и испловиле 4 товарени со 69 тони. По 10 години (во 1824) упловил 1 отомански товарен со 16 тони, исто толку и испловил; а под друго знаме 3 товарени со 282 тони. Во 1834 упловил 1 отомански со 20 тони, исто толку и испловил; а под друго знаме упловил 1 товарен со 20 тони, а празни 3 со 817 тони; а испловиле 45 товарени со 1604 тони. Во 1844 год. упловиле 2 отомански со 34 тони, исто толку испловиле. Под друго знаме упловиле 10 товарени со 3163 тони и 1 празен со 194 тони; а испловиле 2 товарени со 65 тони и 2 празни со 342 тони. Во 1850 г. упловиле само под друго знаме 9 со 644 тони; а испловиле исто толку товарени и 7 празни со 1652 тони. Ако направиме еден вкупен преглед за периодот 1814—1850 г. ќе добиеме дека: вкупно отомански кораби упловиле во риечкото пристаниште 45 со 1753 тони и испловиле 47 со 1775 тони. Во истиот преглед под друго знаме од Турција упловиле 169 кораби со 17.750 тони и испловиле 468 со 44.468 тони. Вкупно упловиле отомански и под друго знаме 214 со 19.503 тони и испловиле 515 со 46.243 тони. Или вкупно упловиле и испловиле, во наведениот, период од и за Турција 728 кораби со 65.764 тони⁵⁾.

¹⁾ Noradounghian II, 282—283.

²⁾ Noradounghian II, 287—288; Grunzel, Die Handelbeziehungen Osterreich-Ungarns zu den Balkanländern, 15—16.

³⁾ Noradounghian II, 342—344.

⁴⁾ Fiume kikötőjének hajózási 1814, 1824, 1834, 1844, 1850.

⁵⁾ Ibid, 1814—1850.

Сето досега изнесено доволно сведочи дека најстарите риечко-турски трговски врски биле снажно развиени и дека биле во непрекинат растеж, но, тие во голема степен означувале само значајни предуслови и откриле перспективи за пораширени заемни врски, кои што биле особени забележителни во втората половина на XIX век.

II. СТОПАНСКИТЕ ПРИЛИКИ НА РИЕКА

1. Општествено — економски промени

Во револуционерната 1848 и 1849 г. Риека се наоѓала кратко време во состав на Хрватска. Тоа било време кога во Хрватска се развивала индустриската револуција. Со неа бил отворен патот за непречено продирање на австрискиот и на странскиот капитал. Меѓутоа, со тоа Хрватска била ставена под колонијален начин на експлоатација од страна на Австрија. Заради тоа и Риека се наоѓала во засложнета економска ситуација. Првенствено од тоа, што виенската влада го фаворизирала Трст и трговијата преку него. Затоа и економскиот развој на Риека, преживувал извесна криза¹⁾. Како резултат на тоа бил засложенет и политичкиот развој на градот, кој зависел од низа околности. Така во резултат на внатрешната политичка криза, што ја преживувала Австрија по 60-те години на XIX век, дошло до заклучување на Нагодбата од 1867 г. која се однесувала за целата Монархија. Тој акт се однесувал и за Риека, за која унгарската буржоазија работела да добие во неа клучни позиции и да се зацврсти²⁾. Фактички тоа и било регулирано со заклучувањето на спомнатата австро-унгарска Нагодба од 1867 г. Така што Риека била оставена на Унгарија. Но, Унгарија била должна за тоа прашање поконкретно да се договори со Хрватите³⁾. Меѓутоа, заклучоците на Нагодбата од 1867 г. се значајни и од друга гледна точка. Со тој акт се озаконила решението за двојната монархија, или како што забележил Ленин, за „двоцентровна (дуалистичка) држава“⁴⁾. Секоја држава била независна во законодавен и административен однос. Општите работи на државата (надворешни работи, одбрана и финансии) се решавале од општите министерства. Освен тоа, требало да се решаваат и општите правила што биле уставовени по пат на договори и тоа: трговски работи и царинско законодавство; законодавството во врска со индустријата; установување монетарна система и валута; одредби што се однесувале за железниците во интерес на обете земји и др. Трговските и царинските договори требало да се заклучуваат на десет години, а исто така и финасиските дого-

¹⁾ Bičanić, Industrijska revolucija u Hrvatskoj i Slavoniji, 182—183; Истиот Ваџност Ријеке у економском животу Хрватске, 170—171.

²⁾ Šićić F., Abridged Political History of Rieka (Fiume). Paris 1919, 63—65;

³⁾ Šićić F., Hrvati i Mađari od godine 1790 do 1873 i Rijeka i Riječko pitanje od godine 1790—1870. Zadar 1913, 20—21.

⁴⁾ Ленин В. И., Сочинения XVIII, 437.

вори. Со овој компромис помеѓу австриската и унгарската буржоазија привремено биле ускладени нивните заемни односи, но на штета на останатите нации во Монархијата, во прв ред на словенските. Сега унгарската буржоазија ја засилила борбата за економска независност, за установување на сопствено влијание на националниот пазар со streмеж за раширување на своите позиции и во Риека¹⁾.

Слабоста на хрватската буржоазија довела до тоа, таа да прави и во случајот со Риека отстапки на унгарската буржоазија. Тоа нашло најексплицитен израз и во заклучувањето на хрватско-унгарската Нагодба од ноември 1868 г. По царската санкција таа добила снага на основен закон за обете земји (хрватски закон I) 1868; унгарски XXX 1868). Меѓутоа и покрај сето тоа односот према прашањето за Риека бил донекаде спорен, бидејќи постоеле несогласувања, особено за параграфот 66. Секоја страна останала на своето, така што и во унгарскиот и во хрватскиот текст стои различно. Во хрватскиот текст на параграфот стои дека за Риека оваа нагодба не важела, додека во изменетиот текст се нагласува дека градот, простаништето и околијата на Риека чинат посебна целина во составот на земјите од унгарската круна и дека за нејзината автономна управа ќе се расправало подоцна во комисиите составени од унгарскиот парламент, хрватскиот сабор и градот Риека. Оваа измена била всушност фалсификат на првобитниот текст од параграфот 66, која го извршила виенската дворска канцеларија во полза на Унгарија.²⁾ Ова прашање останало отворено, за него долго се расправало. Меѓутоа, и колку да биле големи настојувањата на Хрватите, силата била на страната на Унгарија. Риека останала под унгарска доминација.³⁾ Но, тоа не значело дека Хрватите ја напуштиле борбата за Риека. Тие се повеќе се активирале во таа борба за национала и политичка афирмација на хрватскиот елемент во Риека, а и за стекнување на што поголеми позиции и во стопанскиот живот на Риека.

¹⁾ Chéradame A., L'Europe et la Question d'Autriche au seuil du XXe siècle. Paris 1906, 3—4; Kralik R., Osterreichische Geschichte. Wien 1913. 557—590.

²⁾ Изменетиот текст од Виенската дворска канцеларија на параграфот 66 од Нагодбата гласи во хрватски оригинал: — „Grad, luka i kotar sačinjavaju posebno s ugarskom krunom spojeno tijelo (separatum sacrae regni coronae adnexum corpus), i glede kojega kao takova; posebne autonomije i na nju protežućih se zakonodavnih i upravnih odnošaja, imat će se putem odbornikih razprava između sabora kraljevine Ugarske i sabora kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije i grada Rieke obće sporazumljenje postići.” (Нагодба. Сви закони о нагодби. Загреб 1906, 26—27).

³⁾ За хрватско-унгарската Нагодба од 1868 г. постои бројна литература, во која опфатени се и подоцнежните односи по ова прашања. Најпознати трудови: Mohovich, Fiume negli anni 1867 e 1868. 425—487; Zakonski članci o Nagodbi. Zagreb 1885; Polić M., M., Parlamentarna povijest kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije. Zagreb 1899, I, 50—55; Horn, Le compromis de 1868 entre la Hongrie et la Croatie et celui de 1867 entre l'Autriche et la Hongrie. Paris 1907, 145—254; Seton—Watson R., Die Südslawische Frage im Habsburger Reich. Berlin 1913, 45—46, 66; Marjanović, Savremena Hrvatska, 120—122; Ratner N., Postanak hrvatsko-ugarske narodbe od godine 1868. Zagreb—Beograd 1949, 5—45; Hauptmann, Rijeka, 135—136; Marjanović M., Rijeka od 1860 do 1918, Rijeka—Zbornik, 222—225 и други.

За време на унгарската доминација на Ријека индустрискиот капитализам во неа доживеал изразит развој. Сега хинтерландот се повеќе гравитирал кон Ријека. Унгарија, раководејќи се од интересите на унгарскиот капитализам го помагала развојот на Ријека и трговијата преку неа. Унгарците вложувале големи инвестиции и средства за издигнување на Ријека.¹⁾ Со право W. H. Steed нагласил дека „Ријека е единствениот прозорец низ кој Унгарците можеа да погледнат во светот...“²⁾

Непосредно по Нагодбата започнала градбата на државните железници, за поврзување на Ријека со позадината. Во 1873 г. пуштена била во експлоатација пругата Карловац—Ријека, за поврзување со Панонскиот басен. По една година, во 1874 г. пуштена била линијата Шент Петар—Ријека за поврзување со средно-европските артерии.³⁾ Овие важни магистрала придонеле риечкото стопанство и трговијата да се развива со големо темпо. Тоа се забележува и во зголемиениот внос и извоз преку риечкото пристаниште. Од друга страна и населението на Ријека постепено се зголемило. Според една званична статистика во 1869 г. Ријека имала вкупно 17.884 жители; 1880 г., 21.932; 1890 г., 30.130; 1900 г., 40.000.⁴⁾

Сето понапред изнесено укажува дека во Ријека, во периодот на индустрискиот капитализам, настанале нови општествено-економски промени. Развојот на новите капиталистички форми во прв ред довел до промени и општ подем на стопанството, на индустријата и трговијата. Со поврзување на Ријека, преку железничките линии, со хинтерландот, не само што довело до економски напредок, туку со тоа Ријека одиграла посебна важност во економскиот живот на Хрватска.

2. Индустриски развој

Индустриската револуција условила засилен развој на производните снаги во Ријека. Покрај трговијата и пловидбата, од стопанските гранки во Ријека се развила најповеќе индустријата, која произведувала првенствено производи за извоз. Риечката индустрија покажувала белези на развој уште во првата половина на XIX век, но во втората половина на истиот век, нарочно со отворање на железниците и поврзување со богатиот хинтерланд, таа оживела и покажала знатен напредок. Развојот на индустријата бил стимулиран и од господаречките унгар-

¹⁾ Berger H. K., Der Hafen von Fiume Bottrop, 22—25; isto: Bičanić, Važnost Rijeke., 172—173.

²⁾ „Fiume is the only window through which the Magyars can look out upon the world“. (Steed W. H., The Hapsburg Monarchy. New York 1913, 283).

³⁾ Gorničić—Brdovački K., Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918 godine. Gradja za gospodarsku povijest Hrvatske 3 (1952), 159—160.

⁴⁾ Cenni Sommari sul Censimento della Popolazione di Fiume e suo distretto col 31. Dicembre 1900. Fiume 1907, 8—11.

ски фактори, тие вложувале големи инвестиции и првенствено работеле Риека да служи за потребите на унгарскиот капитал¹⁾.

Прашањето за поголема индустријализација на Риека се поставувало уште во првите години од втората половина XIX век. Покрај веќе постојните фабрики за хартија, хемиски производи, бродолградба и др., се инсистирало за усилено темпо во зголемување на нивните капацитети и за градба на нови фабрики²⁾. Во 1857 г., во Риека постоеле бројни фабрики и преработувачки претпријатија, и тоа: мелници за брашно, фабрики за тестенини, хартија, хемиски производи, железарија, свилени платна, кожи, восок и мед, тутун, пиво и др.³⁾ Бидејќи нивниот капацитет бил застарен се настојувало за нивно усовршување и модернизирање, а исто така и за градба на нови фабрики. Во 1880 г. било забележано усовршување на фабриката за метали и метални производи, на кожните производи, на хартијата, тутунот и др. Биле соградени нови фабрики и тоа: за торпеда и разнo друго оружје, за разна керамична стока, за сапунерија, за дестилација на газје и др.⁴⁾ Во последните години од XIX век бил забележен знатен напредок во одделни индустрии на Риека. Покрај постојните од порано фабрики и претпријатија се граделе и натаму нови и тоа за пилатура на ориз, рафинерија за нафта, за дрво и дрвени производи, за мебел и др.⁵⁾

Во втората половина од XIX век развитокот на производните капацитети на риечката индустрија не бил секогаш еднаков и рамномерен. Но, развитокот на одделните производни гранки покажувало засилено темпо, што било во врска со усвршувањето на капиталистичкиот начин на производството, со модернизирање на техничките средства. Тоа можеме да го констатираме на примерот на одделни индустриски капацитети на Риека. Така, и покрај форсирање на унгарскиот извоз на брашно преку Риека производството на брашно во месните мелници било забележително. Во периодот од 1872—1874 г. било произведено 35.971.222 кгр.⁶⁾ Во 1880 г. производството на брашното изнесувало 303.000 хектолитри⁷⁾ Износот на производството бил приближен и во 1885 г. и тоа изнесувало 327.000 квинтали.⁸⁾ Кон 90-те години намалило производството заради засилената конкуренција на американските жита. Така во 1891 г. производството било 58.730 квинтали брашно⁹⁾.

¹⁾ Види: Sandor V., Nagyipari fejlödés Magyarországon (1867—1900). Budapest 1954. Pach Z., Sándor P., Tanulmányok a kapitalizmus történetéhez Magyarországon 1867—1918. Budapest 1956.

²⁾ Rapporto (Скратено Ra) annuale della Camera di commercio e d'Industria in Fiume per l'anno 1853. Fiume 1854, 32.

³⁾ Rapporto generale pel quadriennio 1854—1857 della Camera di Commercio e d'Industria in Fiume. Fiume 1858, 66—77.

⁴⁾ Rapporto statistico-economico per l'anno 1880. Fiume 1881 47—50.

⁵⁾ За ова види: Relazione (скратено Re); sulla situazione economica di Fiume nel 1898. Fiume 1899, 37—43.

⁶⁾ Ra., 1872 — 1874, (La Bilancia No 242, 25. X., No 244, 27. X, 1875, 2—3, 3).

⁷⁾ Ra., 1880, 49.

⁸⁾ Ra., 1885, 75.

⁹⁾ Re., 1891, 51.

Меѓутоа, во последните години на векот производството се зголемило, и покрај тоа што била силна конкуренцијата на споменатите американски жита.

Голем растеж во производството имала риечката фабрика за хартија. Во она време таа била една од најголемите во Австро-Унгарија и на Балканот. Во периодот 1872—1874 г. произведено било 3.041.500 кгр. хартија од различен квалитет.¹⁾ Во 1880 г. се констатирало извесно намалување и тоа во износ од 12.790 квинтали²⁾. Приближен износ и тоа од 12.070 квинтали бил произведен и во 1885 г.³⁾ Интересно е дека приближен износ забележуваме и во 1888 г. и тоа од 12.290 квинтали.⁴⁾ Меѓутоа, во последните години на векот, особено во 1896 г., забележуваме извесно зголемување и тоа 15.000 квинтали хартија за пишување, 2000 квинтали за цигари и 7000 друга хартија⁵⁾.

Фабриката за тутун во Ријека преработувала суров тутун и произведувала разни врсти цигари и цигарети. Во оваа фабрика биле во 70-те години запослени околу 2.300 работници. Во периодот 1872—1874 г. биле преработени 2.352.850 кгр. австриски листови и 1.101.450 турски листови на тутун. Во истите години биле продадени големи количини преработен тутун и цигари.⁶⁾ Преработката на тутунот и на неговите производи продолжила и натаму во големи количини.⁷⁾ Во 1880 г. преработени биле 12.715 метарски центи листови, и тоа 4.940 турски и 7.016 американски. Произведени биле и бројни количини разни цигари и цигарети.⁸⁾ Во 1885 г. производството донекаде намалило. Преработени биле 9.000 квинтали листови, 4.410 турски и 9.500 американски. Произведени биле и разни врсти цигари и цигарети.⁹⁾ Употребата на турскиот тутун се зголемила и натаму. Во 1891 г. преработен бил турски тутун во износ од 5.446 квинтали. Во истава година произведени биле 56.241.085 парчиња цигари и 219.805.890 цигарети¹⁰⁾. Ова зголемено производство во преработката на тутунот и на неговите артикли продолжило и натаму.

Побарувачката на разните артикли од железо и од други метали знатно пораснала. Во 1880 г. било произведено 36.696 кгр. разна железарија.¹¹⁾ По шест години, 1886 г. производството се зголемило до

¹⁾ Ra., 1872—1874, 3.

²⁾ Ra., 1880, 48.

³⁾ Ra., 1885, 75.

⁴⁾ Ra., 1888, 80.

⁵⁾ Re., 1896, 38.

⁶⁾ Ra., 1872—1874, 3.

⁷⁾ Според еден извештај на риечката фабрика за тутун од 9. V. 1878 г., до Трговската комора во Ријека, заклучуваме дека во 1875—1877 г. било произведено тутун вкупно: во 1875—9740,00 кгр., 1876—9344,00 кгр. 1877—11027,00 кгр. (DAR — Trgovacka Komora No 459/890, 11. V. 1878).

⁸⁾ Ra., 1880, 49.

⁹⁾ Ra., 1885, 75—76.

¹⁰⁾ Re., 1891, 52.

¹¹⁾ Ra., 1880, 47.

3.000 квинтали¹⁾. Веќе при крајот на векот овие цифри константно пораснале.

Зголемено производство забележано било и од фабриката за хемиски производи. Во 1872—1874 г. произведени биле разни количини хемиски продукти во вкупен износ од 3.937.600 кгр.²⁾ Овдека подоина влегува и производството на рафинеријата за нафта и на нејзините деривати. Во 1896 г. рафинеријата имала произведени 400.000 квинтали петрол, 35.000 бензин и 500 парафин³⁾.

Суровите кожи за изработка на кожените производи во фабриката за кожи најповеќе се добивале од Турција. Во 1880 г. за штавење биле добиени 940 квинтали валонеа од Смирна и 2.680 друга разна кожа. Од нив биле изработени 9.050 парчиња разна кожа.⁴⁾ Подоина изработката на кожените производи се зголемила. Во 1885 г. добиле за штавење. 1.800 квинтали, а произведе 12.250 парчиња разна кожа.⁵⁾

Од произведените артикли на риечката индустрија забележителна била и преработката на дрвото и на дрвени производи. Богатиот риечки хинтерланд со дрво гравитирал кон своето природно пристаниште Риека, од каде покрај тоа што дрвото служело за извоз, тоа и се преработувало. Особено се развила индустријата за преработка на храстовина. Законот од 1879 г. служел за основа на шумската политика на Унгарија. Унгарија имала 27⁴ милиони хектари шума, а Хрватска и Славонија 1.5. Голем дел од површините бил покриен со буквина, дабовина и друга шума.⁶⁾ Од разните врсти дрво се изработувале во риечката фабрика за дрвенарија различен куќен намештај, столарија и друго. Во 1884 г. биле изработени 120.000 разни парчиња намештај⁷⁾ Во 1892 г. производството изнесувало 140.000 парчиња,⁸⁾ а во 1898 г. намалил и тоа изнесувало 100.000 парчиња.⁹⁾

Покрај споменатите и останатите индустриски гранки во Риека покажувале разновиден развиток. Сите овие индустриски артикли во поголем дел служеле за извоз, го сочинувале главното тежиште на стопанскиот потенцијал на Риека во втората половина на XIX век.

3. Надворешна трговија

Како важно пристаниште на Јадранот, Риека станала центар на надворешната трговија. Таа била една важна артерија, природно тржиште за богатствата на Хрватска, Славонија и Унгарија. За развојот на трговијата во Риека Унгарија давала доста субвенции, предимно

¹⁾ Ra., 1886, 79.

²⁾ Ra., 1872—74, 3.

³⁾ Re., 1896, 40—41.

⁴⁾ Ra., 1880, 48.

⁵⁾ Ra., 1885, 75.

⁶⁾ За ова види: Bericht über die Thätigkeit des statistischen Seminars an der k. k. Universität Wien im Wintersemester 1883—84. Statistische Monatschrift X (1884), 508.

⁷⁾ Ra., 1884, 72.

⁸⁾ Re., 1892, 56.

⁹⁾ Re., 1898, 37.

поаѓајќи од свои интереси: Затоа и со различно сразмерно темпо се одвивала надворешната трговија на Ријека во втората половина на XIX век. Од значење за натамошниот развиток на трговијата бил законскиот член XVII од 1. VII. 1891 г., за „слободното пристаниште“ на Ријека, според кој биле укинати некои привилегии во поглед на тарифите, како слободно царинско подрачје.¹⁾

Главна карактеристика на риечката надворешна трговија бил извозот. Позабележителни производи на извозот биле: пченицата, брашното, дрвото и дрвени производи, специјално дагите, железаријата, шеќерот, хартијата, петролот и др.

Извозот на пченицата и на брашното заземало важно место во риечката надворешна трговија. Ријека станала центар за извоз на унгарската пченица и брашно. Уште во 1853 г. извозот на пченицата изнесувал 50.250 венецијански стаји (мера за житарици 1. 83, 31) во вредност од 402.145 форинти. Во истава година извозот на брашното изнесувал 131.583 цетинаји во вредност од 1.188.369 форинти.²⁾ Извозот на пченицата и брашното во периодот по 1875 г. константно растел. Во 1878 г. извозена била пченица вкупно 48.459 квинтали, а брашно 284.760.³⁾ Во 1885 г. забележуваме изразито зголемување на извозот на пченицата и на брашното. Во таа година било изезени 149.734 квинтали пченица и 996.867 брашно.⁴⁾ Во 1890 г. забележуваме извесно намалување во извозот на пченицата, а зголемување на брашното. Во таа година изезени биле 172.870 квинтали пченица и 1.032.037 брашно.⁵⁾ По 1880 г. забележуваме извесно намалување во извозот на пченицата и брашното, — според еден извештај на турскиот вице-конзул во Ријека Н. Ефенди. — заради тоа што во тоа време Трст го засилил својот извоз за Франција, а од друга страна бил донекаде изгубен пазарот во Англија и јужно-американските држави заради конкуренцијата на американските жита.⁶⁾ Со познатиот законски предлог на Мас Kinley САД ги затвориле пазарите на Јужна Америка за производите од европскиот конти-

¹⁾ Kenedi, Fiume und seine Bezirk — „Die Osterreichisch-Ungarische Monarchie in Wort und Bild“. Wien 1893, 599.

²⁾ Ra., 1853, 31—22.

³⁾ Kálman F., Fiume utolsó 10 évi tengeri áruforgalmának Statisztikája. Fiume 1885, 13—19. Ако направиме една споредба во периодот 1875—1879 г. извозот на брашно преку Трст и Ријека според „Pester Lloyd“ (Le farine austroungariche. La Bilancia № 17, 22. I. 1881, 2) изнесувал во метарски цени:

1875 via Трст	235.151	via Ријека	234.484
1876 г.	246.524	„	265.955
1877 г.	607.836	„	227.150
1878 г.	756.196	„	376.353
1879 г.	458.262	„	683.011

⁴⁾ Ra., 1885, 17—18.

⁵⁾ Re., 1890, 25, 28.

⁶⁾ Effendi N., Exposé special sur le mouvement général de la Navigation et du Commerce á Fiume-Revue d'Orient (Budapest) VIII/40 (1893), 326—327.

нент.¹⁾ Меѓутоа, веќе во 1895 г. извозот на житариците од Ријека одново се зголемил. Во таа година од Ријека било извезено брашно во однос од 970.295 квинтали, од кое 101.052 квинтали повеќе од претходната година.²⁾ Во истава година од Трст било извезени само 189.559 квинтали.³⁾ Во последните години од XIX век извозот на житариците исто така бил зголемен. Во 1900 г. извозот на пченицата изнесувал 108.644 квинтали, а на брашното 1.230.850.⁴⁾

Важен извозен асортиман на Ријека биле дрвата и дрвените производи, особено хрстовите даги. Тие се употребувале за изработка на буриња и биле во најголем дел извезувани за Франција, а исто така за Италија, Англија и др. земји. Засилен промет преку риечкото пристаниште било забележено на славонската дага. Турскиот вице-конзул во Ријека Н. Ефенди во еден свој извештај наведува дека кон 1892 г. трговијата со дагите била во извесна смисла отежната. Причината се состоела во тоа што Франција во 1891 г. предвидела нови царински тарифи, бидејќи нејзините складови биле заситени и полни со даги.⁵⁾ Извозот на хрстовите даги во текот на втората половина од XIX век покажувал постојан растеж. Во 1853 г. извозот на дагите изнесувал 3.091.933 парчиња во вредност од 539.698 форинти.⁶⁾ Во 1878 г. забележуваме зголемување на извозот, а имено тоа изнесувало 8.031.900 парчиња.⁷⁾ Во периодот од 1883—1892 г. забележуваме константен пораст во извозот на дагите. Вкупниот извоз изнесувал 398.885.352 парчиња, а наспроти тоа во истите години Трст имал извоз на даги: 104.848.758.⁸⁾ Извозот на дагите и

¹⁾ Види — Faulkner M. H., American Economic History. New York—London 1949, 379—393, 538—564; за да се документира споменатото, забележуваме дека производството на житарици во САД во 1885, 1890 и 1894 г. изнесувало:

години	пченка	пченица	забелешка
1885	2.057.807	399.931	Мерата е:
1890	1.650.446	449.042	1000 bushels
1894	1.615.016	541.873	(1 бушл — 35 литри)

(Morison E. S., Commager S. H., The Growth of the American Republic. New York 1950, 918).

²⁾ Re., 1895, 25.

³⁾ Износът на Брашно през портът Фиуме в 1896 — Сп. БИДр., I/11—12 (1897), 895.

⁴⁾ Re., 1900, 26—27.

⁵⁾ Effendi, Exposé special. . . , 326—327.

⁶⁾ Ra., 1853, 22.

⁷⁾ Kálman, Fiume utolsó 10 évi tengeri ázuforgalmának Statistikája, statistikája, 67.

⁸⁾ Поаргументирано прегледот во извозот на дагите преку трстјанското и риечкото пристаниште, според: „Magyar Tengerpart” (A szlavoniaidonga kivitel Fiuméből és Triesztbél), No 30, 28. VII. 1895,5) изгледал вака:

година	преку Трст	преку Ријека
1883	14.357.742	35.435.032
1885	10.590.427	40.148.549
1888	14.304.021	40.116.273
1890	5.420.494	38.897.291
1892	3.167.791	33.952.925
или вкупно од 1883—1892	104.848.758	398.885.352

натаму бил зголемен. Во 1895 г. извозот изнесувал 31.442.310 парчиња, а во 1899 г. 48.047.535.¹⁾

Важен артикал на риечкиот извоз служела и хартијата, и тоа во најразлични врсти. Таа се извезувала за разни земји, каде била доста барана. Извозот на овој артикал покажувал растеж во текот на втората половина од XIX век. Во 1878 г. извозот изнесувал 13.607 квинтали.²⁾ Во 1880 г. износот, специјално на картоните, изнесувал 2.804 метарски центри.³⁾ Во 1890 г. извозот се зголемил и изнесувал 17.976 квинтали.⁴⁾ А во 1900 г. забележуваме изразито зголемување. Во таа година извозот на различна хартија изнесувал 35.574 квинтали.⁵⁾

Извозот на останатите производи преку риечкото пристаниште бил исто така доста карактеристичен. Нивниот износ бил сразмерно понизок од споменатите артикли. Секако дека и тие влегувале во склопот на вкупниот извоз што бил забележан во втората половина на XIX век преку ријечкото пристаниште.

За поточен преглед на риечката надворешна трговија во втората половина на XIX век, потребно е да се даде осврт и на вносот, кој играл исто така забележителна улога во целокупната риечка трговија.

Најважни артикли на вносниот промет биле: тутунот, камениот јаглен, суровата нафта, оризот, пијалоците, памукот, колонијалните стоки, јужното овошје и др.

Тутунот се внесувал од Турција и од Америка. Внесениот тутун се употребувал еден дел од фабриката за цигари, а вториот дел им се испраќал на фабриките од втор степен. На внесениот тутун особено до 90-те години од XIX век се осврнавме понапред. Овдека би се осврнале на внесениот тутун во последните години од истиот век. Во 1897 г. внесени биле 48.250 метарски центи во вредност од 12.545.000 круни, во 1898 г. вносот бил 31.151 метарски центи, во вредност од 10.212.706 круни и во 1899 г. вносот изнесувал 42.283 метарски центи во вредност од 10.992.764 круни.⁶⁾

Вносот на камениот јаглен служел за потребите на бројните риечки фабрики, како и на пловидбата. Уште во 1853 г. забележуваме внос на 63.000 центинаји во вредност од 63.600 форинти.⁷⁾ Напредокот на индустријата изискувал зголемен внос на каменен јаглен. Така во 1878 г. внесени биле 138.152 квинтали⁸⁾, а во 1890 г. внесениот јаглен бил скоро тројно поголем. Тој изнесувал вкупно 440.530 квинтали.⁹⁾ Во 1900 г. повторно вносот бил зголемен, изнесувајќи 531.519 квинтали.¹⁰⁾

¹⁾ Esportazione doghe di rovere nell'anno 1899 (DAR. T. K. No 430, 29. I. 1900).

²⁾ Kalman, Fiume. . . , 106.

³⁾ Ra., 1880, 28.

⁴⁾ Re., 1890, 40.

⁵⁾ Re., 1900, 35.

⁶⁾ Statistikai Adatok. Fiume Várasáról és Forgalmárai. Budapest 1901, 34.

⁷⁾ Ra., 1853, 22.

⁸⁾ Kalman, Fiume, 70.

⁹⁾ Re., 1890, 37.

¹⁰⁾ Re., 1900, 32.

За потребите на риечката рафинерија за нафта се внесувала сива нафта во големи количини. Сировата нафта се внесувала од пристаништата на Црно Море и од Америка. Во 1880 г. внесени биле 4.540 квинтали¹⁾, а во 1885 г. забележано било изразито зголемување и било внесени 755.502 квинтали сива нафта и 15.250 рафинирана.²⁾ По десет години, во 1895 г. вносот на нафтата донекаде намалил, изнесувајќи 600.304 квинтали.³⁾ Во последните години од XIX век вносот на нафтата варираше во приближен сразмер од претходните години.

Останатите вносно артикли: памукот, оризот, колонијалните стоки и други, исто така се внесувале за потребите на риечката индустрија.

Напредокот на риечката надворешна трговија го утврдуваме и од вкупниот преглед на вносот и извозот. Во втората половина на XIX век набљудуваме еден константен подем во риечката надворешна трговија. Од 1853 г. сочувани се податоци за вносот и извозот и тоа на вредности во форинти. Вносот во таа година изнесувал 7.385.436 форинти, а извозот 4.220.912,⁴⁾ од тоа произлегува дека вносот бил поголем од извозот. Веќе од 1867 г. забележуваме зголемување на вносот и на извозот. Во таа година вносот изнесувал 423.721 метарски центи, во вредност од 12.331.264 круни или вкупно во проценти 53.10. Извозот во истата година изнесувал 604.734 метарски центи, во вредност од 10.890.396 круни или во проценти 46.90.⁵⁾ Во подоцнешните години забележуваме знатно зголемување на бројките од вносот и извозот. Во 1880 г. вкупниот внос изнесувал 667.736 метарски центи во вредност од 15.703.310 круни или во проценти 28.85. Извозот во истава година изнесувал 2.189.541 метарски центи во вредност од 38.724.996 круни или во проценти 71.15.⁶⁾ Во 1890 г. забележуваме осетно зголемување и тоа вносот изнесувал 2.678.783 метарски центи во вредност од 57.332.530 круни или во проценти 32.21, а извозот во истава година изнесувал 5.468.360 во вредност од 120.118.042 или во проценти 67.69.⁷⁾ Ова зголемување се провлекува и во последните години на векот. Во 1899 г. вносот изнесувал 4.316.759 метарски центи во вредност од 87.511.261 круни или во проценти 40.41. Извозот во истава година изнесувал, 7.152.670 метарски центи во вредност од 129.036.435 круни или во проценти 59.59.⁸⁾

Ако направиме една споредба помеѓу вносот и извозот ќе утврдиме дека до 1875 г. вносот бил поголем од извозот, а од таа година натаму извозот бил во постојан растек и секогаш преовладувал над вносот. Со други зборови активниот трговски биланс бил над пасивниот.

¹⁾ Ra., 1880, 25.

²⁾ Ra., 1885, 21.

³⁾ Re., 1895, 32.

⁴⁾ Ra., 1853, 24.

⁵⁾ Statisztikal Adatok 33.

⁶⁾ Ibidem.

⁷⁾ Ibidem.

⁸⁾ Ibidem.

Интересен бил и односот на Ријека спрема Трст, нивната конкурентска борба. Така во 80—90-те години од XIX век вкупното движење на трговијата на Ријека изнесувало 90%, а на Трст 30%, а вкупната вредност на таа трговија изнесувала: Ријека 43%, а Трст 7%.¹⁾ Што значи дека Ријека покажала знатен напредок во својот развиток. Тоа е возможно да се констатира и од обемот на риечката надворешна трговија во која во вносот учествувале: Италија, Турција, Англија, Русија, Индија, Јапан, Бразил, САД и други. А во извозната трговија Ријека извозувала во следниве држави: Италија, Турција, Франција, Белгија, Холандија, Англија, Романија Шпанија, Грција, Индија, Јапан, Египет, Алжир, САД, Бразил и во други земји.²⁾ Во последните децении од XIX век се раширила тенденцијата за што поголем растеж на риечкиот извоз како во центрите на Монархијата, така и во други земји.

4. Поморски сообраќај

Стопанскиот напредок на Ријека во втората половина од XIX век бил карактеристичен и со растежот на нејзиниот поморски сообраќај. Во времето кога Ријека се наоѓала под унгарска доминација поморскиот сообраќај покажувал постојан растеж. Поаѓајќи предимно од свои сопствени капиталистички интереси, Ријека да стане важен излез за унгарската трговија, Унгарците со севозможни средства ја форсирале изградбата на нејзиното пристаниште. Започнатата градба на пристаништето уште во првата половина на XIX век, особено се засилила во втората половина на векот. Големи градби се извеле во текот на 1871—1879, потем 1884—1894 г., и натаму од помал масштаб. Работите отпрвин ги изведувале француски друштва, а потем домашен конзорциј. Вкупната сума што ја отпуштила Унгарија за градба на пристаништето во периодот 1872—1892 г. изнесувала, според Кенеди 17.251.000 гулдени.³⁾

Во периодот кога доминирале кораби на платно Ријека долго време претставувала еден од центрите на бродоградбата и тоа за корабите во долга пловидба и кораби од голема брегова гловидба. По 70-те години од XIX век се издигнал Трст со градбата на параплови. Тогаш парапловите се повеќе стекнувале првенство над корабите на платно. Бројот на последните се повеќе се намалувал и околу 1880 година престанала во Ријека секоја понатамошна градба на кораби на платно. Градбата на парапловите била концентрирана исклучиво на Трст, каде австрискиот Lloyd уживал монополен положај. Во Ријека дури од 1882 година се јавиле првите параплови и во исто време се искристализирала тенденцијата кај унгарските господаречки кругови за зголемување на акциите во парапловството. Продирањето на унгарскиот капитал ста-

¹⁾ Dorn, Die Seehäfen des Weltverkehrs, I. Wien 1891, 14—17, 23—30; Berger, Der Hafen von Fiume, 56.

²⁾ Antal H., A. Fiumei Kikötő. Budapest 1900, 18.

³⁾ Kenedi, Fiume und seine Bezirk, 599.

нало со тек на време се поголеми така што унгарските позиции се по веќе јакнеле во риечкиот поморски сообраќај.¹⁾

Големи пречки за правилниот развој на риечкиот поморски сообраќај правел со својата конкуренција фаворизираните од австриската влада трстјански Лојд. Се правеле обиди да се ограничи неговиот монопол. Со законот од 24. XII. 1867 г. Лојд бил установен како претпријатие за развој на прометните интереси во обата дела на Монархијата. Подоцна бил продолжен договорот со Лојд на двата дела, со тоа што Унгарија требало да суделува во плаќање на субвенциите.²⁾ Пресвртница во овие односи настанала од 26. VI. 1878 г., кога бил потврден дефинитивниот договор помеѓу австрискиот Лојд и унгарската влада, донесен на 6. XI. 1877 г. Во исто време бил донесен и Протокол на договорот.³⁾ Биле донесени низа промени. Така сега веќе не се титулирало друштвото само Лојд австриски, туку Лојд австро-унгарски. Во договорот се регулирале пловидбените односи помеѓу Трст и Риека и особено односот кон пловидбата *lungo corso* (долга пловидба), во која Риека била порано запоставена. На Лојд му се овозможило да ја организира таа пловидба, но секогаш да ја зема предвид и Риека. (чл. IV). Се предвиделе подробности во врска со самата пловидба и уделот во неа на Риека.⁴⁾ По заклучувањето на договорот Лојд развил голема активност околу организирањето на пошироката редовна пловидба, со параплови. Во мај 1882 г. Лојд располагал со 74 параплови од 88.224 регистар бруто тони.⁵⁾

Овој компромис немал долг живот. Затоа и на таму се провлекувала тенденцијата за монополизирање на пловидбата од страна на Лојд. Но Унгарците правеле обиди да ја парираат неговата активност со формирање на свои пловидбени друштва. Така, во 1882 година било основано друштво „Adria“ со капитал од 5 милиони круни и 6 милиони во облигации.⁶⁾ Во 1891 г. било основано друштвото „Ungaro-Croata“ и „Orient“, а во 1897 г. „Levant“. Тие друштва добивале од унгарската влада субвенции меѓутоа во нив имало и хрватски капитал. Биле формирани и помали друштва, во нив исто така продираше унгарскиот капитал а исто така и хрватскиот.⁷⁾ Тоа се гледало и во зголемување капацитетите на Друштвата. Така 1882 г. „Adria“ располагало со 7

¹⁾ За ова види: Štampar Sl., Borba jedrenjača s parobrodima u Hrvatskom Primorju. Historijski Zbornik II/1—4 (1949), 60—65; Barbalić F. R., Prodiranje hrvatskog industrijskog kapitala u parobrodarstvo duge plovidbe koncem XIX stoljeća. Jadranski zbornik I (1956), 143—151.

²⁾ Štampar, Borba jedrenjača s parobrodima u Hrvatskom Primorju, 65.

³⁾ Овој договор е малку познат во литературата, и ретко се наведува. Договорот го објавил: Bussolini G., Della Imperiale privilegiata Compagnia Orientale nel secolo scorso e del Lloyd Austro-Ungarico nel secolo presente. Trieste 1882, p. 207 passim. за договорот пишувал и риечкиот весник: „Studio e Lavoro“ (Il Contratto col Lloyd austro-ungarico. No 59, 17. XI. 1877, 2).

⁴⁾ Bussolini, o. c., art. IV—XIII.

⁵⁾ Bussolini, o. c., Prospectto.

⁶⁾ Antal A Fiumei Kikötő, 19.

⁷⁾ Štampar, Borba jedrenjača, 65—70; Исто: Barbalić, Prodiranje hrvatskog kapitala, 151—154.

параплови од 7.707 бруто и 5.910 нето тони. Во 1890 г. бројот изнесувал 10 параплови од 13.251 тони бруто и 8.847 нето. По пет години, во 1895 г., бројот изнесувал 25 параплови од 40.893 бруто и 25.830 нето. Истиот број параплови е и во 1900 г., само што се забележило извесно зголемување на бруто и нето тонажата.¹⁾ Зголемување бројот на парапловите забележано било и кај друштвото „Ungaro-Stoata“, кое во 1891 г. имало 11 параплови од 1.641 бруто и 812 нето тони и во 1900 г. имало 23 параплови од 5.675 бруто и 2.902 нето тони.²⁾ Меѓутоа, од друга страна, бројот на парапловите кај останатите друштва бил сразмерно помал.

Развитокот на поморскиот сообраќај на Ријека во втората половина од XIX век, го одбележуваме и преку движењето на пловидбата (вкупно на корабите на платно и на парапловите). Во 1853 г. во риечкото пристаниште упловиле 3.333 товарени кораби со 77.921 тони и испловиле 3.648 товарени со 75.766 тони.³⁾ Во 1860 г. бројот бил нешто помал, а имено: упловиле 3.275 товарени со 81.958 тони и испловиле 3.881 со 114.062 тони.⁴⁾ Во 1868 г. бројот е нешто поголем. Тогаш упловиле 3.629 товарени со 92.557 тони, а испловиле 4.053 со 96.071 тони.⁵⁾ Со постепено опаѓање значењето на корабите на платно и на нивната употреба, намалила и бројот во движењето на пловидбата. Во 1878 г. тој број изнесувал на упловени 1.695 товарени кораби со 139.373 тони и на испловени 2.266 товарени со 189.882 тони.⁶⁾ Со основањето на пловидбените друштва во Ријека движењето на пловидбата пораснало. Во 1888 г. упловиле 3.547 товарени кораби со 457.843 тони, а испловиле 3.831 товарени со 663.833 тони.⁷⁾ Овој растеж постојано се зголемувал во последните години од XIX век. Во 1899 г. вкупниот број на упловените товарени кораби изнесувал 10.006 со 1.291.531 тони, а на испловените 9.930 товарени со 1.425.533 тони.⁸⁾

Споменатите бројки јасно сведочат дека Ријека, особено по 1882 година, изразито го зголемила својот поморски сообраќај и со тоа станала сериозен партнер на Трст. Ако се направи една споредба, ќе се констатира дека Ријека покажувала во последните децении постојан напредок и дури од 1897 г. натаму го надминала Трст во поглед на упловените кораби.⁹⁾ Сето ова сведочи дека Ријека и во поморскиот сообраќај покажувала изразит напредок со што започнала да игра се поважна улога на Јадранот. На тој тачин пловидбата на Ријека играла многу важен фактор и во трговскиот сообраќај со Турција.

¹⁾ Movimento marittimo e commerciale di Fiume negli anni 1906 e 1907. Budapest 1909, 27.

²⁾ Ibidem.

³⁾ Ra. 1853, 24.

⁴⁾ Fiume kikötőjének hajózási forgalma az utolsó 70 évben. Fiume 1885 (не е пагинирано).

⁵⁾ Statisztikai Adatok, 118—119.

⁶⁾ Ibidem.

⁷⁾ Ibid.

⁸⁾ Ibid.

⁹⁾ За да се добие една паралела по однос на пловидбата на Ријека и Трст, наведуваме извесен материјал за осветлување на тоа прашање. Според Vabich (La con-

III. СТОПАНСКИТЕ ПРИЛИКИ НА ТУРЦИЈА

1. Општествено — економски промени

Од средината на XIX век во Турција настанале изразити општествено-економски промени. Тие промени посилно дошле до израз за време и по Кримската војна.¹⁾ Кримската војна имала осетно влијание врз внатрешната и надворешната положба на Турција. Војната, што се водела за зачувување целостта на Отоманската Империја, сушност довела Турција да се постави во полуколонијална зависност од западно-европските капиталистички држави. Во 1853 г. К. Маркс и Ф. Енгелс пишувале дека Турција станала болно место на легитимистичка Европа и дека биле напразни обидите на државите што се обидуваале да го задржат нејзиното распаѓање. Маркс и Енгелс ја подвлекувале констатацијата дека „... присуството на Турците во Европа претставува само од себе сериозна препрека за развитокот на природните богатства на тракиско-илирското полуострво“.²⁾

Странскиот капитал и пред Кримската војна имал важни позиции во економијата на Турција. Но, за време на војната и по неа европските капиталистички држави уште повеќе го зголемиле во неа своето влијание. Европската индустрија, која покажувала константен растеж, имала голема потреба од суровини и од пазари. Таквите поволни услови: извор на суровини и пазари за пласман на своите стоки, таа ги нашла и во Турција. Од овие причини била условена зголемената трговска размена и развитокот на трговијата помеѓу западноевропските капиталистички држави и Турција.³⁾

corenza tra Trieste e Fiume nell' anteguerra — Quaderno mensile (Venezia) No 12 (1923), 18) (некои наведени бројки не се истоветни со званичните статистички податоци) пловидбата на Риека и Трст изгледала вака:

години	Риека		Трст	
	кораби	тони	кораби	тони
1870	2046	130.170	8045	960.103
1875	2595	166.995	8152	1.003.914
1880	2682	342.643	7202	1.111.931
1890	5471	883.585	7873	1.471.464
1895	7023	1063.970	8085	1.760.055
1898	10751	1481.034	8708	2.036.112
1900	10729	1680.917	8465	2.158.624

¹⁾ За причините, текот и последиците на Кримската војна првенствено е потребно да се обрне внимание на Маркс-Енгелсовите статии од тоа време (1852—1856), во кои е изнесен опстоен осврт за положбата во Турција. (Види: Сочинения т. IX, X. Москва 1932—1933). Целостен преглед на тие статии нарочно од 1853 г. даден е во најновото издание на „Сочиненијата“ од Маркс и Енгелс (том. 9. Москва 1957. А исто така и кај Е. Ф. Тарле, Крымская Война. Т. I—II. Москва 1944, 1950 (Библиографија, 611—634)

²⁾ Маркс К., Енгелс Ф., Сочинения, IX, 372—374.

³⁾ За ова види: Новичев А. Д., Очерки економики Турции до Мировой войны. Москва—Ленинград 1937, 32—33.

Продирањето на странскиот индустриски и трговски капитал во Турција нужно довел до нови општествено-економски промени, до нови потреби и барања, до реформирање на државата. Новосоздадената ситуација нужно наложила преку реформи да се дојде до решавање на критичните симптоми во турското општество и економика. Тоа одбележило настапување на нов период во внатрешниот развоток на Турција. Бил издаден нов султански ферман, на 18 февруари 1856 година, таканаречен Хати-Хумајун. Во овој документ била декларирана полна рамноправност на сите отомански поданици. На странците им биле овозможени значајни привилегии. Им била дадена можност да поседуваат недвижен имот во Отоманската Империја, потоа ветени им биле разни концесии, олеснувања за навлезот на странскиот капитал. Откриени биле перспективи за модернизирање на Империјата, со основање на банки, градба на патишта, канали, развој на железничко-поморскиот и телеграфо-поштенскиот сообраќај. Во прв ред овој пресврт во јавните работи бил условен и од потребите на западноевропскиот капитал, за олеснување на неговото инфилтрирање во Турција¹⁾. Иако повеќето одредби од Хати-Хумајунот не биле реализирани, овој важен инструмент означувал пресвртница во внатрешната и надворешната политика на Турција. Важно да е се спомене дека било озаконето странското влијание во внатрешните работи на Турција. Овој принцип бил доследно спроведен и во инструментите донесени на конгресот во Париз, кој се одржал од 25 февруари до 16 април 1856 г.²⁾ На 30 март истата година бил издаден мировниот договор, а истиот ден била издадена и конвенција за Проливите, а на 16 април декларација за поморското право. Меѓу потписниците на овие инструменти се наоѓала и Австрија. Со овие договори на Турција и била гарантирана независноста и интегритетот. Црното море било неутрализирано и тоа било отворено за трговските флоти на сите народи. Пловидбата по Дунав била интернационализирана.³⁾ Со заклучените договори во Париз влијанието на западноевропските капиталистички држави изразито се зголемило. Со тоа нивната доминантна положба во работите на Турција им била гарантирана.⁴⁾

Странското влијание ги зафатило скоро сите страни на општествениот и економскиот живот во Турција. Тоа предизвикало длабоки промени во нејзините општествено-економски односи. Влијанието на странскиот капитал ги рушело старите полуфеудални општествено-економски односи и создало услови за развотокот на новите капиталистички форми. Затоа и трговскиот капитал ги зафаќал и ги зацврстувал своите позиции во разни производни гранки. Истовремено, послон навлегувале стокопаричните односи на село, кое придонесувало селското

¹⁾ За ова гледај: Noradounghian, Recueil III, 83—88.

²⁾ Протоколите од Конгресот ги издал: Noradounghian, Recueil III, 1 — 69.

³⁾ За ова види: Noradounghian, Recueil III, 70—79, 80—81, 89 — 90.

⁴⁾ Прашањето за положбата на странците во Отоманската Империја е прилично разработувано. Види: F. Abelous, L'Evolution de la Turquie ses rapports avec les étrangers Paris 1928, 58—96, (библиографија 287—293).

стопанство да се ориентира кон стоково производство. Насекаде било констатирано зголемување на паричниот промет. Меѓутоа, тоа било само привремена форма во посилниот продор на новите односи во економијата. Од друга страна полуколонијалната зависност на Турција кон западноевропските капиталистички држави постепено се зацврстувала. Со тек на време овој зависен однос имал последици во целокупниот турски општествен и економски живот. Капиталистите започнале да вршат финансиски грабеж на Турција. Големите задолжувања што ги имала Турција кон европските држави по Кримската војна, ја принудиле да оди по патот на заеми и на зголемување на даноците. Всушност се одело и кон утврдување на финансиското господство на европските капиталисти во Турција. Склучувањето на заемите започнало во 1854 г. и до 1873 г. имало заклучено 15 зајмови. Од тие заеми европските капиталисти имале се поголема полза. Од 1854 до 1870 г. долгот на Турција изнесувал 2 милијарди и 500 илјади франка и понатака се повеќе константно растел. Во 1875 г. долгот ја достигнал сумата од 5 милијарди и 300 илјади франка, кога и званично било прогласено државното банкротство.¹⁾ Отоманската влада немала средства да ги исплати овие долгови и сиот терет што произлегувал од нив таа го пренесувала на потчинетите народи. Тоа било причина да се појавуваат политички и економски кризи. Во исто време се наложувала и финансиска контрола од капиталистичките држави, кое довело до поголема зависност на Турција кон нив.²⁾

За време на руско-турската војна од 1877—1878 година Отоманската Империја се наоѓала пред банкротство. Меѓутоа на Берлинскиот конгрес од 1878 г. било донесено решение за обезбедување финансиската контрола над Турција.³⁾ По Конгресот европските кредитори барале начини да се обноват турските финансии. За осигурување и регулирање на платежите и заемите била создадена Управа или Совет на Долговите (*Le Conseil de la Dette Publique*). Актот кој ги регулирал овие односи е известен под името Мухаремски декрет, донесен на 20. XII. 1881 г. Декретот всушност бил спогодба со странските кредитори. Ним им биле отстапени разни приходи (монопол на сол, тутун, пијалоци, разни даноци и такси) за отплатување на долгот и администрација на ото-

¹⁾ Според *Sevketi Sureyya*, (*Cihan iktisadiyatinda Türkiye*. Ankara 1931 — Ночев, Очерки економики Турцији, 303) динамиката на странските долгови на Турција е следна:

години	номинален капитал во франкови	фактички добиено во франкови
1854	75.000.000	60.000.000
1865	150.000.000	99.000.000
1870/72	792.000.000	254.430.000
1890	(во 1000 лири) 4909	—
1895	— 3273	—

²⁾ За финансиската положба на Отоманската Империја во она време постојат доста опстојни студии. Во прв ред тука би дошол предвид познатиот и многи ценет труд на *Morawitz Charles*, *Les Finance de la Turquie*. Paris 1902, (за периодот пред 1878 г. стр. 20—71).

³⁾ За Берлинскиот конгрес и договор види: *Noradounghian*, *Recueil IV*, 175—192.

манскиот публичен долг.¹⁾ Со овој акт влијанието на странските капиталисти уште повеќе пораснало. Заемите се јавувале само како една форма за потчинување на Турција кон странскиот капитал. Сличен карактер имале и концесиите давани на странските капиталисти за многу јавни работи, потем за основање на акционерски друштва, на банки и други установи.²⁾ По Берлинскиот конгрес, а особено по донесувањето на Мухаремскиот декрет, Отоманската Империја станала полуколонија на империјалистичките држави. На тој начин империјализмот, го проширил своето влијание и во Турција.³⁾ Особено своето влијание во Турција посилно започнала да го проширува Германија.⁴⁾ Продирањето на странскиот капитал сега уште поизразито довело до промени во турската економика. Конкуренцијата на странските индустриски стоки довело до брзото опаѓање на турското занаетчиство и трговија.⁵⁾ Сето ова имало знатни последици во понатамошниот општествен и економски развиток на Турција.

2. Стопански особености

Турција била предимно земјоделска земја. Скоро 85% од сето население се занимавало со земјоделство. Најголемите и најплодните земјишта биле сопственост на големопоседниците-чифликсајбини. Чифликсајбиските поседи се развиле од спахискиот систем, кој престанал да постои по шеестетте години. Средствата со кои селаните ја обрадоувале земјата биле примитивни, затоа и сето земјоделство се наоѓало на екстензивно ниво. Селаните не биле заинтересирани за обработката на земјата зашто приходите за нивната егзистенција биле минимални. Продорот на капитализмот во турското село, придонесувал за развитокот на стоковото производство, но не било насекаде еднакво.⁶⁾ Најпроизводителни биле азијатските провинции на Турција, а во европскиот дел, Македонија. Најдобро плодородие давал Багдадскиот вилает. По количината на земјата за обработување стоел сирскиот вилает со 8.777.000 донуми и Сиваскиот со 7.897.000.⁷⁾ Според Скрјабин при-

¹⁾ Според Heidborn, Manuel de droit public administratif de l'Empire Ottoman III—IV, Vienne-Leipzig, 249—256. Прегледот на приходите на отоманскиот долг од 1882—1898 г. во турски лири бил следен:

1882/83 — 990.721
1887/88 — 1.188.266

1892/93 — 1.471.047
1897/98 — 1.518.976

²⁾ За ова поподробно: Morawitz, Les Finances de la Turquie, 225—326; Новичев, Очерки економики Турции, 195—207.

³⁾ Гледај за ова прашање: Ленин В. И., Империализма как высшая стадия капитализма. Сочинения 22, Москва (1948), 173—290.

⁴⁾ За односот на Германија кон Турција види постојно: Holbron Hajo, Deutschland und die Türkei (1878—1890). Berlin 1926; Helfferich K., Die deutsche Türkei politik. Berlin 1921.

⁵⁾ Еничерев Н., Възпоминания и белешки. София 1906, 210.

⁶⁾ Новичев, Очерки економики Турции, 43—45.

⁷⁾ Горобородько, Старая и новая Турция, Москва 1908, 124.

ближната количина во битолскиот вилает се движела помеѓу 900.000 до преку два и пол милиони донуми.¹⁾ Главните житни култури биле: пченицата, јачменот, овесот, ржта, пченката и друго. Освен зрнените храни превладувало лозарството и индустриските култури, кои служеле за извоз во странство.²⁾

Од индустриските култури на прво место стоел тутунот. Особен развиток на оваа култура бил забележан во втората половина од XIX век. Тутунот се одгледувал на голема површина, годишно се добивало до 50 милиони фунти. Дел од тутунот се употребувал за внатрешноста на земјата, а поголемиот дел се извозувал. Тутунски глантажи се среќавале насекаде во Европска и Азијатска Турција, Најдобри врсти тутун се изработувале во Македонија, Сирискиот вилает и трапезунтскиот округ. Во разни области на Македонија годишниот квантум и асортиманот не бил насекаде еднаков.³⁾ Во последните децении на XIX век производството на тутунот особено се зголемило.⁴⁾

Производството на тутунот било силно оштетено со потчинувањето на странскиот капитал. Во 1883 г., Режијата, што била создадена уште 1872 година, преминала во рацете на виенските и берлинските кредитни организации и Отоманската банка добила право на монопол во регулирање производството на тутунот, неговата продажба и извоз. Таа сега носела назив „Société de la Régie co-intéressée des tabacs de l'Empire Ottoman“ или, скратено „Режија“ (Régie Ottomane des Tabacs). Компанијата имала централа во Цариград и филијали во поглавните места. Таа била потполн господар во турското производство на тутунот. Секој производител не можел без решение на „Режијата“ да произведува тутун, а морал да и го продава само нејзе. Со монополизирањето на овој важен артикал „Режијата“ често злоупотребувала, најчесто на штета на производителите.⁵⁾

¹⁾ Скрјбин Н., Политическия и економическия сведения о Битолском вилаете София, 67.

²⁾ Горобородько, Старая и новая Турция, 125—127.

³⁾ Според Švegel (Schwegel J., *Türkische Tabakmonopol*. Oesterr. Monatsschrift., X/3 (1884), 66) тутуновото производство во Турција во 1882 г. било следното:

Вкупно (оки) 15.000.000 — 200.000.000 (пиастри)

Вкупно (кгр) 19.230.000 — 18.000.000 (гулдени).

А според еден извештај на австро-унгарскиот генерален конзулат во Солун (*Tabakanbau und Tabakausfuhr der Europäischen Türkei*. Oesterreichische Monatschrift für den Orient No 2 4 (1907), 43—44) годишниот квантум на производството на тутунот во Европска Турција бил во кгр. нееднаков. Напр. Кавалска област: 6.200.000 кгр., Ксантиска (Еницска): 2.300.000 кгр., Одринска: 1.080.000 и Солунска: 2.220.000.

⁴⁾ Според еден податок (*Production du tabac à Salonique*. Le Journal de la Chambre de Commerce de Constantinople. Constantinople VIII/384 (1892), 224) производството на тутунот во Солунскиот санџак за 1890—1891 г. изнесувал: 70.476 кгр., а во 1891—1892 г.: 138.570.

⁵⁾ Материјали за ова прашање има бројни. Правилата за Режијата од 13. III. 1872 г. се сочувани и во Државниот Архив — Ријека (DAR TK No 316/275, 11. IV. 1872), а се објавени и соопштенија за нив во ријечкиот секидневник „La Bilancia“ (No 16, 21. I. 1873, 3) Правилата исцело се издадени од Aristarchi (*Leg. Ottomane* III, 423—427). За работата на Режијата доста е пишувано и воопшто за производството на тутунот во Турција. Позабележителни труд: Schwegel, *Das Türkische Tabakmonopol*, 65—73.

Друг важен артикал од индустриските култури бил памукот. Изразито зголемување на производството на памук во Турција се сетило за време на граѓанската војна во САД (1861—1865). Насекаде се чувствувала потреба од овој важен индустриски артикал, настанала прочуената „памучна глад“ (Cotton famine). За зголемување производството на памукот во Турција влијаела и давала поттик и самата турска влада. За ова, интересен податок наведуваат Макензијева и Ирбиева, нагласувајќи дека британската влада содејствувала кај Високата Порта да влијае на народот за сееење на памукот.¹⁾ Во натамошните години осетно се зголемило производството на памукот. Ова овозможило да се засили извозот. Меѓутоа, знатни промени во производството на памукот настанале по завршувањето на граѓанската војна во САД (1865 г.). Со тек на време светските пазаришта биле преплавени од американскиот памук. Овие осетно влијаело и за производството на памукот во Турција. Во 1870 г. бербата се сметала за осредна и немало можност да се издржи конкуренцијата на американскиот памук. Меѓутоа, производството на памукот потполно не замрело Дури при крајот на 19 век бербата, особено во Македонија била задоволителна.²⁾

Од индустриските култури за важен артикал се сметале и афионовите производи. Отпрвин оваа култура била развиена во Мала Азија, а се пренела во Европскиот дел на Турција во почетокот на втората половина на XIX век. Во Македонија била пренесена кон 1876 г. За ширењето на афионовата култура во многу помогнале климатските и педолошките услови на земјиштето, како и рентабилноста, со кое било сврзано нивното производство. Веќе од 1880 г. во Македонија започнала масовна обработка на афионовата култура. Со тек на време афионовите производи станале меѓународен артикал и се извозувале.³⁾ Се правеле обиди за монополизирање на трговијата и со овој артикал.⁴⁾

Во знатна мера во Турција било развиено и свиларството, кое служело за извоз. Нарочно пораснале побарувањата при крајот на XIX век.⁵⁾

Со развитокот на земјоделските производи тесно било поврзано и сточарството. Многубројни видови стока служеле за извоз, а исто така и сточаните производи, особено кожите. Трговијата со необработените кожи била особено развиена. Тие се барале на странските пазари.⁶⁾

¹⁾ Макензи Мјур Г., и Ирби А. Р., Путовање по словенским земљама Турске у Европи. У Београду 1868, 16.

²⁾ За ова прашање види: Bianconi, Province de Macédoine, 12. Најисцпна е студијата на Влајинац М., Историја производње памука у нашим крајевима. Београд 1927, 87—137.

³⁾ За ова прашање види: Ihmsen und Co., Opium. Oesterr. Monatsschrift VIII/18 (1882) 122—123.

⁴⁾ Fluminensis, Lettere della Turchia. La Bilancia No 271, 28. XI. 1892.

⁵⁾ За ова прашање види: Копринарството в Турция. Сп. БИДр. I/7 (1896), 511—512,

⁶⁾ Bianconi, Province de Macédoine, 12.

Интересот за експлоатација на турските рудници знатно пораснал по Кримската војна. Експлоатацијата се вршела од странците и тоа по пат на концесии. Постоеле неколку друштва кои се занимале со експлоатацијата.¹⁾ Разработени рудници кон крајот на XIX век имало 75—80. Од овие рудници оловни биле 14, хромови 15, магнезиеви 5, камен јаглени 5, лигнитни 3, бакарни 3 и други.²⁾ Најбогата област со руди била Македонија. Извозот на руди бил знатно зголемен, особено преку Цариград.³⁾

Како што занаетчиството во Турција се наоѓало во опаѓање така и индустријата била слабо развиена. Влијаеле во главно два фактори: внатрешен феудален и апсолутистички режим и надворешен — силна странска конкуренција. Од тие причини индустријата во Турција покажувала крајна заостанатост. Во неа преовладувале помали претпријатија, особено мелници и преработувачки работници. И во оваа стопанска гранка странците имале привилегии. За одбележување била работата на памучните предилници и тоа првенствено во Македонија (Солун, Нјегуши и др.) и Мала Азија (Смирна и Бруса). Памучните производи, а исто така свилените, сукнените, килимите и др. служеле за извоз и за внатрешна консумација.⁴⁾

3. Надворешна трговија

Опширноста на Отоманската Империја, нејзините богати провинции, откривале широки перспективи за поволен развој на трговијата. Меѓутоа, тој развој бил неравномерен и нееднаков. Во знатна мерка за ова влијалел самиот општествен поредок во Турција. Забележителен растеж на трговската размена бил одбележан по Кримската војна. Внатрешната трговија се карактеризирала со прометот на стоката помеѓу производителите и консуматорите. Оваа трговија се изведувала во поголем број случаи од поситни трговци. Во оваа дејност послабо биле застапени западноевропејците, а повеќе биле Ерменци, Грци, Евреи, Македонци и др. Друг бил случајот со надворешната трговија. Таа била сконцентрирана во поголемите градови и пристаништа. Оваа трговија главно била организирана од поголемите трговци, кои во поголем број биле странци: Германци, Австријци, Унгарци, Французи, Англичани, Италијани и др. Поретко имало домашен елемент. Раководна улога имале странските експортно-импортни компании, кои се обидуваале да го монополизираат пазарот⁵⁾.

¹⁾ Morawitz, Les Finances de la Turquie, 212—261.

²⁾ Горободько, Старая и новая Турция, 143—146.

³⁾ Гледај за ова прашање: Скрјбин, Политическия и економическия сведения о Битолском вилаете, 71—72; исто: Bianconi, о. с., 12—13.

⁴⁾ За ова прашање: Baumwollspinnerei in Salonich. Oesterr. Monatsschrift VIII/7 (1882), 112; исто: Bianconi, о. с., 13—15.

⁵⁾ Види: Златаров Ив., Макалов Ив. П., и Димов Ж., Източните пазари. Турция, Гърция Египет. София 1911, 207—208. Исто: R., Der Aussenhandel der Türkei vor dem Weltkriege. Mit einem Anhang: Die Organisation des türkischen Handels. Berlin 1919, 269—270.

Турската надворешна трговија се одвивала во неколку важни трговски центри. Првенствен и важен трговски пункт бил Цариград. Преку него се одвивал поголемиот дел од турскиот внос и извоз. Тој бил центар на сите трговски зделки и размена. Според статистичките податоци градот имал во 1876/77 г. 600.—720.000 жители.¹⁾ G. Andreossy изнесува дека во првите години на 80-те години градот имал 597.600 жители²⁾. Служејќи се со службени статистички податоци Al. Dorn наведува дека во 1885 г. градот имал 873.565 жители³⁾. Бројот на населението на Цариград константно растел и натаму. Според еден современик во 1892 г. градот имал околу 1.500.000 жители⁴⁾.

Цариград станал важен трговски центар за најважните турски производи: жито, опиум, розово масло, теписи, волна, козина, кожи, калофониум, вино, кожурци и др.⁵⁾. Преку Цариград се одвивала и вносната трговија на Турција. Се внесувало првенствено: брашно, ориз, шеќер, колонијални производи, производи од текстилната индустрија, железарија, дрво, камен јаглен и др.⁶⁾. Извозот и вносот од година во година покажувал изразит подем. Кон 80-те години било одбележано зголемување на вносот од австро-унгарското подрачје⁷⁾. Така напр. во 1883 г. австроунгарскиот внос во Цариград изнесувал 50.979.869 форинти, а извозот изнесувал 24.286.700, или вкупно 75.266.569 форинти⁸⁾. Подоцна забележано била уште поголемо зголемување⁹⁾. Трговското значење на Цариград се повеќе растело, затоа и играл важна улога во турската трговија¹⁰⁾.

Втор важен трговски центар на Турција бил Солун, со својот богат хинтерланд-Македонија. Трговското значење на Солун било оценето уште во почетокот на втората половина од XIX век. Тогашниот австриски вице-конзул во Албанија Ј. Г. Хан во еден свој извештај од 1851 г. ја подвлекувал важноста на овој голем трговски центар на Балканот. Истиот изнел податоци и во врска со трговските аспекти од развитокот на градот¹¹⁾. Бидејќи заземал згодно географско положение, Солун станал важен трговски центар и стопанско средиште на

¹⁾ Kutschera H., Geographisch-Etnographische Übersicht. Oesterr. Monatsschrift VIII/10 (1882), 150.

²⁾ Andreossy G., Le Bosphor et Constantinople, Paris 1881—1882 (Kutschera, o. c., 150).

³⁾ Dorn Al., Die Seehäfen des Weltverkehrs, 122.

⁴⁾ Fluminensis, Lettere della Turchia. Constantinopoli 14. V. La Bilancia No 113, 18. V. 1892.

⁵⁾ Renner, Der Aussenhandel der Türkei vor dem Weltkriege, 271.

⁶⁾ Dorn, Die Seehäfen des Weltverkehrs, 127—128.

⁷⁾ Berichte über den Handel und Verkehr Constantinopels im Jahre 1881, herausgegeben von der oesterreichisch-ungarischen Handels- und Gewerbe-Kammer in Constantinopel. Oesterr. Monatsschrift VIII/11 (1882), 176.

⁸⁾ Jahresberichte der K. und K. österr. ungar. Consulats-Behörden-Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr aus dem Statistischen Department im k. k. Handelsministerium. Wien XXX (1885), 28.

⁹⁾ Jahresberichte-Nachrichten LXXIV (1900), 1488—1495.

¹⁰⁾ Види: Barth H., Konstantinopel. Leipzig—Berlin 1901, 4—5; 173—174.

¹¹⁾ Bericht des k. k. Vice-Consuls Dr Von Hahn über Albanien. Mittheilungen über Handel, Gewerbe und Verkehrsmittel. Wien II (1851), 3—36.

Балканот. Од тие причини и бил наречен „the best in the World“¹⁾. Според J. L. Farley градот имал во почетокот на 60-те години од XIX век 80.000 жители²⁾. Поврзувањето на Солун со хинтерландот преку железниците предизвикал изразит стопански подем. При крајот на 80-те години од истиот век, според Bianconi градот имал 105.000 жители³⁾. Меѓутоа, оваа цифра веројатно дека е погрешно наведена, за што сведочи едно соопштение што го објавил весникот „Turquie“ од 4 мај 1889 г., кое го наведува Dorn, според кое Солун имал 195.000 жители⁴⁾. A. Carmelo Melia наведува дека во 1892 г. Солун имал 150.000 жители.⁵⁾

Трговскиот подем на Солун започнал поизразито да се истакнува по 80-те години од XIX век. За овој развиток влијаеле три фактори-1. Отворањето на Суецкиот канал со кое светското значење на Солун пораснало. 2. Поврзување со железнички линии на поважните центри во внатрешноста на Македонија. 3. Се одбележила тенденцијата за децентрализација на надворешната трговија на Турција во која изразита улога имал и Солун. Покрај Цариград, Солун бил главен центар за цела Европска Турција. Тој опфаќал со хинтерландот една површина од 85.750 км².⁶⁾ Од хинтерландот биле внесувани во Солун земјоделски производи и производи од индустриските култури, кои во поголем дел служеле за извоз. Скоро сета трговија на хинтерландот се одвивала преку Солун⁷⁾. Со право Dorn на едно место наведува дека „Солун е важно трговско место на Македонците...“⁸⁾.

Основни производи што служеле за извоз од Солун биле земјоделските производи и производите од индустриските култури. Извозот на овие производи бил подложен на разни изменувања како во вредноста, така и во количината. Во 1881 г. имало средна жетва. Општиот извоз на земјоделските производи изнесувал сгсга 790.000 метарски центи, во вредност од 14 милиони франка. Деталниот извоз на одделните артикли бил различен⁹⁾. Следната година, во 1882, вкупниот

¹⁾ Risal P., La ville convoitée. Salonique. Paris 1914, 267.

²⁾ Farley J. L., The Resources of Tuerkey Considered with Especial Reference to the Profitable Investment of Capital in the Ottoman Empire. London 1862 (Михов, Населението на Турција и Бугарија. Софија 1915 I, 106—107).

³⁾ Bianconi, Province de Macédoine, 19.

⁴⁾ Dorn, Die Seehäfen des Weltverkehrs, 96.

⁵⁾ Melia Carmelo, Il commercio e le industria della Macedonia. Bolletino del Ministero e le industria degli affari Esteri VIII (1894) (—M. K. S., Белешки за трговијата и индустријата на Македонија. Из Рапорта на Carmelo Melia. Бугарски Преглед II/IV (1895), 86—110).

⁶⁾ За ова поопстојно види: Todorovitch M. A., Salonique et la Question Balkanique. Paris 1913 (Исто издание и во Белград), 11—15. Robeff A. Th., Die Verkehrs und Handelsbedeutung von Saloniki unter besonderer Berücksichtigung der Wirtschaftverhältnisse seines Hinterlandes. Leipzig 1926, 20—23; Risal. La ville convoitée, 267—28.

⁷⁾ За стопанското значење на хинтерландот од интерес се расправате: Хан J. G., Патување кроз поречину Дрима и Вардара. Београд 1876, 193—236; Mittheilungen der k. und k. osterr.-ungarn. Consulsats-Behörden. Nachrichten XII (1877) (Битола за 1876); Nachrichten XVI (1879) (Битола за 1877); Петровић М., Европска Турска. Трговински гласник VI/69—73 (1894); Arsitch-Sl. Boris, La vie économique de la Macédoine, 105—112.

⁸⁾ Dorn. Die Seehäfen des Weltverkehrs, 102.

⁹⁾ Mittheilungen der k. und k. osterr.-ungarn. Consulsats-Behörden-Nachrichten XXIII (1882), 835—837.

извоз изнесувал 11.287.000 гулдени¹⁾. А, во 1885, извозот се зголемил и изнесувал 35 милиони франка. По една година, во 1886, извозот опаднал на 26.230.800 франка, а понатаму во 1887 г. изнесувал 25.799.000 и во 1888 г. се покачил на 31.980.000 франка²⁾.

Најважни производи на извозот биле житата и тутунот. Извозот на житата покажувал годишно една висина од 454.616 квинтали, со вредност од 6.500.000 франка. Главно се извезувало за Англија, Франција, Италија, Грција, Германија и Холандија. Од тутунот во 1888 г. се извезло 35.000 квинтали со вредност од 12°2 милиони франка; а во претходната 1887 г. со вредност од 11°5 милиони франка. Половината од тој извоз на тутунот заминувал за Австро-Унгарија, а поголема количина и за Русија, Романија и Англија³⁾. Биле извозувани разни количини памук, градежно дрво, опиум, кожи, волна, теписи и др.⁴⁾.

За вносот на европски стоки во Солун не е возможно да се даде веродостоен преглед, бидејќи многу тешко се добивале податоци за текот на трговијата, а истовремено не постоела званично средена статистика. Затоа вносната трговија возможно е да се предаде само делумно. Биле внесувани стоки од разни земји, а во прв ред од Австро-Унгарија и Англија. Вкупниот внос во 1882 г. изнесувал 14.075.700 гулдени⁵⁾. Во последните децении на XIX век, за разлика што извозот опаѓал вносот растел. Во 1886 г. вредноста на вносот изнесувала 43.194.000 франка, 1887 г. 34.652.000 и 1888 г. 33.606.510⁶⁾.

Главни вносни артикли биле мануфактурните производи. Според еден конзулски извештај само во 1881 г. била внесена мануфактурна стока во вредност од 8 милиони франка⁷⁾. Во поголеми количини се внесувала железарија и метали, кинкалерија, хартија, дрвенарија, бижутерија, облека, колонијална стока и др.⁸⁾.

Трет важен трговски центар на Турција бил Смирна, која имала посебна важност во развитокот на малоазиската трговија. За Смирна хинтерландот имал исто така големо значење⁹⁾. Според Dorn градот броел 186.510 жители¹⁰⁾. Странското влијание било во Смирна особено силно. Dorn наведува дека во градот имало околу 39.210 странци и тоа најповеќе Австроунгарци, Французи, Англичани, Германци и др.¹¹⁾. Смирна била исто така главен пункт на извозот и вносот. Се извезу-

1) Jahresberichte-Nachrichten XXV (1883), 244—245.

2) Jahresberichte-Nachrichten XXXII (1886), 773.

3) Dorn, Die Seehäfen des Weltverkehrs, 103.

4) За ова прашање види: Dorn, Die Seehäfen des Weltverkehrs, 103; Melia C.-M. K. S., Белешки за трговијата и индустријата на Македонија, 93—103; Bianconi, Province de Macédonie, 19; Димчев Н., Значението на гр. Солун в трговско отношение Сп. БИДр. II/6—7 (1897), 246—260.

5) Jahresberichte-Nachrichten XXV (1883), 245.

6) Dorn, Die Seehäfen des Weltverkehrs, 102.

7) Mittheilungen XXIII (1882), 837.

8) Dorn, Die Seehäfen des Weltverkehrs, 104.

9) Dorn, Die Seehäfen des Weltverkehrs, 206—210; Georgiades, La Turquie actuelle Paris 1892, 224—226.

10) Dorn, Die Seehäfen des Weltverkehrs, 206.

11) Ibidem.

вало: јужно овошје и зарзават, кожи, теписи, опиум, памук, тутун, маслиново масло, восок и др.¹⁾ Извозот на јужното овошје и на виното изнесувал во 1887 г. 434.500 квинтали, во вредност од 16°6 милиони франка. По една година, во 1888 г., забележен бил растеж од 1 милион квинтали, во вредност од 27°6 милиони франка. Извозот на житата во 1888 г. изнесувал 15.681 тони, во вредност од 2.5 милиони франка. Извозот и на разните индустриски култури бил изразит. Во 1887 г. извозот на памукот изнесувал 57.750 квинтали за 6.9 милиони франка, а по една година, во 1888, изнесувал 25.473 бали во вредност од 5.1 милион франка. Извозот на тутунот во 1888 г. изнесувал 14.628 бали во вредност од 1.5 милиони франка²⁾.

Од вносните производи во прв ред се внесувала мануфактурна стока, железарија, кожни производи, свилени производи, стакло, хартија и др. Податоци за овие вносни стоки дадени се во еден извештај од 1883 г., сочуван во риечкиот Државен архив. Покрај тоа што е истакната важност на Смирна како трговски центар, во овој извештај подробно се наведува карактеристики за секоја вносна стока посебно³⁾.

Нееднаков и нерамномерен бил вносот и извозот на Смирна. Во 1850 г. вносот изнесувал по вредност 31.031.000 франка, а извозот 36.227.000. Во 1860 г. вносот изнесувал 59.663.000 а извозот 46.159.000⁴⁾. Според извештаите на австроунгарските конзуларни службеници во Смирна, можно е да се подвлече вкупниот внос и извоз со поголема веродостојност. Во 1871 г. вкупниот внос изнесувал 35.600.412 франка, а извозот 40.432.228.⁵⁾ Движењето на вносот и извозот во натамошните години пораснал. Така во 1880 г. вносот изнесувал 100.403.305 франка, а извозот 96.311.980.⁶⁾ Во последните децении на XIX век, вносот на Смирна донекаде стагнирал, а извозот останал на исто ниво. Во 1888 г. билансот на вносот изнесувал 72.948.000 франка, а на извозот 96.272.000⁷⁾.

Изнесените податоци сведочат дека трите турски значајни трговски центри играле важна улога во надворешната трговија на Турција која покажувала различно движење. Така, по Кримската војна надворешната трговија на Турција со европските земји силно се развила. Уште во првите години од средината на XIX век вредноста на извозот изнесувала 10.640.000 лири, а на вносот 11.820.000.⁸⁾ Тоа сведочи дека уште од тогаш вносот бил поголем од извозот. Понатамошниот трговски биланс бил нееднаков, но одбележувал еден константен напредок во

1) Renner, Der Aussenhandel der Türkei, 271—272.

2) Dorn, Die Seehäfen des Weltverkehrs, 208—210.

3) DAR-T. K., No 2020 28. XII. 1883. Páner — Trgovačka Komora, Rijeka. 20. XII. 1883.

4) Georgiades, La Turquie actuelle, 224; Според Collas (La Turquie en 1864, 292) вносот во 1860 г. изнесувал 68.613.363 франка, а извозот 53.083.599 франка.

5) Mittheilungen-Nachrichten I (1873), 166.

6) Mittheilungen-Nachrichten XXIII (1882), 853—855.

7) Dorn, Die Seehäfen des Weltverkehrs, 213.

8) Новичев, Очерки економики Турции, 172.

обемот на трговската размена. Бидејќи не постоела за секоја година званична статистика, тешко е да се даде целосна слика на целокупната турска трговија. Постојат податоци, што даваат преглед на таа трговија само во одредени години.¹⁾ Според „Istatistik Jiligi“ турскиот внос за 1880 г. изнесувал (во илјади лири) 17.847.5, а извозот 8.497.0.²⁾ Имаме податоци и од „Bulletin annuel de statistik“ за периодот 1884—1888 г. Според овие податоци вносот изнесува 20.181.000 турски лири, а извозот 12.483.000³⁾ Детален преглед на турската трговија во периодот скоро на една цела деценија (1891—1898) изнесен бил во „Zollcompass“, публикуван од тогашниот австриски трговски музеј. Според тоа, билансот на турската трговија изгледал вака:

Години	внос (турски лири)	извоз (туски лири)
1891—92	24.553.940	15.370.050
1892—93	24.466.985	15.725.542
1893—94	24.108.660	13.262.416
1894—95	24.075.490	13.753.805
1895—96	20.575.670	15.535.625
1896—97	21.360.000	15.428.000
1897—98	24.070.000	13.750.000 ⁴⁾

Наведените погоре цифри сведочат дека постоела нерамномерност помеѓу вносот и извозот и дека восушност произлегува оти вредноста на внесената стока била скоро секогаш изразито поголема од извозената. Тоа од друга страна ја потврдува зависноста на Турција од европските капиталисточки земји. Ако се земе предвид дека светската трговија во 1880 г. изнесувала 14.8 билиони долари (современи), а во 1900 г. 20.1 билиони⁵⁾, тогаш може да се подвлече дека обемот на турскиот трговски биланс претставувал скоро еден само незнатен дел, чиј точен сразмер не е во можност да се пресмета, бидејќи во случајот постои конвертибилност и нема податоци за званичниот курс на валутите.

Особено место во турската надворешна трговија имале: Англија, Австро-Унгарија, Германија, Италија, Франција и Русија. Според еден современик вносот по држави во 1890—1891 г. бил како што следува:

¹⁾ Види во „Istatistik Jiligi“ 272 и кај Sevketti Sureyya., Cihan iktisadiyatında Turkiye, 90 (Новичев, Очерки економики Турции, 286) преглед на динамиката на турската надворешна трговија од 1878—1900.

²⁾ Istatistik Jiligi I—XIV (1931—1932), 272 (Новичев, Очерки економики Турции, 173).

³⁾ Клисуров, Историко-економическата основа на национално-освободителните борби в Турция — Македонско Дело VI/134, 5—8.

⁴⁾ Morawitz, Les Finances de la Turquie, 86.

⁵⁾ За ова гледај: Hayes J. H., Baldwin M. W. Cole, W. C., History of Europe

Австро-Унгарија	22.56	проценти
Англија	43.30	„
Германија	22.56	„
Белгија и Франција	12.35	„
Русија	7.57	„
Италија	2.17	„ ¹⁾
итн.		

Најголем внос имала Англија. Забележителен бил и вносот н Австро-Унгарија. Вкупниот внос-извоз нејзин со Турција, во последната деценија на XIX ек, бил, ваков:

Години	Внос (турски лири)	Извоз (турски лири)
1894—95	4.862.966	1.316.989
1895—96	4.370.975	1.909.038
1896—97	4.202.990	1.496.780 ²⁾

Во последните децении на XIX век Турција имала пасивен биланс. Странскиот внос во Турција секогаш бил поголем од извозот, какошто беше понапред наведено. Така странското влијание станувало сè поголемо во надворешната трговија на Турција³⁾.

4. Поморски, речен и железнички сообраќај

а. Поморски и речен сообраќај

Во втората половина на XIX век бил забележен значаен развој на турскиот поморски и речен сообраќај. Азијатските и европските брегови на Турција биле zgodни за природни пристаништа. Освен тоа, и преку Дунав се одвивал еден значаен сообраќај. Со парискиот договор од 30. III. 1856 г. Црното Море било неутрализирано и било отворено за трговските флоти на сите земји. Исто така и пловидбата по Дунав била интернационализирана. Слободната пловидба низ Проливите била

New York 1953, 888.

¹⁾ Fluminensis, Lettere della Turchia. Constantinopoli 15. XII. 1892. La Bilancia No 290, 21. XII. 1892.

²⁾ Morawitz, Les Finances de la Turquie, 86.

³⁾ Трговијата на европските држави со Турција во последните години од XIX и од почетокот на XX век е изложена во следните статистички прегледи: Англија — Statistical Abstract for the Principal and other Foreign Countries in Each Year from 1902, 44—45; Франција — Annuaire statistique de la France, XIX—XXIII, 164—165, 253—254, 262—263, 281; Австро-Унгарија — Statistik des auswärtigen Handels des osterreichisch-ungarischen zollgebiets, I (1904), 494—495; Германија: Statistik des Deutschen Reichs. VII / 153 (1903), 51—70; Италија: Movimento Commerciale del Regno d'Italia. III (1905), 975—988; Русија — Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам. 1903, 90—91, 442—443.

потврдена и на Лондонската конференција од 31. I. 1871 г. Исто така слободната пловидба по Дунав била утврдувана и натаму, особено на лондонската конференција од 10. III. 1883 г., кога и биле дадени поголеми права на Европската комисија.¹⁾

Учеството на странскиот капитал во поморскиот сообраќај било незнатно, но, неговото влијание било особено изразито во пристаништатата, кои го овозможувале странскиот побрз внос и извоз. Секако дека и од тие причини слабо се развивала турската трговска морнарица. Во 1874—1875 г. вкупниот број на турските параплови (од 100 тони нагоре) изнесувал 29 со 18.060 тони, а на кораби на платна 277 со 43.360 тони.²⁾ Додека, во 1899—1900 г. било забележано значително зголемување. Имено тогаш Турција имала 79 параплови со 47.424 тони и 1.380 кораби на платна со 261.780 тони.³⁾

Поморскиот транспорт бил управуван од пловидбени компании, кои имале седишта во поглавните турски пристаништа. Повеќето од тие компании биле странски, кои располагале со големи капитали. Преку нивното содејство се одвивал поголемиот дел од пловидбата на Турција. Засага со податоци за вкупното движење на пловидбата располагаме само од крајот на XIX век.⁴⁾ Според некои податоци се смета дека турските пристаништа годишно биле посетувани од околу 65.000 кораби.⁵⁾ А според извештајот на D-г Hagel во 1893—94 г. вкупното движење на пловидбата изнесувало; 190.274 кораби со тонажа од 34.137.321 тони.⁶⁾ Додека во 1899—1900 г. пловидбата изнесувала: 43.921 параплови и 142.336 кораби на платна со една тонажа од 35.336.613 тони.⁷⁾

Турскиот поморски сообраќај се одвивал најповеќе преку трите најважни пристаништа: Цариград, Солун и Смирна. Особен растез покажувало цариградското пристаниште во втората половина на XIX век. Бројните настојувања за модернизирање на пристаништето се оствариле во 1894 г. кога било основано „Société anonyme ottomane

¹⁾ За ова види: Noradounghian, Recueil III, 80—81, 103, 333—336, 338, IV, 299, 306.

²⁾ Gazzettino delle varietà. La Bilancia 12, 16. I. 1875, 2.

³⁾ Новичев, о. с., 168.

⁴⁾ Со непотврдени податоци располагаме и за 1865—1869, објавени во риечкиот седмичник „La Bilancia“ (Navigazione nei porti europei ed asiatici della Turchi, dal 1865—69. La Bilancia 180, 9. V/II. 1872, 3). Податоците се следни:

god.	1865	br.	3323	со тонажа	1.279.284
„	1866	„	3058	„	1.287.057
„	1867	„	3284	„	1.475.701
„	1868	„	3223	„	1.510.843
„	1869	„	3225	„	1.780.180

⁵⁾ Бендеров, Военная География и статистика Македони и соседних с нею областей Балканскаго Полуострова. СПб 1890, 120.

⁶⁾ DAR. P. O. No 45. 254/1894. Dr Hagel—Baron Calice Constantinopel, 20.X. 1894.

⁷⁾ Morawitz, Les Finances de la Turquie, 196.

des quais, docks et entrepôts de Constantinople", које се грижело за градба и експлоатација на пристаништето.¹⁾

Движењето на пловидбата во цариградското пристаниште покажувало постепено зголемување. Според Collas вкупното движење на пловидбата изнесувало во 1863 г. 34.580 кораби со 3.675.486 тони.²⁾ Во 1887 г. пловидбата изнесувала 17.344 кораби со 8.666.012 тони, од кои само 8.709 параплови. По една година, во 1888, се забележува зголемување и тоа 19.445 кораби со 10.829.991.) тони При крајот на XIX век било забележено знатно зголемување во движењето на пловидбата. Така во 1897—98 г. вкупното движење изнесувало 32.300 кораби со 11.310.478 тони.⁴⁾ А во 1899—1900 г. тоа вкупно движење изнесувало 8.743 параплови и 22.335 кораби на платна со вкупно 9.985.181 тони.⁵⁾

Значаен поморски сообраќај се одвивал и преку солунското пристаниште. До последните децении на XIX век Солун немал модерно пристаниште. Концесија за градба на пристаништето била дадена дури во 1888 г. Договор, бил заклучен на 20. VII. 1896 г. Со тоа се овозможило да се создаде друштво за градба на пристаништето. А основанието на друштвото било остварено во 1897 г. и тоа под име „Société ottomane de constuction du port de Salonique". Градбата на пристаништето била завршена во 1901 г.⁶⁾

Во поморскиот сообраќај Солун располагал отпрвин со голем број кораби на платно, додека по 40-те години од XIX век, се зголемила употребата на парапловите, Во втората половина од истиот век, Солун сврзал врски со сите европски пристаништа. Пловидбата се раководела од голем број, предимно странски, пловидбени компании.⁷⁾

Вкупната пловидба на солунското пристаниште можно е да се утврди само за определени години. Во 1848—1851 г. движењето на пловидбата изнесувало 1.097 кораби со 130.021 тони. А во 1878 г. пловидбата изнесувала 5.157 кораби со 349.940 тони.⁸⁾ Според австроунгарски конзулски извештаи во 1881 г. во Солун пристигнале 687 кораби со 100.235 тони, а испловиле 658 со 284.399 тони.⁹⁾ А во 1885 г. ушло-виле 511 параплови со 489.841 тони и 3.826 кораби на платна со 90.033 тони. Истата година испловиле 514 параплови со 491.852 и 3.810 кораби на платна со 88.208 тони.¹⁰⁾ При крајот на векот движењето се зголе-

¹⁾ Morawitz, Les Finances de la Turquie 189.

²⁾ Collas, La Turquie en 1864, 477.

³⁾ Dorn, Die Seehäfen des Weltverkehrs, 129.

⁴⁾ Bilan de l'exercice 1897 —1898 et Statistique générale de la Navigation dans les Ports Ottomans. Constantinople 1899, 1. (DAR. P. O., No 5436, 18. VIII. 1899).

⁵⁾ Morawitz, Les Finances de la Turquie, 196. За периодот 13. III. 1899 до 12. III. 1900 г. во „Jaresberichte" (Nachrichten LXXIV, 1900, 1496) изнесен е ваков преглед на пловидбата: 5714 параплови со 7.517.550 тони и 3.385 едреначи со 445.855 тони.

⁶⁾ Види: Morawitz, Les Finances de la Turquie, 191—192; Исто: Robeff, Die Verkehrs und Handelsbedeutung von Saloniki., 89—90.

⁷⁾ Bianconi, Province de Macédoine, 20—23.

⁸⁾ За ова види: Бендеров, Военая география и статистика, 698.

⁹⁾ Mitthellungen-Nachrichten XXIII (1882), 832.

¹⁰⁾ Jahresberichte-Nachrichten XXXII (1886), 770.

мило. Така во 1899 г. упловиле 850 параплови со 661.923 тони и 384 кораби на платна со 26.550. Во истава година испловиле 853 параплови со 664.491 тони и 370 кораби на платна со 26.249 тони.¹⁾

Значење за поморскиот сообраќај на Турција имало и пристаништето на Смирна, кое до 1867 година не било уредено. Отпрвин привилегии за градба добиле Англичаните, а подоцна Французите. Концесијата за градба на пристаништето била добиена дури во 1867 г., која била во текот на втората половина на XIX век често обновувана.²⁾

Билансот на поморското движење на Смирна покажува дека и преку ова важно пристаниште се одвивала оживена пловидба. Во 1862 г. движењето на пловидбата изнесувало 3.938 кораби со 460.491 тони.³⁾ Во 1875 г. пловидбата изнесувала 760 параплови со 721.675 тони и 533 кораби на платна со 77.105 тони.⁴⁾ Во 1885, пловидбата изнесувала близу двојно повеќе. Имено упловиле 1.272 параплови со 1.158.688 тони и 449 кораби на платна со 73.998 тони, а близу толку испловиле. При крајот на векот констатираме повторно зголемување. Во 1899 г. пловидбата изнесувала 2.775 параплови со 2.040.184 тони и 3.614 кораби на платна со 99.763.⁵⁾

б. Железнички сообраќај

Железничкиот, како и останатиот сообраќај, му служеле на странскиот капитал. Странските капиталисти биле живо заинтересирани за градба на железничките пруги во Турција, зашто тие служеле како важно транспортно средство за вносот и извозот. Прва железничка пруга била од Смирна до Аидин, која започнала да се гради во 1856 г., а била отворена за експлоатација во 1867 г.⁶⁾ Идејата за градба на пруги низ целата Империја се спровела дури од 1868 г., натаму, кога Портата заклучила прелиминарен договор со група Белгијанци. За поволното заклучување на спогодбите нарочно настојувал познатиот банкар Баронот Хирш. Така, во 1869 г. било основано „Société Impériale des Chemins de fer de la Turquie d'Europe“, кое подоцна се нарекло „Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen“ или скратено „Orientbahnen“ (Источни железници). Од 1879 г. Друштвото имало седиште во Виена.⁷⁾

Позасилена градба на пруги во Турција започнала при крајот на 1870 г. и во почетокот на 1871 г. Во 1873/74 г. биле готови железнички линии од 1.273 км. Во овие години била завршена градбата на неколку значајни магистрала. Во август 1872 г. била готова пругата: Дедеагач—

¹⁾ Jahresberichte-Nachrichten LXXIV (1900), 369.

²⁾ Види: Georgiades, La Turquie actuelle, 311 — 366; исто Morawitz, Les Finances de la Turquie, 193.

³⁾ Collas, La Turquie en 1864, 477.

⁴⁾ Mittheilungen-Nachrichten IX (1876), 268.

⁵⁾ Jahresberichte-Nachrichten XXXII (1886), 191.

⁶⁾ Jahresberichte-Nachrichten LXXIV (1900), 470.

⁷⁾ Morawitz, Les Finances de la Turquie, 390.

Одрин, во јуни 1873 г. Цариград—Белова, а во декември 1874 г. пругата Солун—Скопје и Скопје—Митровица.¹⁾

За сврзување на турските центри со Средна Европа започнале да се водат преговори во 1881 г. За таа цел во 1882 г. во Виена се отворила конференција позната под име „Conférence à quatre“ (или à Quatre perfect). Учествовале: Австро-Унгарија, Турција, Бугарија и Србија. Дефинитивна конвенција била заклучена дури на 9 мај 1883 г., според која се донело решение за соединување на австроунгарската железничка врска со турската.²⁾ Врската била воспоставена дури од 1888 година. Така, на 25 мај истата година била воспоставена врската Виена—Солун, а на 12 август истата година Виена—Цариград. Се градело и во понатамошните години. Така, железничката линија Солун—Битола била отворена за експлоатација на 14 јуни 1894 г. А за спојување на железничката врска Солун—Цариград (преку поврзување на Солун—Дедеагач) била издадена концесија на 8 октомври 1892 година, а експлоатацијата на оваа важна магистрала започнала во 1896 г.³⁾ Освен во Европска Турција⁴⁾ градби на железнички пруги имало и во азијатскиот дел.^{4а)}

Сите железнички линии оделе во правец кон морските пристаништа. Нивната задача се состоела да им го олесни на странците преносот на суровини од внатрешноста и обратно за пласман таму на европските стоки.⁵⁾ Затоа и учеството на европскиот капитал во градбата на турските железници бил по земји ваков:

Франција на	2.077 км. или 39.6 проценти
Германија —	2.565 км. или 49 „
Англија —	610 км. или 11.4 „

Тој вложен капитал се подмирувал со вносот и извозот, а и со таканаречените „километарски гаранции“, обврска на турската влада да исплатува определена сума пари од секој километар на железничката линија.⁶⁾ Компаниите влечеле големи приходи и од преносот на патниците и стока преку железниците.⁷⁾

¹⁾ Види: Morawitz, Les Finances de la Turquie, 375—377; исто Friedrich R., Die Orientbahnen und deren Ausschluss an das griechische und das kleinasiatische Bahnnetz. „Balkan und Naher Orient“, 275—277.

²⁾ Види: Morawitz, Les Finances de la Turquie, 376—377;

³⁾ Види: Noradounghian, Recueil IV, 284, 315—324; исто Morawitz, Les Finances de la Turquie, 379—384; Arnaoutovitch Dr., Historire des chemins de fer Jougoslaves, Paris, 1937, 126—128.

⁴⁾ За ова прашање поопширно види: Morawitz, Les Finances de la Turquie, 387; Friedrich, Die Orientbahnen., 286—287.

^{4а)} За ова види: Hecker, Die Eisenbahnen des Asiatischen Türkei. — Archif Eisenbahnwesen 6 (1916).

⁵⁾ Новичев, Очерки економики Турции, 132.

⁶⁾ Миллер, Очерки новейшей истории Турции, 13—14.

⁷⁾ Morawitz, Les Finances de la Turquie, 385.

IV. ТРГОВСКАТА ПОЛИТИКА НА АВСТРИЈА (АВСТРО-УНГАРИЈА) СО ТУРЦИЈА, И НЕЈЗИНОТО ВЛИЈАНИЕ ВРЗ РИЕЧКО-ТУРСКИТЕ ТРГОВСКИ ВРСКИ

Изложениот осврт на стопанските прилики на Ријека и на Турција во текот на втората половина на XIX век, сведочи дека постоеле поволни услови да се развијат помеѓу нив раширени заемни трговски врски. Овие трговски врски во својата суштина зависеле од ред елементи што го условил нивниот пораширен развиток. Во прв ред тука спаѓаала трговската политика, оној регулатор на надворешната трговија на секоја земја, на нејзините врски со останатите држави. Бидејќи Ријека се наоѓала во состав на австриската, а од 1868 г. на австро-унгарската Монархија, нејзината трговска политика се вклопувала и била зависна од општата трговска политика на Монархијата. На тој начин Ријека влегувала во трговско-политичките односи на Монархијата со Турција.

По Кримската војна западноевропските капиталистички држави, за да ги зачуваат и да ги утврдат своите привилегии во Турција и пред се својата доминантна положба во турското стопанство, заклучиле со неа поволни трговски договори. Во текот на 1861—1862 година неколку капиталистички држави успеале да извлечат од Високата Порта, преку заклучените трговски договори, поволни концесии за слободна трговија и пловидба. Со овие договори им се признало на странските држави правото слободно да внесуваат и да извезуваат стока од Турција. Со тие договори вносните такси биле фиксирани на 8%, а додека извозните од 8% се намалувале секоја година, а на крајот на осмата година опфаќале само 1%. Транзитната царина се намалила на 2%. Со право е забележано дека имено со овие договори се определувала трговската политика на Турција.¹⁾

Настојувања за заклучување на поволен трговски договор со Турција пројавувала и Австрија. Овие настојувања вродиле со успех во 1862 година. Најпрвин на 13 март 1862 година Австрија заклучила со Турција поволна за нејзината трговија царинска тарифа, која била во сила 7 години.²⁾ А подоцна, на 22 мај истата година, бил заклучен во Цариград и трговски договор, кој бил ратифициран исто во Цариград на 6 јули истата година. Договорот содржи 22 члена.³⁾ Содржината на договорот била базирана врз Балта-Лиманската конвенција од 1838 година, а исто така и врз дипломатската кореспонденција на Портата со австриската Интернунција во Цариград.⁴⁾

Во овој договор е нагласено дека тој претставува една неопходна мерка за поволната трговија и пловидба помеѓу обете држави. Даде-ните од порано права и привилегии со капитулациите, договорите и аранжманите биле со овој договор се потврдени. Така, например во

¹⁾ Новичев, о. с., 182—183.

²⁾ Види: Noradounghian, Recuil III, 185;

³⁾ Договорот е објавен во Noradounghian, III, 193—202.

⁴⁾ За ова прашање види: Grunzel, Die Handelbeziehungen Oesterreich-Ungarns zu den Balkanländern, 18—19.

чл. 3 било подвлечено правото на австриските поданици слободно да внесуваат и да извезуваат стока за Турција. Потем, детално е прецизирано прашањето за австриските трговци, кои можеле слободно да купуваат турска стока и да ја препродаваат во внатрешноста на Империјата со плаќање на односна такса. (чл. 4) За внесена австриска стока се плаќала единствена царина од 8% од нејзината вредност. Извозната царина изнесувала 8%, но таа се намалувала секоја година, така што на осмата година изнесувала 1%. Вносната стока можела да се внесува во сите делови на Отоманската империја без исклучок. Се предвидела можноста стоката да може да се реекспортира за време од шест месеци и тоа за транзит. Во овој случај се пресметувала разликата помеѓу вносната и транзитната царина и се одредувала точната такса. (чл. 6) Во чл. 7 и 8 се прецизирано прашањето за карактерот и условите на трговијата во пограничните краишта. За ова прашање бил заклучен и Додатен акт кон трговскиот договор. Во чл. 10 се подвлекол односот на Високата Porta спрема транзитната трговија. Исто се подвлекла намерата на Портата да фаворизира таква трговија и да дава за нејзиниот поволен развиток потребни концесии. Транзитната такса од 3% се редуцирала на 2%. Се предвидела можноста австриските трговци слободно да се занимаваат со трговија во границите на Отоманската Империја, да ги уживаат истите права како и останатите странски трговци. (чл. 11) Во членот 12 воведена е одредбата за спорување правото на австриските трговци слободно да можат тутунот и солта да ги внесуваат во Империјата. Тие во границите на Империјата имале право да водат трговија со артикли, но со плаќање на односни такси. Од друга страна и за количината на извозот на тие артикли потребно било да се декларира во Администрација на царината, со плаќање на такса. Се предвиделе и одредби во врска со упловувањето и испловувањето на австриските кораби во отоманските пристаништа. Исто така за преминот низ Дарданелите и Босфорот се предвиделе што помало возможно задоцнување. (чл. 14) При своето доаѓање во пристаништата на Отоманската Империја капетаните на корабите биле должни да депозираат во Царината едно копие од своите документи. (чл. 15) На крајот се прецизирале и завршните одредби на договорот. Заклучениот договор имал важност 28 години од денот на размената на ратификациите. Се предвиделе и модификации што во тек на време би се појавиле, но тие да се извршат во рок на 14 и на 21 година. Посебно со членот 21 се предвидело да се оформи една комисија од Високите страни договорнички за установавање тарифа за царинските такси на стоките внесени од Австрија и извезени од Турција. Важноста на тарифата се установило да биде во сила седум години од датата на потпишувањето. Секоја страна договорничка имала право да побара ревизија на тарифата. Меѓутоа, тарифата и натаму сукцесивно во рок од седум години продолжувала да е во сила.¹⁾

¹⁾ Noradounghian, Recueil III, 193—200.

Откако завршиле седум години од заклучувањето на тарифата од 13 март 1862 година, се искристелизирала потребата да се изработи нова тарифа, особено во врска со чл. 21 од трговскиот договор. На тој начин конечна редакција на тарифата изработиле комесарите на австро-унгарската амбасада во Цариград и претставници од Високата порта. Тарифата влегла во сила на 15 јуни 1872 година. Таа содржи 225 члена во кои само во 77 позиции биле фиксирани специфични царини, а во останатите 148 се третираше прашањето на вносот и на неговата вредност со царина од 8% на местото во Цариград, а 10% за довоз од границата во Цариград. Даден е преглед и на сите стоки што биле внесувани од Австро-Унгарија во Турција. Биле предвидени и посебни одредби за специфичен род стока, како и начинот за плаќање и пријавување.¹⁾

Недостатоците на оваа тарифа биле веднаш забележани. На ова најповеќе наблегнувал Никола Пауновиќ, правник од Цариград. Во неколку писма тој го образложил своето мислење по ова прашање. Во едно писмо од 17 јули 1872 година упатено до австро-унгарската Трговска комора во Цариград тој инсистирал да се разгледа од комората прашањето за ревизија на тарифата. Во одговорот на Комората од 17 септември истата година се примило мислењето на Н. Пауновиќ и се подвлекла потребата од таквата ревизија што била преземана од одговорните фактори на австро-унгарската влада. Со приложување на споменатите писма, Н. Пауновиќ се обрнал и до риечката Трговска комора со писмо од 21 октомври истата година и одново го подигнал прашањето за ревизија на тарифата и инсистирал за давање на нови предлози на трговците во врска со тарифата.²⁾ Во истата смисла Н. Пауновиќ говори и во друго писмо од 14 ноември 1872 година упатено исто така до риечката Трговска комора. Според него новата тарифа значела повеќе штета отколку полза за австро-унгарската трговија.³⁾

Во врска со одредбите на трговскиот договор за евентуално модифицирање на договорот при навршување на 14 години, скоро во сите австро-унгарски трговски комори се разгледало ова прашање.⁴⁾ Ова било предмет на сериозни разгледувања и од општествените и стопанските фактори на Ријека. Најпрвин унгарскиот министер за трговија со писмо од 5 јануари 1875 година му обрнал внимание на Губерниумот во Ријека за австро-турскиот договор од 1862 година и инсистирал да се запознаат интересентите и да поднесат евентуални измени и дополнувања на договорот.⁵⁾ Од своја страна Губерниумот на Ријека со писмо од 20 јануари од наведената година и обрнале на риечката

¹⁾ Pomorska oblast — Trgovačka Komora, DAR — No 665/2043, 24. VIII. 1872.

²⁾ N. Paunovich, Carigrad — Trgovačkoj komori, Rijeka (DAR — Trgovačka Komora (T. K.) No 897, 28. X. 1872).

³⁾ N. Paunovich, Carigrad — Trgovačkoj komori, Rijeka (DAR — T. K. No 982, 25. XI. 1872). Настојувањата на N. Paunovich во врска со ревизијата на тарифата се споменуваат и во понатамошните години. (Studio e Lavoro No 6, 11. XI. 1876, 4).

⁴⁾ За овој случај интересно е дека и љубљанската трговска комора го изнела своето мислење во специјално изложување, кое носело наслов: „Die krainische Handels- u. Gewerbekammer über den österreichisch-türkischen Handels- und Schiffahrts-Vertrag“. Laibach, s. a.

⁵⁾ DAR. Gubernij (Gubern.), No 66, 18. I. 1875.

Трговска комора внимание на погоре споменатото.¹⁾ За да го добие мислењето на своите членови по споменатото прашање и за бараните евентуални предлози, риечката Трговска комора оформила комисија, која во целост го разгледала споменатото прашање.²⁾ Комисијата во состав од најистакнати трговци и фабриканти од Риека поднела извештај на 4 март 1875 година.³⁾ Во овој извештај се потенцирало значењето на трговскиот договор и на царинската тарифа и се инсистирало на некои нивни есенцијални измени. Се подвлекла потребата од потпишување на нова конвенција, која би овозможила пораширена размена на стоки помеѓу обете земји. Особено се нагласило значењето на железничките и поморските врски. Предимно се потрцртале оние железнички јазли преку кои се поврзувала и Риека. Тенденцијата се состоела да се овозможи што поголем пласман на риечките производи на турските пазари. А во одделот за договорот и тарифата се нагласила потребата од избегнување на евентуални пречки при оцаринување на австро-унгарската стока при пристигнување во Турција. Се барала една општа редукација на царината и нејзина постепена употреба во зависност од постојните услови. Во врска со извозната царина било предложено таа да се ограничи на 1% од вредноста. На крајот ондов се подвлекла полезноста од пласманот на риечката стока во Турција.⁴⁾

Овие настојувања во правец на модифицирање на извесни ставови во трговскиот договор и на царинската тарифа, довеле до заклучување на нова тарифа во 1877 година, која траела до 14. VI. 1884 год.⁵⁾

По истекот на 21 година од заклучувањето на трговскиот договор, во 1883 година одново се разгледувале прашањата што биле поврзани со договорот, а исто така и со царинската тарифа. Во наведената година Турција настојувала за ревизија на сите договори. Се инсистирало на диференцијалната тарифа во зависност од стоката, како и зголемување на вносната царина од 8% на една граница од 3—20%.⁶⁾

Дискусиите се деле и во врска со царинската тарифа чиј рок истекнувал на 15 февруари 1884 година. Министерството за трговија во Будимпешта во една нота од 1 октомври 1883 година, упатена до Трговската комора во Риека, обрнало внимание на потребата од обновување на тарифата со фиксирање вредноста на односните стоки.⁷⁾ По истекот на рокот во 1884 година тарифата била односно потврдена и влегла во сила.

Преговорите за заклучување на нов австро-унгарско-турски трговски договор се оддолжиле. Тие се провлекле од 1883 до април 1890 година, кога на 5 јули истата година истекнувал 28 годишниот рок на трговскиот договор. Врз база на законските одредби (закони од 12. VI. 1890, 28. XII. 1890 и 17. XII. 1891 г.) австро-унгарските прет-

¹⁾ DAR. T. K., No 36/66, 21. I. 1875.

²⁾ Circolare No 97, Trgovačka komora, Rijeka (DAR. T. K., No 97, 14. II. 1875)

³⁾ Circolare No 159, Trgovačka komora, Rijeka (DAR. T. K., No 159, 3. III. 1875).

⁴⁾ DAR. T. K., No 187, 11. III. 1875.

⁵⁾ За ова види: Baron Call, Die Turkischen handeltractate und tarif Conventiionen, 134.

⁶⁾ За ова види: Morawitz, Les Finances de la Turquie, 330—331,

⁷⁾ DAR. T. K. No 1598/1197, 12. X. 1883,

ставници во Цариград биле ополномоштени до дефинитивното заклучување на нов трговски договор, провизорно да се регулира трговскиот промет со Турција. Но, во врска со тоа бил донесен само еден нацрт за специфични конвенциони тарифи, кој служел, во извесна смисла, за регулатор во трговската размена¹.)

За споменатиот однос на австро-унгарските трговски фактори спрема заклучувањето на нов трговски договор со Турција биле известени и риечките стопанственици и заинтересирани установи. Со „Confidenziale“ Губерниумот на Ријека ја известил Трговската комора на 19 јуни 1890 година за горното. Се инсистирало повеќе да се фаворизира извозот за Турција.²) Споменатите законски одредби за регулирање на трговските врски со Турција биле од страна на унгарското министерство за трговија, со писмо од 27 декември 1891 година, дадени на знаење на риечката трговска комора.³)

Во преговорите за заклучување на нов трговски договор помеѓу Австро-Унгарија и Турција послужил за база на германско-турскиот договор од 26 август 1890 година. Меѓутоа, со овие преговори доста се одоговлекувало. Во исто време турската влада настојувала кај Големите сили за обновување на трговските договори. За таа цел кај турското министерство за надворешни работи во Цариград било откриено специјално трговско одделение, кое имало за задача да ги изучува прашањата што се однесувале до трговските договори и за состојбата на турските производи по однос на странските.⁴) Особени тешкотии имало во трговските преговори со Австро-Унгарија, која не се сложувала со некои мерки на турските власти при прегледувањето на некои вносни стоки. Меѓутоа и натаму се инсистирало од турските званични кругови, потребата за што поскорешно заклучување на нов трговски договор помеѓу Турција и Австро-Унгарија⁵). Меѓутоа, ова прашање и натаму се одолговлекувало од страна на Австро-Унагрија.⁶)

Спомнативе трговски договори чинеле суштествен дел во трговската политика на Турција и Австро-Унгарија. Тие од друга страна претставувале многу значаен фактор за подобро поставување основите на трговските врски помеѓу Ријека и Турција во втората половина на XIX век.

¹) За ова прашање: *Relazione* 1890, 6; исто: Grunzel, *Die Handelbeziehungen...*, 20.

²) *DAR* — Т. К. No 1756/1846, 19. VI. 1890.

³) *DAR* — Т. К. No 4446/4300, 29. XII. 1891.

⁴) Новооткрито трговско одделение при Министерството за внршните дела в Цариград, Сп. Б. И. Др. I/4 (1886), 299.

⁵) *Turkey and Austria-Hungary. The Oriental Advertiser* No 1639, 11. VIII. 1896, 2.

⁶) Дури за време на владеењето на Младотурците, кога во Цариград се заклучил австро-унгарско-турски државен договор, на 26. II. 1909 г., се воделе и преговори за заклучување на нов трговски договор помеѓу нив. Се прецизирало дека две години по ратификацијата на овој договор Австро-Унгарија требало да заклучи со Турција трговски договор. (*Der Osterreichisch-Turkische Staatsvertrag vom 26. Februar 1909. Oesterr. Monatsschrift* No 3 (1909), 25—26). Во врска со развивањето на трговските и политичките односи помеѓу Австро-Унгарија и Турција во она време, некои турски великодостојници и стопанственици организирале кон крајот на 1909 г. голем студиски пат низ Австри-Унгарија. Тие ја посетиле и Ријека. (*Turkische Studienreise in Oesterreich. — Osterreichische Monatsschrift* No 1 (1910), 7—8).

Hristo Andonov-Poljanski

DIE GRUNDLAGE DER HANDELSBEZIEHUNGEN ZWISCHEN RIJEKA (FIUME) UND DER TÜRKEI IN DER ZWEITEN HÄLFTE DES XIX. JAHRHUNDERTS.

ZUSAMMENFASSUNG

In dieser Arbeit behandelt der Autor die Gründe, die zu den Handelsbeziehungen zwischen Rijeka und der Türkei in der zweiten Hälfte des XIX. Jahrhunderts beitrugen. Hier betrachtet der Autor die Fragen der ältesten Rijeka-türkischen Handelsbeziehungen, wirtschaftlichen Besonderheiten Rijekas und der Türkei in der zweiten Hälfte des XIX. Jahrhunderts und die Handelspolitik von Osterreich-Ungarn und der Türkei und ihren Einfluss auf Rijeka-türkische Beziehungen in der zweiten Hälfte des XIX. Jahrhunderts.

1.

Im ersten Abschnitt bearbeitet der Autor die ältesten Beziehungen zwischen Rijeka u. der Türkei, beginnend vom Ende des XV. bis zur zweiten Hälfte des XIX. Jahrhunderts. Die Beziehungen bis zum XVIII. Jahrhundert behandelt er so ganzim allgemeinen, da es bis dahin nicht zu ausdrucksvollem Handelsaustausch zwischen Rijeka u. der Türkei kam. Aber schon in XVIII. Jahrhundert entstanden neue Momente, als es in Rijeka und auch in der Türkei zu neuen gesellschaftlich-ökonomischen Veränderungen kam.

Ein wichtiges Moment bedeutet der österreichisch-türkische Handelsvertrag vom 27. Juli 1718 und die Proklamation Rijekas zum Freihafen mit Patent vom 18. März 1719. Diese Geschehnisse ermöglichten ein verstärktes Abwickeln der Handelsbeziehungen zwischen Rijeka und der Türkei. Als Zeugnis dafür dient dem Autor das Material aus dem Rijekaer Staatsarchiv in der Zeit vom 1720—1733, aus welchem er feststellte, dass sich türkische Kaufleute in Rijeka aufhielten sowie auch über die von ihnen durchgeführten kaufmännischen Manipulationen in diesem Hafen. Für diese Periode u. besonders für 1730—1740 bedient sich der Autor ausserdem auch des bedruckten Materials des Ragusaer Staatsarchives, in welchem glaubwürdige Daten über die Überfuhr von Gettreide und anderen Waren von Drač nach Rijeka und umgekehrt gegeben sind.

Ein wichtiges Moment für das Aufleben der Rijeka-türkischen Handelsbeziehungen bedeutet auch die Herrschaft Napoleons in Rijeka. Damals spielte Rijeka auch eine wichtige Rolle im Transit vom Osten nach den französischen Reichen in Europa, als der Handelsverkehr mit der Türkei auflebte. Eine sperierte Aktivität im Verbreiten dieser Handelsbeziehungen entwickelte das türkische Vicekonsulat in Rijeka, welches wahrscheinlich im Jahre 1809 eröffnet wurde.

Die Entwicklung der Handelsbeziehungen zwischen Rijeka u. der Türkei war auch nach 1814 lebhaft, als Rijeka neuerlich an Österreich zurückfiel. Zu dieser Zeit sind zahlreiche Daten über den bedeutenden Handelsverkehr zwischen Rijeka u. der Türkei verzeichnet.

2.

Im zweiten Abschnitt hält sich der Autor bei den wirtschaftlichen Verhältnissen in Rijeka im Laufe der zweiten Hälfte des XIX. Jahrhunderts auf. Seine Ausführungen beginnt er mit 1848 und weiter, als in Rijeka eine starke Entwicklung der Industrie begann, als der Weg für das ungestörte Eindringen österreichischen u. ausländischen Kapitals offen war. Von 1860 an bemühten sich ungarische kapitalistische Kreise die Hauptposition zu bekommen. Sie erhielten diese Möglichkeit durch den Abschluss des österreichisch-ungarischen Abkommens von 1867, nach welchem Rijeka bis zum definitivem Abkommen mit den Kroaten Ungarn überlassen wurde. Da die kroatische Bourgeoisie schwach in Rijeka war, führte sie in gewissem Sinne Abtretungen an die ungarische Bourgeoisie durch, die dann mit dem bekannten Paragraphen 66 des kroatisch-ungarischen Abkommens von 1868 sanktioniert wurden.

Zur Zeit der ungarischen Domination in Rijeka erlebte der Industriekapitalismus in seine grosse Entwicklung. Die ungarischen Kapitalisten investierten genug in Rijeka und das zur Ausbaunung des Hafens, zum Bau der Eisenbahn, welche Rijeka mit dem Hinterland verbindet und zur Vergrößerung des Handelsverkehrs. Dies bedingte die Entwicklung der Industrie in Rijeka, besonders die Vervollkommnung der einzelnen Produktionszweige u. in Verbindung damit die Vervollkommnung der kapitalistischen Art der Produktion. Besonders ausdrucksvolle Entwicklung war bei den Industrieprodukten, die für die Ausfuhr bestimmt waren, zu verzeichnen.

Die Vergrößerung der wirtschaftlichen und industriellen Entwicklung bedingte, dass Rijeka das Zentrum des Aussenhandels wurde, sowohl als wichtiger Hafen an der Adria als auch als wichtiger Hafen für die Reichthümer von Kroatien, Slavonien und Ungarn. Wichtige Ausfuhrartikel waren landwirtschaftliche Produkte, Holz und verschiedene Holz-Produkte, Eichenfassdauben, Papier u. anderes. Bedeutend war auch die Einfuhr über Rijeka. Eingeführt wurden jene Produkte, die in erster Linie für die Industrie in Rijeka nötig waren. Die allgemeine Bilanz der Einfuhr u. der Ausfuhr in Rijeka zeigte ein ständiges Anwachsen. fast immer herrschte die aktive Bilanz vor der passiven.

Der wirtschaftliche Fortschritt von Rijeka war auch im Anwachsen ihres Seeverkehres bemerkenswerth. So lange die Segelschiffe im Seeverkehr dominierten, war Rijeka das Zentrum, aber mit dem Auftauchen der Dampfschiffe hatte Triest erstmalig die Vorherrschaft. Von 1882 an aber als das ungarische Kapital auch in die Dampfschiffahrt eindrang, begann Rijeka ernstlich Triest in Bezug auf Dampfschifferei zu konkurrieren mit der Gründung der Schiffahrtsgesellschaft in Rijeka wuchs die Schifferei besonders an.

Damit wurde Rijeka ein ernstlicher Partner für Triest und begann eine immer wichtigere Rolle an der Adria zu spielen. In Verbindung damit machte der Handel mit andern Ländern immer grössere fotschritte, so auch mit der Türkei.

3.

Im dritten Abschnitt gibt der Autor eine übersicht über die wirtschaftlichen Verhältnisse in der Türkei im Laufe der zweiten Hälfte des XIX. Jahrhunderts. Damals entstanden in der Türkei bedeutungsvolle gesellschaftliche und ökonomische Veränderungen durch den immer grösseren Einfluss des Westeuropäischen Kapitals, das immer eine grössere Position in seiner Ökonomie einnahm. Dieser Einfluss nahm besonders in der Epoche des Imperialismus grossen Umfang als die Türkei eine halbe Kolonie der imperialistischen Staaten wurde.

Der Umfang des türkischen Handelsaustausches zeigte in der zweiten Hälfte des XIX. Jahrhunderts schon ein beständiges Anwachsen, aber es war eine Ungleichheit in der Ein — und Ausfuhr zu verzeichnen, was das Resultat ihrer Abhängigkeit von den kapitalistischen Staaten war. Diese Abhängigkeit dehnte sich auch auf ihren See-fluss u. Eisenbahnverkehr aus.

Besonders ausdrückvoll war die Teilnahme von ausländischem Kapital in der Seeschifffahrt und im Hafenbau. Das bedingte, dass sich über die grossen türkischen Häfen ein bedeutender Verkehr abwickelte. Der Einfluss ausländischen Kapitals war auch im Eisenbahnverkehr, ebenso stark weil diess von seiner Exploitation grosse Profite herauszog.

4.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse in Rijeka u. in der Türkei schufen in der zweiten Hälfte des XIX. Jahrhunderts schon genug Bedingungen, dass sich zwischen ihnen verbreitete Handelsbeziehungen entwickelten. Dieses Problem enthält eine Reihe von Elementen zwischen welcher in erster Linie die Handelspolitik Österreich-Ungarns mit der Türkei fällt, spezieler in der Verbindung mit Rijeka, auf welche sich der Autor im 4. Abschnitt beschränkt. Darin spricht er erstlich von der Aktion Österreich-Ungarns bezüglich des Abschlusses des Handelsabkommens mit der Türkei, welches im Mai 1862 abgeschlossen wurde. Nach diesem Abkommen waren den österreichischen Staatsbürgern günstige Möglichkeiten für freie Waren-Ein-u. Ausfuhr gegeben, in die Türkei und aus derselben. Der Einfuhrzoll war mit 8% vom Wert der Ware fixiert, ebensoviel betrug der Ausfuhrzoll, aber dieser verringerte sich jedes Jahr, sodass er in 8. Jahr 1% betrug u. der Transitzoll 2%. In Verbindung u. im Charakter des Handelsaustausches untereinander waren auch spezielle Nemen vorgesehen. Es waren spezielle Einzelheiten in Bezug auf das Ein u. Ausfahren von österreichischen Schiffen in türkischen Häfen. vorgesehen. Die Gültigkeit dieses Abkommens war für 28 Jahre mit der Modifikationsmöglichkeit in der frist von 14 bezw. 21 Jahren bestimmt. Andererseits waren auch die Möglichkeiten zur ergänzenden Ausarbeitung spezieller Zolltarife für Ein-und Ausfuhrwaren precisiert.

In Hinsicht der Revision dieser Tarife war eine interessante Korrespondenz zwischen den österreichischen u. türkischen kaufmännischen Faktoren geführt womit auch die Rijekaer en kaufmännische faktoren bekanntgemacht waren.

Die Möglichkeiten der Modifikation des Handelsabkommens von 1862 war auch von der Rijekaer Handelskammer vorgesehen, besonders im Jahre 1876 u. 1883. Man insistierte auf der Schaffung von günstigen Möglichkeiten zur Plasierung der Rijeka. Produkte auf den türkischen Märkten und verlangte eine allgemeine Zollreduktion und besonders eine Beschränkung des Ausfuhrzolles auf 1% vom Werte.

Weitere Unterredungen für den Abschluss, eines neuen österreichisch-ungarischen-türkischen Handelsabkommens blieben ohne Eifolge, da Österreich — Ungarn diese frage hinausschob sich mit einer provisorischen Regulierung des Handelsumsatzes mit der Türkei begnügte. Es wurde nur eine Skizze für die spezifischen konventionem Tarife gebracht, die als Regulator des Handelsaustausches diente.