

Јелена ИЛИЋ МАНДИЋ*

Историјски институт

Београд

О ПОЧЕЦИМА ТРАНСПОРТА И ТРГОВИНЕ ЖИТОМ НА САВИ И КУПИ: ТРАСА ЗЕМУН–СИСАК–КАРЛОВАЦ У ДРУГОЈ ПОЛОВИНИ 18. ВЕКА**

Апстракт: У раду су представљени подаци о транзиту и трговини житом на рекама Сави и Купи у другој половини 18. века. Анализирани су неки од аспеката транзита и трговине на релацији Земун–Сисак–Карловац, попут улоге државе у трговини „према мору“, почетака извоза житарица из угарског залеђа и Баната, услова пловидбе на Сави и Купи, као и неких особености лиферантских и трговачких послова (уговори, цене, трошкови и добит). Рад је претежно утемељен на архивској грађи фонда Земунског магистрата похрањеној у Историјском архиву Београда, као и на објављеним изворима и литератури. Указано је на то да се о интензивном развоју транзита и трговине житом на савско-покупском путу може говорити после 1780. године.

Кључне речи: трговина, жито, Сава, Купа, Земун, Сисак, Карловац, Хабзбуршка монархија, 18. век.

Водени пут који је спајао угарско залеђе и приморје кретао се рекама Дунав/Мориш–Тиса–Сава–Купа, а потом копненим путевима до Трста, Ријеке или Сења. У фокусу овог рада је средишња деоница тог пута, која је водила реком Савом, преко Земуна до Сиска, и даље реком Купом до Карловца. О пловидби, транзиту и трговини на тој деоници више је писано у радовима старије историографије, између осталог, у

* jelena.ilic.mandic@iib.ac.rs

** Рад је настао као резултат истраживања на пројекту Министарства просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије *Од универзалних царстава ка националним државама: друштвене и политичке промене у Србији и на Балкану* (Ев. бр. 177030).

раду Мите Костића о трговини и лађарству на Дунаву и Сави, који је пре шездесетак година објављен у *Историјском часопису*.¹ Покушали смо да рану историју транзита и трговине на поменутој релацији допунимо подацима из докумената архива Земунског магистрата, која се чувају у Историјском архиву Београда.² Овај чланак подсетник је на неке од заборављених, а значајних тема за регионалну историју. Будући да података о пловидби и трговини на Сави у 18. веку нема много и да је далеко већи број сачуван за период прве половине 19. века, наша пажња усмерена је пре свега на упознавање најранијег раздобља пловидбе и трговине на Сави.³

Улога државе била је пресудна у развоју транзита и трговине који су из залеђа водили „према мору“ (*mare versus*). Предуслови за њихов развој постављени су још 1718. године,⁴ али све до 80-их година 18. века не може се говорити о промету већег интензитета на Сави. У првој половини 19. века тај промет је досегао значајнији обим.⁵ Средишњи део пута према мору водио је из угарског залеђа реком Савом, од њеног ушћа у Дунав код Земуна, узводно до Сиска. Подручје између Јасеновца, Сиска и Карловца било је чвориште трговачких путева, у коме су, у зависности од околности

¹ Мита Костић, *О дунавско-савској трговини, лађама, лађарима и лађарским цеховима у XVIII и XIX веку до појаве жељезница*, Историски часопис IX–X (1959) 259–294.

² Историјски архив Београд (ИАБ), фонд: Земунски магистрат (ЗМ). Документа овог фонда користио је у свом раду, осим Мите Костића, и: Танасије Ж. Илић, *Београд и Земун као чвориште пловне мреже Панонске низије од 1740. до 1830. године*, Научни скупови САНУ, књ. 15, Одељење за историјске науке, књ. 3, 1983, 413–435. О пловидби и трговини на основу грађе Новосадског магистрата, у: Васа Стајић, *Војвођани као трговци у 18. и првој поли 19. века*, Гласник Историског друштва у Новом Саду XII (1939) 313–339.

³ На недостатак докумената из 18. века о пловидби и трговини на Сави, и њихову бројност за период од почетка 19. века, из перспективе архива у Броду, указао је: Wilhelm Wagner, *Sava i vojni komunitet Brod (1692–1873)*, Zbornik Historijskog instituta Slavonije i Baranje 15 (1978) 12–13.

⁴ После аустро-турског рата 1716–1718. Хабзбуршка монархија дошла је у посед територија бившег Угарског краљевства до Саве и Дунава, а на кратко и северне Босне и централне Србије (до 1739).

⁵ У периоду 1824–1838. стизало је у Сисак годишње Савом у просеку 296 бродова и око милион вагана жита (46.000 тона) (Mirko Valentić, *Osnovni problemi prometne integracije i jadranske orijentacije hrvatskog poduzetničkog građanstva u XIX stoleću*, Povjesni prilozi 9 (1973) 47–48). Треба имати у виду да су се први пароброди на линији Земун–Сисак појавили 1846. године, захваљујући којима се промет терета повећао (W. Wagner, *Sava i vojni komunitet Brod*, 13).

и правца путовања коришћени токови и долине Саве, Купе и Мрежнице, а потом копнене трасе ка некој од лука – Трсту, Ријеци или Сењу.

Од Сиска је према мору пут водио двома трасама. Или реком Купом до Карловца и потом копненим трасом, тзв. Каролине до Ријеке, или пак узводно Савом и Љубљаницом, а потом копненим путем до Трста.⁶ Након што је 1776. године из јединственог Аустријског приморја (Литорала) издвојено Угарско приморје у коме је Ријека била највећа лука, путовање до Трста или Ријеке постало је избор кретања у оквирима различитих царинских система и политичких надлежности.⁷ Будући да је житарска трговина спајала угарско подручје са приморјем, примат у тој трговини преузела је Ријека. Крајње одредиште за жито и другу робу допремљену тим путем биле су италијанске луке, а пре свега Ђенова. Поред жита, тражена роба из залеђа били су и дуван, восак, вуна, мед, па чак и бакар и гвожђе.⁸

Појачана брига државе око сигурности и функционалности трговинског пута дуж Саве и Купе, који је спајао залеђе са приморјем, коинцидирала је са јачањем њеног интересовања за трговину „на велико“ према удаљеним дестинацијама почетком 80-их година 18. века. Прекоморска трговина и саобраћај били су потпомогнути међудржавним споразумима и другим мерама, о којима је Угарско намесничко веће у Пожуну редовно обавештавало седишта својих жупанија, па и Темишвар као седиште Тамишке жупаније.⁹ Још један од праваца извозне трговине

⁶ Копнена траса од Карловца до Ријеке изграђена је још у трећој деценији 18. века и у част свог покровитеља названа Каролином, али као пут проходан за товарну стоку, не и за кола. Каролину је тек почетком 19. века заменила за превоз погоднија траса тзв. Лујзијане. У међувремену, алтернативни пут до мора постала је и у осмој деценији 18. века изграђена цеста Јозефине, која је водила до луке Сењ. Иако нешто дужи, пут од Сиска или Карловца преко Љубљане до Трста имао је блаже успоне и био лакши за превоз, а поред тога, опскрбљивао је највећу аустријску луку, боље повезану са немачко-аустријским земљама од осталих јадранских лука. Добар део 18. века пут до Трста био је чешћи избор превозника и трговаца.

⁷ Sonja Jordan, *Die kaiserliche Wirtschaftspolitik im Banat im 18. Jahrhundert*, München 1967, 193–195.

⁸ Исто, 197–198.

⁹ Такав споразум био је и онај којим се унапређују извоз вина, дрвне грађе и других производа из царских наследних покрајина у Велику Британију из 1782. године. Годину дана касније, септембра 1783, Пожун је обавестио Темишвар и Ријеку о увозу америчког дуванског семена, познатог вирџинијског дувана, и могућностима набавке тог семена. Два месеца касније, новембра 1783, Пожун је упутио окружни позив да се пријаве сви заинтересовани за реализацију

Монархије, актуелан од 1780. године, био је и извоз из Трста према Цариграду.¹⁰ Поред тога, посебну пажњу Хабзбурзи су поклањали путу који је према Османском царству и Оријенту отварао Дунав. Једна од најстаријих привилегија за трговину разним производима са Цариградом преко Црног мора додељена је 1772. године грофу Штарембергу. Он је ради реализације трговине на велико у Земуну купио кућу и претворио је у магацин. Његови амбициозни трговачки планови на тој релацији нису заживели, извесно због ограничења у пловидби Дунавом, а његова кућа-стовариште у Земуну стављена је на лицитацију већ 1781. године.¹¹ Реализацију трговине ка Цариграду ометале су разне околности, попут оправданог страха од куге и разбојника, због којих се трговци нису олако одлучивали на путовање с робом кроз несигурну територију османских балканских провинција.¹² Стварна експлоатација дунавског пута као алтернативног извозног правца остала је више део планова и фантазија малобројних предузетника-авантуриста.¹³ Без срећног исхода остала је и привилегија за трговину низ Дунав додељена 1786. године

експедиције лађе „Кобенцл“ из Трста у Индију и Кину и назад, чији је носилац било Азијатско трговачко друштво у Трсту. Недуго потом, Тамишка жупанија је обавештена и о томе да је почев од 15. маја 1784. успостављен поштански саобраћај од Трста до Грчке. У: *Тамишка жупанија (1779–1849). Каталог одабраних садржаја докумената (1782–1784)*, научно информативна средства о архивској грађи, књ. XIV/2, прир. Митар М. Крејић, Архив Војводине, Нови Сад 2008, 35, 94, 66, 134.

¹⁰ I. Erceg, *Trgovina između Habzburške monarhije i Turske preko sjevernojadranskih luka*, *Jadranski zbornik VII* (1973) 164–165.

¹¹ После руско-турског рата (1768–1771), у коме Хабзбуршка монархија није отворено учествовала, настаје низ планова за трговински продор према Црном мору и Оријенту. Стога, није случајно то да је баш 1772. додељена привилегија једном приватном лицу за трговину са Оријентом преко Дунава и основан магацин за складиштење робе у Земуну (Танасије Ж. Илић, *Београд и Србија у грађи архива Земунског магистрата*, Београд 1979, 353–362). Нема података о томе да ли је Штаремберг заиста пословао низводно Дунавом и колико успешно. Вероватно се његов промет још увек држао традиционалних караванских путева према Солуну, пре него водених.

¹² Johan Christian von Engel, *Staatskunde und Geschichte von Dalmatien, Croatien und Slavonien*, Halle 1798, 391.

¹³ Пут Дунавом ка Цариграду опловио је трговац Валентин Голнер 1786. године и завршио га у Трсту. Десетак година касније (1795), исти пут прешао је и о њему известио ријечки трговац Адамић (*Adamićevo doba: 1780–1830*, прир. Ervin Dubrović, *Muzej grada Rijeke, Rijeka 2005*, 166).

земунској компанији „Алекса Ратковић и Филип“, иако је њен подухват досегао Цариград.¹⁴

У време када је отворено тржиште у Италији, већ су постојала већа и ближа тржишта за извоз хране из јужне Угарске и Баната. Вероватно највећи део банатског и славонског жита завршавао је на неутољивом тржишту суседних османских провинција – у Босанском, Смедеревском и Видинском санцаку. Производња у балканским провинцијама била је недовољна за покривање потреба турских посада и великих градова, нарочито у годинама слабијег рода или ратова. Босански везири су жито набављали преко Брода,¹⁵ док је из Земуна, Панчева и Оршаве, оно одвожено у Београд, Смедерево и Видин. Примера ради, из Земуна је у току маја, јуна и јула 1801. године реализовано чак педесетак транспорта жита ка османској страни. У току само та три месеца, превезено је укупно 4.650 центи брашна и 10.088 центи кукуруза (260 t i 564 t).¹⁶ Мањи ризик и трошкови приликом транспорта на суседна тржишта османских провинција у односу на транспорт „према мору“, омогућили су да у тој извозној трговини учешће узму и ситни локални трговци, који су имали сопствену мрежу откупа. Извоз на османску страну држава је морала да у време затегнутих политичких односа пажљиво ограничава, као и права „турских трговаца“ који су у великом броју деловали на периферији Монархије.¹⁷ Иначе, у време несташице власти су настојале да првенствено спрече одлив жита до кога је долазило због прекомерног откупа у име турских купаца.¹⁸

¹⁴ Из документа се може делимично реконструисати тај, „несрећни“, Ратковићев подухват. Он је 1787 (уочи аустро-турског рата), успео да брод са банатским житом спусти од Земуна до Цариграда, распрода жито и прода брод, и потом, купи други брод за повратак и натовари га другом врсте робе. Османске власти, међутим, забраниле су му да тај брод извезе у Црно море и тиме му произвеле ненадокнадив губитак (ИАБ, ЗМ, Кт. 1612, 1797 – 61 – 628; ИАБ, ЗМ, Кт. 1567, 1795 – 61 – 163).

¹⁵ Damir Matanović, *Svakodnevica na granici Habsburške monarhije i Osmanskog carstva*, Prilozi 31 (Sarajevo 2002) 101.

¹⁶ ИАБ, ЗМ, Кт. 1691, 1801 – 12 – 54. У документу није прецизирано одредиште тих транспорта, али претпостављамо да су то били Београд и Смедерево.

¹⁷ S. Jordan, *Die kaiserliche Wirtschaftspolitik*, 101; I. Erceg, *Oživljavanje i razvitak trgovine između Habsburške monarhije i Turske u 18. stoljeću*, *Acta historica-oeconomicae Jugoslaviae* 13 (1986) 115–140.

¹⁸ На пример, у Нови Сад је 1787. стигло наређење Намесничког већа у Пожуну о томе да се због слабе жетве у Банату и Славонији као и сталног пораста цена животних намирница, забрањује извоз свих житарица у Турску, до даљег (*Magistrat Slobodnog kraljevskog grada Novog Sada (1748–1790) – Analitički inventar*,

Старије тржиште од оног до кога се стизало савско-покупским речним путем, било је и северно тржиште градова угарских, аустријских и немачких земаља. За разлику од Баната, у коме је држава све до 1780. године подстицала извоз према удаљеним дестинацијама, Славонија, Бачка и Срем стајали су под утицајем жупанијских власти и подлежали су њиховим потребама. Један од највећих трговинских центара у тим областима, Нови Сад, примера ради, био је у обавези да редовно испоручује жито у ерарски магацин седишта Бачке жупаније у Баји, као и то да Намесничком већу у Пожуну на увид доставља годишње извештаје о приносима, потребама становништва и вишковима за продају.¹⁹ То значи да је новосадским трговцима на располагању стајала она количина жита коју нису потраживале коморске и жупанијске власти. И поред тога, новосадски трговци укључили су се у трговину житом према мору 70-их и 80-их година 18. века.²⁰

Војне потребе и транзит „*mare versus*“

Највећи део трговинског пута према мору кретао се рубним областима Монархије, а деоница пута на реци Сави самом државном границом. Држава је настојала да посредством војних власти у подручју Војне границе трговинску размену држи на утврђеним трасама и да њиховим уређењем сузбија кретање на споредним или недозвољеним путевима. Контрола кретања и деловање против незаконитих радњи на граници формално су били регулисани међудржавним мировним уговорима у Пожаревцу (1718) и Београду (1739), као и низом појединачних наређења која су издавали или прослеђивали погранични војни заповедници.²¹ Због географских одлика терена, међутим, није било начина да недозвољени преласци границе током 18. века, па ни касније, буду у потпуности спречени. Када су војне власти из Петроварадина саопштиле Земунском магистрату 16. октобра 1791,

III/1, *prir.* Dobrinka Gavrić, Draginja Tomin–Ramadanski, Jovan Valrabenštajn, Novi Sad 1982, 92).

¹⁹ Такви извештаји достављени су у Пожун за летине 1771, 1776, 1779, 1782, 1788. (*Magistrat Slobodnog kraljevskog grada Novog Sada*, 55, 59, 61, 65, 110).

²⁰ В. Стајић, *Војвођани као трговци*, 315–318.

²¹ *Recueil D'Actes internationaux de L'Empire Ottoman*, I (1300–1789), publ. par Gabriel Efendi Noradounghian, Paris–Leipzig–Neuchatel 1897. Наређења о безбедности издавали су или прослеђивали војни заповедници с обе стране границе, у: Славко Гавриловић, *Преводи турских фермана за регулисање односа са Аустријом у другој половини XVIII и почетком XIX века*, Мешовита грађа XIX (1989) 51–72.

да је после Свиштовског мира гранична линија између Старе Оршаве и Уне „у већој мери затворена“, нису скривале свој оптимизам. Очекивало се да ће убудуће ефикасније бити спречавани преласци мимо царина и контумаца, разбојнички упади и друге неправилности, као и то „да ће бити уређена правила у погледу трговине и кретања царских поданика“.²² Иначе, временски збијени ратови током 18. века нису негативно утицали на развој саобраћаја и трговине дуж Саве. Напротив, војне потребе биле су приоритетан разлог за улагања у мрежу путева, контумаца и царина, као и у друге установе за јачање контроле кретања и безбедног промета на периферији.²³

Управо су војне потребе Хабзбуршке монархије иницирале транзит стратешких сировина ка удаљеним одредиштима. Први подаци о транзиту жита савским путем и преко Љубљане потичу из тридесетих година, а у вези су са потребама војске у Италији током Рата за пољско наслеђе (1733–1735/8). Земаљска администрација у Београду обавештена је о транспорту 40.000 центи брашна (2.240 t) из подручја Баната и Бачке до Љубљане 1734/35. године.²⁴ Нешто касније, 17. септембра 1736. тој установи саопштена је и одлука Дворске коморе о транспорту 33.961 центи брашна (1.901 t) у магацине на Сави.²⁵ Пут Савом у том периоду био је могућ, захваљујући првој, иако грубој регулацији њеног тока, која је спроведена у периоду 1733–1735. На такав закључак упућује и податак да је новембра 1735. Коморски директоријум из Осиека обавестио Београд

²² ИАБ, ЗМ, Кт. 1469, 1791 – 38 – 196.

²³ Током 18. века, водила је Хабзбуршка монархија низ ратова: два аустро-турска рата (1716–1718. и 1737–1739), Рат за пољско наслеђе (1733–1738), Рат за аустријско наслеђе (1740–1748) и Седмогодишњи рат (1757–1763), а недуго потом и краткотрајни Рат за баварско наслеђе (1778–1779) и последњи рат против Османског царства (1788–1791). Године 1792. почео је вишегодишњи низ тзв. француских и Наполеонових ратова, који је потрајао све до 1815.

²⁴ АС, КС – БА, Протокол седница 1733–1736, фолио 140; Исто, предмет од 21. 8. 1734. Држава није располагала довољним бројем лађа за превоз те робе, па је била принуђена да реквизира расположиве лађе разних својих служби (царинских, поштанских, шумских, соних и сл). Земаљска администрација у Београду обавештена је августа 1734. о томе да је транспорт 40.000 центи брашна до Љубљане препуштен Јозефу Пелцлу (Joseph Peltzl), иначе лиферанту соли. Иако не знамо да ли су ти планови и реализовани, из ране историје саобраћаја на Сави располажемо и подацима о плану за транспорт три регименте из Италије низводно, од Сиска до Петроварадина. За њихов превоз требало је да буду искоришћени бродови који би претходно превезли жито за стоку узводно, како је забележено јула 1736 (АС, КС – БА, Протокол седница 1733–1736, 344).

²⁵ АС, КС – БА, Протокол седница 1733–1736, фолио 356.

о томе да ће бити предузето одстрањивање препрека на Сави у сарадњи са војном командом.²⁶ Међутим, опсежна регулација реке Саве са трајним ефектом није спроведена све до 80-их година 18. века, па је до тог периода број великих транспорта жита и друге робе био релативно скроман.

У првој половини 18. века, па и касније, још увек су за извоз робе у далеко већој мери коришћени копнени путеви, и то у правцу наследних земаља и турских провинција.²⁷ Крајем 50-их година 18. века тек се будио државни интерес за оспособљавање пловидбене трасе којом би био омогућен извоз из коморског Баната до аустријског приморја. И то је великим делом било последица војних потреба током Седмогодишњег рата (1756–1763), у чијим је околностима испитивање трговинског пута ка приморју из Баната предузео капетан Теодор Шлеј 1757. и 1758. године. Његов подухват иницирао је и комисијско испитивање тог пута 1759. године, у коме су сарађивале војне и финансијско-трговинске установе.²⁸ Оснивањем државне трговачке компаније – *Привилеговане темишварске компаније* 1759. године започела је епоха државне бриге о извозу сировина из Баната. У житарској трговини, међутим, током друге половине 18. века није постигнут циљ коме се тежило, да буде превазиђен оквир повремене потражње услед војних потреба и успостављен континуитет у извозу. Потребе војске биле су током 18. века и даље један од главних повода за велике транспорте жита савским путем. Томе су нарочито допринеле политичке околности у Европи крајем 18. века.

Житарску трговину у већој мери подстакли су ратови против револуционарне Француске у којима је Хабзбуршка монархија коалиционо учествовала (1792–1797, 1799–1802, 1805), најпре због својих италијанских посета, а потом ради сопственог одржања.²⁹ У том периоду војне власти су учестало издавале наредбе, инсистирајући на повећаном извозу жита за војне потребе према јадранским и италијанским лукама. Током пролећа 1793. године, примера ради, у Земун је из Петроварадинске ратне канцеларије пристигло неколико сукцесивних дописа с таквим наређењима. Најпре је марта 1793. стигао допис о повлашћеном извозу жита „према мору“ (*mare versus*), у коме је речено да је због тренутних

²⁶ Исто, 275.

²⁷ I. Horbec, M. Vrbanus, *Sava – poticaj i prepreka*, 285–291.

²⁸ Igor Karaman, *Trgovinska magistrala Sisak – Karlovac – Rijeka i merkantilistička politika bečkog dvora u godinama 1749–1767*, *Starine JAZU* 53 (1966) 281–293.

²⁹ После пораза у бици код Аустерлица (2. децембра 1805) престало је да постоји Свето римско царство немачке народности, а немачки цар Хабзбуршке династије постао је аустријски цар.

околности „неопходан извоз житарица према мору у што већој мери“.³⁰ Непуних месец дана касније, 24. априла, приспело је и специјално одобрење за „извоз жита из Угарске у Краљевину Сардинију преко аустријског приморја, али пре свега преко Ријеке у Торино“ (*vorzüglich über Fiume nach Turin*). Садржај тих наређења био је усклађен с политиком Ратног савета којом је дозвољаван извоз жита у корист оних који су у отвореном рату против Француске. При томе, учешће приватних лица у транзиту строго је контролисано тако што је трговина дозвољавана само онима који су за то добили пасош са „највишег места“ у Бечу.³¹

Бројни су примери транспорта које су обављали земунски лађари у корист ерара и војске током последње деценије 18. века, нарочито када су у питању стратешке сировине над којима је држава имала монопол.³² Преко Земуна је водио транспорт жита из коморских магазина од Сегедина до Сиска, па је на пример, овлашћени лиферант за превоз ерарског жита 1791. године био сегедински бродовласник (*Schiffeigentümer*) Теодор Јовановић.³³ У трговини житарицама из области између Сегедина и Земуна ангажовали су се и тршћански и ријечки трговци, о чему сведоче послови који су током последње деценије 18. века организовани у њихово име.³⁴ Транспортне послове са државом уговарали су непосредно и земунски предузетници. Због тога је Команда Немачко–банатског кантона у Панчеву

³⁰ ИАБ, ЗМ, Кт. 1504, 1793 – 12 – 30; 1793 – 12 – 35.

³¹ ИАБ, ЗМ, Кт. 1504, 1793 – 12 – 40. Из другог документа видљиво је и то да је позив „швабском кругу предузетника и превозника“ (*schwabische kreiß der Enterepreneurs und Lieferanten*) предвиђао и доделу повластица у виду ослобођења од царина, других давања и такси за издавање пасоша, као и обезбеђење од стране војске на лицу места (ИАБ, ЗМ, Кт. 1504, 1793 – 12 – 42).

³² Танасије Ж. Илић, *Привредне и друштвене прилике у Земуну (1770–1820)*, Посебан отисак из Споменице Земунске библиотеке, Земун 1966, 14: „Када је седамдесетих, а особито осамдесетих година XVIII века почео јачи развој трговине Дунавом и Савом према Сиску и Карловцу, а оданде сувоземним путем за Јадранско море и даље за Италију и Ријеку, земунске кириције су имали пуне руке посла превозећи банатску и сремску пшеницу за Карловац, главно стовариште житарица у Хрватској.“

³³ Теодор Јовановић из Сегедина добио је дозволу за превоз 3.000 мерава јечма (138 t) из ерарских резерви 1791. године (ИАБ, ЗМ, Кт. 1469, 1791 – 38 – 222).

³⁴ У трговини житом у документима Земунског магистрата помињу се тршћански трговци Јован Ћирковић (1790), Ризнић (1793) и Јован Куртовић (1790/1795), а од ријечких трговци Алексије и Теодор Вуковић (1799) и Јован Сердановић (1800) (Jelena Ilić Mandić, *Trgovina „mare versus“ i put Zemun – Rijeka krajem 18. veka*, 300 godina pravoslavlja u Rijeci, у штампи).

објавила августа 1795. оглас у Земуну којим је тражен превозник за 4.831 центу брашна и друге робе у Карловац.³⁵ На сличан оглас Кантонске команде у Панчеву јавио се у јуну месецу исте године земунски трговац Рада (Димитрије) Марковић.³⁶ Превознички подухвати могли су бити и резултат принуде, као када је уместо готовог новца на име „добровољног војног прилога“, земунски трговац Алекса Јовановић обећао да ће „својом првом следећом вожњом бесплатно превести“ ерарски овас.³⁷

Државна иницијатива и трговина житом „према мору“

Почетак државне бриге око извоза жита из Баната, може се рећи, била је година оснивања трговачке компаније за извоз сировина из те провинције – 1759, са циљем да један од приоритета у том извозу буде жито. Потом, у најважнија државна улагања убрајају се она у регулацију токова Саве и Купе, спроведена у виду чишћење речних корита и уређења обала 1771. и 1784–1786. године.³⁸ И поред свих мањкавости, захваљујући предузетим регулацијама, пловидба је постала безбеднија и лакша, па су у њој у све већој мери почели да учествују приватни предузетници. Све предузете иницијативе и активности биле су у складу са актуелном државном економском политиком, меркантилизмом.

Предмет житарске трговине били су вишкови који су настали сакупљањем десетине од жита у ерарским или властелинским амбарима.³⁹ То жито је првобитно било намењено спречавању недаћа по становништво у непосредној околини током неродних година. Управо је повремено

³⁵ ИАБ, ЗМ, Кт. 1576, 1795 – 66 – 116.

³⁶ ИАБ, ЗМ, Кт. 1576, 1795 – 66 – 90.

³⁷ ИАБ, ЗМ, Кт. 1671, 1800 – 38 – 108. Он је 400 мерава овса (18,4 t) у 200 запечаћених цакова утоварио у магацину у Перлезу 14. октобра, а у Карловац је стигао 36 дана касније, 20. новембра 1800 (ИАБ, ЗМ, Кт. 1691, 1801 – 12 – 35).

³⁸ Franz Vaniček, *Specialgeschichte der Militärgrenze*, II, Wien 1875, 643–644; W. Wagner, *Sava i vojni komunitet Brod*, 9–10; Т. Ж. Илић, *Београд и Земун као чвориште пловне мреже*, 421.

³⁹ Такви магацини нису постојали у граничарским насељима, из разлога што је привилеговани статус граничара почивао на непостојању десетине као дажбине. И поред тога постојали су предлози о њиховом оснивању, пре свега, ради спречавања глади у време несташице жита, али и ради усмеравања потенцијалних тржишних вишкова. Општински амбари у Славонској војној граници основани су 1803. године (Damir Matanović, *Grad na granici*, Slavonski Brod 2008, 211–212).

пражњење магазина постало извор вишкова намењених тржишту.⁴⁰ Због кварљивости услед безусловног чувања, дуго стајање жита није било пожељно. Сваких неколико година државне власти су позивале на лицитацију поводом продаје нагомиланих вишкова жита, где су заинтересовани снабдевачи ближих градова или удаљених тржишта имали прилику да учествују. Нису само десетински магацини, већ су и ерарска транзитна стоваришта морала да буду повремено пражњена из истих разлога. Примера ради, у магазину у Сиску сакупљена је током 1773. године велика количина жита захваљујући задржавању у царинарници (Тридесетници), тако велика да је у 8 сати пре подне 26. октобра 1774. организована лицитација поводом њене продаје. Позив је стигао месец дана раније и у Земун с молбом да о термину лицитације буду обавештени сви заинтересовани, а посебно трговац Сава Марић.⁴¹ Ерарски магацини у Сиску и у Карловцу описани су 1795. године као недовољно велики, због чега је гомилање резерви носило опасност од кварења робе – претежно жита и дувана.⁴²

Године 1759. године основана је *Привилегована темишварска компанија* у сврху извоза банатских производа према приморју, али и у другим правцима.⁴³ Њено оснивање било је непосредна последица експерименталног путовања које је предузео капетан Теодор Шлеј. Он је успео да бродове са банатским житом и другом робом спусти до Ријеке у два наврата, оба пута полазећи са Дунава – 1757. године из Нове Паланке, а 1758. године из Панчева.⁴⁴ Његово истраживање иницирало је

⁴⁰ За разлику од коморске територије на којој је држава стимулисала сакупљање вишкова и њихов извоз, као и властелинских поседа на којима је вишкове усмеравао феудалац, готово да нема података о томе да ли су и колики вишкови постојали на територији Војне границе. Сигурно је да су они постојали и да су граничари повремено трговали мањим количинама, а државни службеник Франц Штефан Енгел их је несумњиво преценио (Франц Штефан Енгел, *Опис Краљевине Славоније и Војводства Срема*, Нови Сад 2003, 351, 372).

⁴¹ ИАБ, ЗМ, Кт. 1370, 1774 – 2 – 33.

⁴² J. Ch. Engel, *Staatskunde und Geschichte*, 389.

⁴³ За разлику од већ постојећих удружења у Банату – Темишварске трговачке компаније (основане 1744) и Сточарске компаније (1750), чији су чланови били српски и грчки трговци православне вере (*graeci ritus non uniti*), новооснована *Привилегована темишварска трговинска компанија* окупила је већином банатске аустријске службенике као акционаре и била је затворена за православне учеснике (S. Jordan, *Die kaiserliche Wirtschaftspolitik*, 160–161).

⁴⁴ Igor Karaman, *Trgovinska magistrala Sisak – Karlovac – Rijeka i merkantilistička politika bečkog dvora u godinama 1749–1767*, *Starine JAZU* 53 (1966) 281–285.

још једно комисијско путовање представника државних установа 1759. године, на челу са саветником Тршћанске интенданце Францом Раабом. Низ мера које је требало предузети ради унапређења трговине према мору забележене су у Шлејевом, а потом и у Раабовом елаборату.⁴⁵ У исто време, грађен је канал Бегеј–Тамиш, којим су Темишвар и централни Банат повезани са Тисом и Дунавом. Одмах потом, о државном трошку изграђена су главна стоваришта на почетним и крајњим тачкама те трасе – са једне стране у Перлез Вароши на Доњем Бегеју, а са друге стране у Сиску, Дубовцу (код Карловца) и Оберлајбаху (Врхника на изворишту Љубљанице).⁴⁶ Да би континуитет извоза био осигуран, Темишварска компанија стакла је уговором гарантовано право да годишње располаже са 30.000 мерова десетинског жита из Баната (1.380 t). Та количина могла је бити већа само у случају када су други приоритети то дозвољавали.⁴⁷

Активност Привилеговане темишварске компаније у извозу жита „према мору“, иницирана је због потреба војске током Трећег шлеског рата (1757–1763), а потом и оскудице жита у Италији 1763. године. Након што је рат завршен, потребе за великим испорукама жита су престале, а ни несташица жита у Италији није потрајала.⁴⁸ Тако се догодило да упркос амбициозним плановима, послови Компаније нису кренули успешно. Након што су успостављени сви потребни предуслови за привилеговани извоз жита, ипак се дошло до закључка да неки основни проблеми не могу бити превазиђени, пре свега, недовољна производња и слаб квалитет

⁴⁵ Исто, 287–293.

⁴⁶ S. Jordan, *Die kaiserliche Wirtschaftspolitik*, 161–162, 163. О државном трошку, а на основу предлога капетана Шлеја, до 1766. године изграђени су поменути магацини. Чланови Компаније имали су право да бесплатно користе те магацине, као и магацине у Ријечи и Трсту. Иначе, инжењер Максимилијан Фремон био је градитељ канала у Банату (око 1760), а потом и градитељ магацина у Сиску (1762–1765) и Дубовцу код Карловца (1766) (I. Karaman, *Trgovinska magistrala Sisak – Karlovac – Rijeka*, 295).

⁴⁷ Коморска десетина, осим за потребе становништва, служила је за издржавање рудника и војске стациониране у Банату, а следећи приоритети били су трансилванијско и тржиште наследних земаља (S. Jordan, *Die kaiserliche Wirtschaftspolitik*, 100–101, 162).

⁴⁸ Исто, 183. Пошто је већ следеће године у Италији жито родило, трговина на тој релацији је преоријентисана на трговину другим артиклима (J. Ch. Engel, *Staatskunde und Geschichte*, 371: „Због проблема са житом, прешло се на примарни увоз поташе, дувана, конопље и кожа, а крајем Мајлатове управе (1780. у Ријечи) превладао је дукан у трговини. Житарице су ишле врло слабо.“).

житарица, као и високи трошкови ризичног превоза.⁴⁹ Првенствено су трошкови транспорта утицали на то да трговина житом буде исплатива само у време несташнице у Италији, што је ту делатност чинило послом спекулацијског карактера.⁵⁰ Извозна статистика Баната указује на то да пре 1770. године жито није било један од заступљенијих извозних артикала. У структури извоза те провинције 1761. године 45% чинила је стока и сува сланина, 36,8% бакар, 9% восак, кожа, крзна, мед и вуна заједно, док су житарице чиниле само 3,2%.⁵¹

Добит од извоза житарица из Угарске и Баната повећана је, међутим, у току наредне две деценије. Историјат оснивања компанија или удружења трговаца у Банату такође указује на постепену промену приоритета у њиховом пословању.⁵² Ускоро је основано још једно, и то приватно трговинско друштво, оформљено без учешћа државе, средствима темишварских и других трговаца – *Нова банатска трговинска компанија*. Она је у првих шест година свог постојања, 1768–1774, извезла из Баната преко Сиска и Карловца на Ријеку 49.800 старова жита (око 2.500 t).⁵³ У истом периоду жито из залеђа је, осим у Ријеку и Трст, стизало и у војнокрајишке луке Сењ и Карлобаг. Осамдесет процената жита које је увезено у те две војно-крајишке луке у периоду март 1774 – март 1775, потицало је „из магازина у Карловцу и раштелима“, што значи да је било допремљено савско-покупским путем.⁵⁴ Статистички подаци за период

⁴⁹ S. Jordan, *Die kaiserliche Wirtschaftspolitik*, 163–164. Жалбе су, пре свега, постојале на недовољну пољопривредну производњу, на скупе трошкове превоза и лоше услове на копненој траси Каролине. Већ 1763. састављен је елаборат са примедбама и предлозима за побољшање делатности Темишварске привилеговане компаније.

⁵⁰ М. Костић, *О дунавско-савској трговини*, 262.

⁵¹ *Исто*, 261.

⁵² Трговачке компаније су имале повластицу да приликом извоза и увоза робе плаћају умерену таксу или да буду ослобођене такси. Ерарска роба је била ослобођена царине, уколико њоме нису трговала приватна лица (S. Jordan, *Die kaiserliche Wirtschaftspolitik*, 149). Ускоро су привилеговане трговинске компаније у Темишвару и Трсту уједињене (1766). То је омогућило шири маневарски простор за извоз из правца Темишвара, и то пре свега житарица, дувана, вуне и лоја, а из правца Трста за извоз шећера, кафе, зачина и сл. (*Исто*, 168–169).

⁵³ М. Костић, *О дунавско-савској трговини*, 262; S. Jordan, *Die kaiserliche Wirtschaftspolitik*, 177–178. Робу у промету ове компаније такође је у већој мери, поред жита, чинио восак, вуна, коже, дуван, лој, мед и сл.

⁵⁴ Österreichisches Staatsarchiv (Östa), Kriegsarchiv (KA), Hofkriegsrath (HKR), Karton (Kt) 1075, 1775 – 40 – 43/1. Преосталих двадесет процената потицало је из непосредног залеђа, тј. са територије Карловачког генералата. Укупна количина

1776–1786. указују на то да је у том периоду измењена структура извоза из Угарске. Иако је највећа добит и даље остваривана од живе стоке (30%), на другом месту по значају нашле су се житарице (20%), а потом добит од остале робе, попут вуне (17%), бабра (10%), итд.⁵⁵

У међувремену је дошло до политичке промене у Банату, којом је окончано доба активног мешања државе у извозну политику те провинције. Наиме, трговачке компаније у Банату нису надживеле распродају коморске територије феудалцима, тј. успостављање надлежности Торонталске, Тамишке и Крашовске жупаније и Угарског намесничког већа у Пожуну над Банатом (1778/80).⁵⁶ Ерарски магацини за сакупљање десетинског жита опстали су само на малом домену Дворске коморе у Банату – преживелом Великокикиндском дистрикту (основаном 1774/1776). Магацини у том дистрикту били су згодно смештени у близини Тисе у Тарашу, и на Тиси у Врањеву.⁵⁷ Позиви за продају жита из амбара Великокикиндског дистрикта у Врањеву и Тарашу, упућени су, између осталог, трговцима и пиварима у Костајницу и Загреб 1781, као и 1801. године.⁵⁸ После распродаје коморске територије земљопоседницима, уместо ерарских магацина, извори вишкова жита постали су властелински амбари. То није омело транзитну трговину житом, у коју се у последњим деценијама 18. века укључио већи број приватних предузетника.⁵⁹

Повећани обим транзитне трговина житом „према мору“ био је последица непосредних потреба. На периодично повећани извоз жита, наиме, утицали су конкретни подстицаји – лоше жетве у Италији и војне потребе. Због нетржишне производње жита и повремене потражње, међутим, чак ни током 80-их година жито није било главни трговински артикал на Сави, већ су то били други производи, попут дувана, коже,

жита доведеног у луке Сењ и Карлобаг износила је 21.798 ½ мерава (1.003 t), а 94% тог жита чинила је пшеница.

⁵⁵ Martin von Schwartner, *Statistik des Königreichs Ungarns*, Pest 1798, 270. Нажалост, не знамо који је проценат угарског жита долазио из Баната (угарским жупанијама припојен 1778), као ни то који је проценат изведеног жита ишао трасом „према мору“, а који према наследним земљама.

⁵⁶ S. Jordan, *Die kaiserliche Wirtschaftspolitik*, 172. Исто важи и за приватно Сивињоново друштво (*исто*, 178).

⁵⁷ В. Стајић, *Војвођани као трговци*, 315.

⁵⁸ М. Костић, *О дунавско-савској трговини*, 263, 273. В. Стајић, *Војвођани као трговци*, 317.

⁵⁹ W. Wagner, *Sava i vojni komunitet Brod*, 2: „Трговачким путем у правом смислу постала је Сава тек у вријеме меркантилизма (око 1780. г.), када су се трговачке робе, већином жито, превозиле из предјела Тисе и мађарског дијела Дунава до Јадрана“.

лоја и стоке.⁶⁰ Несташица жита у Италији из 1784. године привремено је обновила потражњу за банатским житом. Због суше у Италији, Угарско намесничко веће у Пожуну августа 1784. проследило је у Темишвар, седиште Тамишке жупаније, обавештење о томе да је одобрен превоз, „што квалитетније пшенице и кукуруза“ у Италију, реком Савом до Карловца, а затим преко Ријеке и Трста у Торино.⁶¹ Током наредних година жито је било један од приоритета у трговини, али не и роба којом се у највећој мери трговало. Примера ради, године 1785. имали су православни трговци у Риједи највећи део свог капитала – трећину, уложен у трговину дуваном. Предмет њихове трговине са залеђем био је у највећој мери дуван, а тек потом жито „са другом робом“. Ниједан од тих трговаца није искључиво трговао житарицама.⁶² Већ је напоменуто да су околности измењене у корист житарске трговине тек са епохом ратова против Француске и Наполеона. О доминацији две врсте робе у савској трговини до 1795. године сведочи једноставна констатација Јохана Кристијана Енгела: „У Карловац се допремају већином дуван и жито“.⁶³

Васа Стајић је на основу архивске грађе Новосадског магистрата закључио да је житарска трговина у том граду доживела свој процват између 1765. и 1809. године.⁶⁴ Наиме, до 70-их година 18. века у изворима се помињу само житарске лађе које су се кретале узводно Дунавом, а 1771.

⁶⁰ Примера ради, цар Јосиф II је лично посведочио долазак брода натовареног са, наводно, 1.000 центи лоја из Перлез Вароши у Сисак априла 1775. године (Ivan Erceg, *Dnevnik Josipa II o prilikama u Hrvatskoj i na Jadranskoj obali god. 1775*, *Starine JAZU* 53 (1966) 232), док је земунски трговац Алекса Рагковић 1784. извезао на Ријеку 44 буради лоја (186 центи или 10 тона), преко свог сарадника у Карловцу (ИАБ, ЗМ, Кт. 1475, 1791 – 61 – 179а). Из рудника Бокшан у Банату извезени су у Трст 1784. године бродски топови, чији је транспорт преко Земуна и Карловца, уговорио панчевачки Јеврејин, Абрахам Амиго (ИАБ, ЗМ, Кт. 1395, 1784 – 2 – 55).

⁶¹ *Тамишка жупанија (1779–1849)*, 154 (документ 42).

⁶² М. Костић, *Српско трговачко насеље на Риједи у XVIII веку*, Историски часопис VII (1957), Прилог; Ј. Илић Мандић, *Трговина „mare versus“*. Само четворица из 19 православних трговачких „домаћинстава“ у Риједи капитал су те године уложила и у трговину житом, док су петорица имала у власништву укупно 15 лађа (баржи) на Сави и Дунаву.

⁶³ J. Ch. Engel, *Staatskunde und Geschichte*, 389.

⁶⁴ В. Стајић, *Војвођани као трговци*, 315, 317–318. До краја тог периода, на промену околности утицали су, поред смене генерација, и спољашњи фактори попут француског освајања аустријске територије до десне обале Саве и инфлација 1811. године. Те податке, као и друге у вези са новосадском трговином преузео је и: М. Костић, *О дунавско-савској трговини*, 268.

године сазнајемо о новосадским лађама на Сави, за које се каже да су заузеле „превозом жита у Хрватску“.⁶⁵ Недуго потом, настале су прве компаније удружених трговаца житом у Новом Саду које су трговале у свим правцима.⁶⁶ Све већи обим трговачких послова мотивисао је новосадске трговце из братства Вуковић (Јована, Теодора и Алексија), као и Арсенија Шакабенту, да се трајно настане у Ријечи у периоду између 1781. и 1788. године, и да одржавањем веза са Новим Садам остварују пословне успехе.⁶⁷ Златне године у трговини житом трајале су до 1810. године. Један од последњих новосадских велетрговаца житом и брат поменутих ријечких трговаца, Сава Вуковић, отпремио је те године у Сисак своју нову и импозантну лађу „Леон“, натоварену са 8.000 пожунских вагана (368 t).⁶⁸ Иако је то била највећа лађа виђена на савској траси, њена пловидба је симболично, уместо почетка, означила крај једне епохе.

Пловидба на Сави и Купи

Улагање у техничко побољшање пловидбе имало је непосредног утицаја на развој транзита и трговине на Сави. Проблеми на које су указивали савременици, комисије и пролазници, били су разноврсни.⁶⁹ Обале обрасле шумом и воденим растињем отежавале су контролу и представљале терен погоднији за кретање разбојника и кријумчара, него путника и трговаца, а на таквим обалама нису се могле уредити ни стазе за вучу бродова. Наноси у води ометали су пловидбу, као и млинови који

⁶⁵ Новосадски магистрат је тада одговорио Намесничком већу у Пожуну да не може учествовати у превозу 250.000 мерава жита у Беч те године, због тога што су три (за то способне) лађе заузеле превозом жита у Хрватску (*Magistrat Slobodnog kraljevskog grada Novog Sada*, 54).

⁶⁶ Године 1776. ортаклук су уговорили трговци „житарицама и кукурузом“ Коста Јовановић и Тома Ускоковић, а 1782. трговци Кузман Милетић и Антоније Томић. Обе трговачке компаније претежно су трговале низводно Дунавом, а потом у правцу Сиска и Карловца или Београда и Смедерева (*Magistrat Slobodnog kraljevskog grada Novog Sada*, 59, 66; В. Стајић, *Војвођани као трговци*, 320).

⁶⁷ Ј. Илић Мандић, *Trgovina „mare versus“*.

⁶⁸ В. Стајић, *Војвођани као трговци*, 321.

⁶⁹ Типологија препрека током пловидбе (природне, вештачке, техничке и сл.) дата је у: Радомир Богдановић, *Препреке и сметње у речном саобраћају средњег Подунавља и њихово отклањање од 1740. до 1830.* сепарат из: Научни скупови САНУ, књ. 15, Одељење за историјске науке, књ. 3, 1983, 437–455.

су пловили близу обала и ометали вучу, док је недовољно висок водостај чинио поједине деонице пута сезонски непроходним. У отежавајуће околности убрајане су и високе царине. Сматрало се, наиме, да је систем наплате проласка бродова и превоза робе арбитран и неоправдано скуп.⁷⁰ Сликвит и детаљан опис бројних недаћа током пловидбе на Сави и Купи из пера једног савременика, представљен је европској јавности још 1783. године.⁷¹

Пловидба Савом до Сиска, и поред бројних сметњи, сматрана је још крајем шесте деценије 18. века мање-више уређеном, попут оне на Дунаву и Тиси. Пловидба Купом, од Сиска до Карловца, с друге стране, сматрана је правим изазовом за бродаре.⁷² У целини посматрано, пловидбу су на току Саве најчешће ометали балвани и наноси које је река ваљала, на Купи водостај, а на обе реке подједнако млинови. И док су на Сави пловили бродови и од 5.000 центи носивости (280 t), на Купи су то чинили само они од по неколико стотина центи.⁷³ Из тог разлога је у Сиску роба претоварана са већих на мање бродове, било да је њено одредиште било Карловац или Загреб и Љубљана.

Иако су први обимнији радови и државна средства на уређењу савске обале изведени 1771. године, један савременик је 1773. године писао о узалудним издацима који нису имали никакавог ефекта по пловидбу.⁷⁴ Опсежнији радови са трајним ефектом изведени су тек по налогу цара Јосифа II у периоду 1784–1786. Државна улагања била су олакшана на територији уз ток Саве до Јасеновца, докле се простирала надлежност Славонске војне крајине, и знатно отежана на територија од Јасеновца до Сиска и од Сиска до Карловца, где су се протезала приватна добра

⁷⁰ М. Костић, *О дунавско-савској трговини*, 284–288.

⁷¹ *Briefe über die Schiffahrt und Handlung in Ungarn, Sklavonien und Kroatien. Schreiben auf einer Reise in diesen Ländern im Jahr 1773*, Prag 1783, 16–35.

⁷² Такво мишљење исказали су капетан Теодор Шлеј и саветник Тршћанске интенданце Франц Рааб у својим елаборатима из 1759. године. Они су оценили да су главни извор препрека на Купи били млинови и шумом обрасле обале које су ометале вучу бродова и скривале опасност од разбојника. Препреке су, даље, биле и подводне стене и сезонски низак водостај (I. Karaman, *Trgovinska magistrala Sisak – Karlovac – Rijeka*, 284, 288–289).

⁷³ Т. Ж. Илић, *Београд и Земун као чвориште пловне мреже*, 418–419.

⁷⁴ *Briefe über die Schiffahrt*, 18, 19: Немац Николас Клеман је описао канал који је „пре неколико година“ изграђен паралелно са Савом, али није био у употреби због недовољне дубине и ширине. Наводи и то да је истом приликом обала чишћена од дрвећа и растиња, али су посечена стабла остављена и затрављена.

локалних властелина.⁷⁵ Наиме, показало се да је једна од најзначајнијих препрека за развој трговине на Сави и Купи произилазила из питања територијалне надлежности над појединим деоницама пута. У питању је био недостатак интереса и избегавање обавеза феудалаца у погледу одржавања путева и унапређења пловидбе на територији под њиховом управом.⁷⁶ Радови на регулацији Саве и Купе 80-их година 18. века представљају прекретницу, после које је обим пловидбе на тим рекама значајно порастао.

Извори, међутим, сведоче о томе да ни пловидба Савом до Јасеновца није била сасвим предвидива. Пре свега, Савом су се ваљали наноси који су угрожавали бродове. Искуство у пловидби било је потребно већ на самом почетку пута, мада ни оно није било гаранција за успешну пловидбу. Догађало се, наиме, да на ушћу Саве у Дунав бродови потону, из непознатог разлога. Поводом потонућа брода са 5.700 вагана жита (262 t) у власништву новосадског трговца Нићифора Жигића на ушћу Саве 1793. године, изјавили су искуснији земунски лађари да им је познато да се нешто слично већ догађало у прошлости. Према њиховом мишљењу, на том месту постојао је вртлог у коме је повремена појава наноса, попут балвана, изазивала ударе због којих се могло догодити да брод потоне.⁷⁷ Сличан „несрећни случај“ догодио се на другом крају савског пута, неколико година касније. Између Крапје и Пуске (узводно од Јасеновца) потонула је 31. октобра 1798, такође из непознатог разлога, лађа са 2.380 мерова „чисте банатске пшенице“ (109,5 t). Товар је био у власништву ријечких трговаца Алексија и Теодора Вуковића, а превозио га је земунски лађар и њихов вишегодишњи сарадник, Јован Лагарић.⁷⁸ Услед недостатка других

⁷⁵ Јозефински катастар (<http://mapire.eu/de/map/firstsurvey/>): Територија од Земуна до Јасеновца била је под непосредним надзором граничара Славонско-сремске војне крајине. Како Јозефинска мапа тог простора из око 1780. године показује, на путу од Јасеновца до Сиска смењивале су се територије и надлежности Банске крајине, Посед Кеглевића и Посед Каптола, а од Сиска до Карловца Посед Бискупа, Банска Крајина, Посед Надбискупа и Војводство Драшковића. Разуђеност војне и цивилне територије у тој области као проблем запазио је и цар Јосиф II на свом пропутовању 1775. године (I. Erceg, *Dnevnik Josipa II*, 233).

⁷⁶ Ivana Horbec, Milan Vrbanus, *Sava – poticaj i prepreka trgovini u 18. stoljeću*, Rijeka Sava u povijesti, ur. Branko Ostajmer, SlavonSKI Brod 2015, 301–309.

⁷⁷ ИАБ, ЗМ, Кт. 1504, 1793 – 12 – 96. Потонули брод са товаром од Турског (Старог) Бечеја возио је већ по трећи пут исти крманош, с такође искусним лађарима, већином из потиских места Новог и Старог Бечеја.

⁷⁸ ИАБ, ЗМ, Кт. 1645, 1799 – 36 – 27. Власник лађе Јован Лагарић, крманош (Steuermann) Милета Обрадовић и још пет чланова посаде изјавили су да им није

доказа, истраге су закључене с претпоставком да су бродови наишли на невидљиве препреке у води, попут вирова и балвана.

Још од 1739. године гранична линија између Хабзбуршке монархије и Османског царства водила је средином тока Саве. Уређење речног корита и обала спровођено је само са аустријске стране, будући да је османска страна за то била незаинтересована. Једно од првих наређења граничној милицији, које се односило на опсежно чишћење савске обале од Јасеновца до Земуна издато је 1759. године, највероватније као резултат предлога које су поднели капетан Шлеј и саветник Рааб те године.⁷⁹ Иако је 1745. године на потезу од Јасеновца до Брода евидентирано 39 чардака и исто толико чардака на потезу између Брода и Раче, а 80-их година 18. века у Градишкој регименти 76, у Бродској 93, а у Петроварадинској 76 чардака, слаба безбедност изгледа да је била трајно присутан проблем.⁸⁰ На релативно ниску безбедност пловидбе утицало је и то што је десна, турска обала Саве била неуређена и што су на њој постојала места погодна за скривање разбојника.⁸¹ Поред тога, бродови су често, избегавајући препреке у води и низак водостај, били принуђени да плове близу турске обале, где су се излагали нападима разбојника. Николас Клеман је пролећа 1773. посматрао инцидент у коме су турски разбојници пуцали на људе на броду који је пловио низ Саву и у близини турске обале, недалеко од Јасеновца. Проблем је почивао, сматрао је он, у строгој забрани аустријским граничарима да одговарају на провокације са турске стране, због чега су путници на бродовима били препуштени на милост и немилост, не само разбојницима него и обичним „злонамерницима“.⁸² Пограничне војне власти су у таквим

познат разлог због чега је лађа потонула, већ да је то била „несрећа“. Тврдили су да је лађа била прописно изграђена, од тврдог дрвета и да није била препуњена. Наводно, на лађи је било места за још 10 или 20 мерава жита.

⁷⁹ Östa, KA, НКR, Kt. 404, 1759 – 61 – 184: Капетан Теодор Шлеј је истакао, између осталог и то, да је на ушћу Дрине у Саву река јако брза, а обале обрасле шумом тако да је положај потпуно незаштићен. Описујући савски речни пут он је предлагао да треба појачати граничарске постаје дуж пута од Јасеновца до Земуна. Посаду чардака требало је повећати на по 6 или 7 граничара, тако да између Јасеновца и Градишке буде размештено 28, од Градишке до Брода 60, од Брода до Раче 86 и у Митровици 17 граничара.

⁸⁰ Josip Kljajić, *Vojnokrajiški čardaci u Slavonsko-Srijemskom posavlju*, Povijesni prilozi 22 (2002) 146, 147.

⁸¹ Турска страна није имала интереса да учествује у уређењу тока Саве и због тога је потпуна регулација реке била немогућа (W. Wagner, *Sava i vojni komunitet Brod*, 8).

⁸² *Briefe über die Schifffahrt*, 64–66.

случајевима жалбу подносиле суседним турским инстанцама, али оне нису имале нити воље нити моћи да такве изгреднике контролишу. Пример који показује размере и тешку искорењивост таквих разбојништва јесте и једно султаново наређење од 20. децембра 1779, којим је тражено од босанског везира да интервенише против разбојничке банде која је своја упоришта имала у турским местима на Сави и деловала између Јасеновца и Земуна. Та банда је „насилно заустављала и пљачкала аустријске барке и бродове који су пловили Савом“.⁸³

На целокупном путу од Земуна до Сиска, по свему судећи, било је 1792. године 28 пристаништа, а раздаљина међу њима била је условљена природом обале и тока Саве.⁸⁴ На узводној пловидби Савом лађе су вукли коњи или људи, који су се кретали мање или више уређеним стазама поред обале. Те стазе називане су копитнице (Trepfelweg). Османским бродовима је дозвољавано да уз извесну надокнаду користе копитнице на аустријској обали. Такве дозволе су повремено укидане и обнављане, а једна од њих издата је 1782. године.⁸⁵ До 1780. године копитнице нису

⁸³ Та разбојничка банда повремено је прелазила на аустријску страну границе и путеве чинила небезбедним, људе убијала, а њихове ствари отимала. У султановом наређењу каже се да су аустријске власти о тим инцидентима већ обавештавале босанског гувернера и београдског заповедника, тражећи да разбојници буду пронађени и ухапшени, али да њихове оптужбе нису уважене, због чега је султан морао да интервенише (С. Гавриловић, *Преводи турских фермана*, 67).

⁸⁴ ИАБ, 3М, Кт. 1671, 1800 – 38 – 100: Verzeichniß deren Wasser Stationen oder Meilen von Bellgrad bis Sihsek. У том документу, потписаном у Петроварадину 19. јуна 1792, пописане су следеће раздаљине: Београд–Бољевац (2 станице, 4 миље), Бољевац–Купиново (1 станица, 2 миље), Купиново–Врбица (1 станица, 2 миље), Врбица–Кленак (1 станица, 2 миље), Кленак–Митровица (2 станице, 4 миље), Митровица–Рача (2 станице, 4 миље), Рача–Јамена (2 станице, 4 миље), Јамена–Рајево Село (2 станице, 4 миље), Рајево Село–Топола (1 станица, 2 миље), Топола–Жупања (1 станица, 2 миље), Жупања–Штитар (1 станица, 2 миље), Штитар–Дубочица (1 станица, 2 миље), Дубочица–Шамац (1 станица, 2 миље), Шамац–Петрашевац (1 станица, 2 миље), Петрашевац–Пољанци (1 станица, 2 миље), Пољанци–Камен (1/2 станица, 1 миља), Камен–Брод (1 станица, 2 миље), Брод–Дубочац (1 ¼ станице, 2 ½ миље), Дубочац–Сечина (1 ¾ станице, 3 ½ миље), Сечина–Мачковац (1 станица, 2 миље), Мачковац–Градишка (1 станица, 2 миље), Градишка–Јабланац (1 станица, 2 миље), Јабланац–Чардополе/Schardopole (1 станица, 2 миље), Чардополе–Јасеновац (1 станица, 2 миље), Јасеновац–Стрмен (3 станице, 6 миља), Стрмен–Селица (1 станица, 2 миље), Селица–Сваница (1 станица, 2 миље), Сваница–Сисак (2 станице, 4 миље).

⁸⁵ D. Matanović, *Svakodnevnica na granici Habsburške monarhije*, 101.

биле уређене по моделу „као на Рајни“, где је вуча поверавана искључиво коњима.⁸⁶ Бродове Николаса Клемана 1773. године вукли су људи. Вожњу на деоници пута од Раче до Оштролуга у Градишкој регименти, описао је као најмучнију и најспорију на којој је икада био, јер су тегљачи морали да „два дана проведу крећући се кроз воду, уз обалу обрасту растињем, без престанка вукући бродове, подупирући их штаповима и извлачећи кукама“.⁸⁷ Уређење копитница спроведено је тек приликом регулације савске обале 1784–1786. До почетка 19. века копитнице дуж Саве уређене су на дужини од 783 км, почев од реке Лоње, преко Старе Градишке и Брода, до ушћа Саве у Дунав. У Градишкој и Бродској регименти постојали су одбрамбени насипи према Сави, а копитнице су уједно служиле и као кордонски пут Славонског генералата.⁸⁸

Просечни житарски бродови на Сави носили су између 2.000 и 3.000 мерава (бечких или пожунских), али је велики број пловила био носивости и мање од 1.000 мерава.⁸⁹ И почетком 19. века бродови су у просеку носили око 3.000 мерава (138 t).⁹⁰ Пловила на Сави имала су уобичајене мањкавости, као и она на Дунаву.⁹¹ Јефтине и лоше грађени

⁸⁶ Ријечки гувернер Мајлат у свом елаборату о пловидби на Сави и Купи из 1780. године, предлагао је да вучу треба уредити „као на Рајни“, где се искључиво користе коњи, а копитнице је требало проширити на ширину од 3 клафтера (J. Ch. Engel, *Staatskunde und Geschichte*, 358, 359). Упркос хуманом Мајлатовом предлогу, донео је цар Јосифа II одлуку 1784. да се за осуђенике уведе казна вуче бродова. Јула 1784. у Градишку на Сави стигло је првих пет лађа које су узводно довукли кажњеници. Наредба да копитнице буду проширене из 1786, имала је за циљ, између осталог, да спречи бекство тегљача лађа (М. Костић, *О дунавско-савској трговини*, 276–279).

⁸⁷ *Briefe über die Schifffahrt*, 17.

⁸⁸ Тај опис потиче из првих деценија 19. века. Значајну улогу у уређивању обала имала је регулација извршена 1784–1786. године, а потом потребе војске током рата 1788–1791. (Т. Ж. Илић, *Београд и Земун као чвориште пловне мреже*, 422).

⁸⁹ ИАБ, ЗМ, Кт. 1671, 1800 – 38 – 108. У једном списку расположивих празних бродова на Дунаву код Земуна од септембра 1800. пописано је 13 бродова чија је укупна носивост износила 12.104 мерава.

⁹⁰ Поред Градишке регименте узводно прошло је 1812. године 225 бродова са 659.647 (пожунских) мерава жита. То значи да је у просеку један брод, те 1812, носио 2.931 мерава жита (М. Костић, *О дунавско-савској трговини*, 264).

⁹¹ Према опису ријечног гувернера Мајлата, из 1780, лађе су биле направљене од меког дрвета, не старије од три године, несигурне и угрожавао их је сваки ударац о препреку, нису имале сидро, пропадале су када би конопац за вучу запео, недостајале су им машине за подизање када би се насукале на песак, углавном нису имале једра и нису користиле ветар, а често су биле без надстрешнице,

бродови, по свему судећи, уклапали су се у рачуницу превозника. Такви бродови могли су да буду остављени по истовару робе у Сиску, чиме су избегавани трошкови њиховог „спуштања“ низводно. Превознички подухвати су могли бити планирани и тако да брод у повратку, низводно, буде натоварен другом врсте робе, а најчешће дрвном грађом којом су обале Саве обиловале. Али то, по свему судећи, није био чест обичај превозника, јер је Савом низводно највећи број бродова пловио празан. Такви подаци сведоче и о чињеници да је већина бродова на Сави долазила из места са њеног доњег тока, а далеко мањи број са њеног горњег тока.⁹²

Иако је проблем ниског водостаја био карактеристичан за деоницу пута узводно од Јасеновца, а нарочито за пловидбу на Купи, постоје подаци о ниском водостају и на Доњој Сави. Због мале количине падавина током зиме и пролећа, један од најнижих водостаја забележен је пролећа–јесени 1800. године. Ријечки трговац Јован Сердановић жалио се априла 1800. да је водостај на Сави свакога дана све нижи, и да стога жури да исплови.⁹³ Прилике су се током лета исте године додатно погоршале. Августа месеца, код Бежанијског острва (Адице) стајало је 8 великих ерарских транспортних бродова са храном и чекало на претовар у више од 60 мањих бродова, који би били у стању да исплове ка Сиску и при смањеном водостају Саве.⁹⁴ Због ниског водостаја транспорт се најчешће компликовао узводно од Јасеновца, а нарочито на самом крају пута између Петриње и Карловца. У циљу одржавања пловности на тој траси повремено је прибегавано ванредним мерама, али су опсежнији радови такође извршени тек 80-их година 18. века. Из Загреба је августа 1784. у Земун стигло обавештење, да се приступило регулисању пута на Сави од Јасеновца до Сиска, и даље на Купи од Петриње до Карловца, „у корист трговаца и ради унапређења трговине“.⁹⁵ Сисак је био најчешће одредиште транспорта робе из Земуна и Јужне Угарске, с једне стране због тога што се у њему

због чега је роба била изложена влази од падавина (J. Ch. Engel, *Staatskunde und Geschichte*, 359).

⁹² На једној таквој, празној лађи са лађарима је у Земун, „без најаве“, стигао и кројач Мартин Мариновић из Кобаша, очито у потрази за послом (ИАБ, ЗМ, Кт. 1370, 1774 – 2 – 37). Поред Бродске регименте 1811. прошло је узводно 243 натоварених и 10 празних лађа, док је низводно прошло свега 16 натоварених и чак 301 ненатоварена лађа (М. Костић, *О дунавско-савској трговини*, 264).

⁹³ ИАБ, ЗМ, Кт. 1668, 1800 – 34 – 132 ½. Одлазак је одлагао због тога што је 16 коња које је унајмио у Земуну за вучу бродова са ерарским житом према Карловцу, морао да препусти војсци за превоз две лађе са огревом у Петроварадин.

⁹⁴ ИАБ, ЗМ, Кт. 1671, 1800 – 38 – 108.

⁹⁵ ИАБ, ЗМ, Кт 1395, 1784 – 2 – 160.

налазио ерарски магацин у који је роба истоварана,⁹⁶ а с друге стране, због тога што је од њега пут водио у више праваца. Иако се то није очекивало, низак водостај је био честа појава чак и у сезони транспорта жита током јесењих месеци. Пут од Земуна до Сиска у повољним околностима трајао је око месец дана. Николас Клеман је од Земуна до Петриње путовао 36 дана (од 21. марта до 25. априла 1773), а исто толико трајао је и један пут од Перлез Вароши до Карловца седамнаест година касније (од 14. октобра до 20. новембра 1800).⁹⁷ У зависности од околности, путовање је могло да буде и знатно дуже, попут оног од Мак(ов)а (код Сегедина) преко Земуна до Сиска јесени 1787, које је трајало чак 111 дана.⁹⁸

Имајући у виду проблем ниског водостаја, уобичајено је било да у уговорима о превозу унапред буде дефинисано и то да ли ће превоз ићи до Сиска или до Карловца. Маја 1797. пуковник Фон Чекоњић (Obristen v: Csekopics) и лађар Игњат Јовановић из Земуна, саставили су уговор о превозу ерарског жита од Титела до Сиска, односно, „уколико је Купа пловна, онда одмах и до Карловца“.⁹⁹ Последице ниског водостаја на Купи осетио је и Николас Клеман 1773, када је 43 дана провео у Петрињи, а потом је доживео да му брод насукан на спруд и роба у њему пропадну недалеко од Карловца.¹⁰⁰ Двадесет година касније, последице ниског водостаја на Купи по трошкове превоза морао је да сноси и земунски лиферант и трговац Михаило Савић, за четири своја брода која су се налазила на путу Сисак–Карловац–Сисак.¹⁰¹ Због ниског водостаја, ти бродови су у периоду између октобра и јануара месеца 1794/5, морали да проведу „на чекању“ и по неколико седмица, што је Савића коштало додатних 1.402 форинте и 25 крајцара за унајмљено људство.¹⁰²

⁹⁶ J. Ch. Engel, *Staatskunde und Geschichte*, 389. Лежарина је 1795. године износила ½ крајцаре за меров жита у ерарском магацину у Сиску.

⁹⁷ Клеман је сматрао да је на путу од Земуна до Петриње имао среће у пловидби упркос бројним опасностима (*Briefe über die Schifffahrt*, 16); ИАБ, ЗМ, Кт. 1691, 1801 – 12 – 35.

⁹⁸ ИАБ, ЗМ, Кт. 1430, 1788 – 64 – 78. Између октобра и децембра 1787.

⁹⁹ ИАБ, ЗМ, Кт. 1671, 1800 – 38 – 100. Уговором се лађар обавезао да ће сопственим бродовима превести ерарско жито (пшеницу, оvas и јечам) у количини од 19.150 мерова распоређених у 9.985 цакова.

¹⁰⁰ *Briefe über die Schifffahrt*, 24–30.

¹⁰¹ ИАБ, ЗМ, Кт. 1645, 1799 – 38 – 60. Тим документом је евидентирано шта је чинило имовину земунског трговца и лиферанта Михаила Савића, у тренутку његове смрти у Петрињи 1794. године.

¹⁰² Исто. Трошкови су избегнути само на једном од тих бродова, на коме је посада распуштена током стајања (од 11. новембра 1794. до 24. јануара 1795). Други

За предузетнике је оптерећење представљало и постојање бројних такси (малти) за пролазак бродова од Земуна до Сиска и Карловца. Почетком 70-их година 18. века, пут од Петроварадина до Карловца коштао је један велики брод (од 1.000 вагана) 81 форинту и 68 крајцара на име такси, а мали 7 форинти и 15 крајцара.¹⁰³ Трговци су недуго потом почели да подносе молбе како би им пословање било олакшано. Тако су 6. јуна 1774. трговци из Земуна тражили да буду „укинуте или барем смањене дажбине“ (Wasser-Mauth) за пролазак бродова дуж савског пута до Сиска.¹⁰⁴ По њиховим речима ти трошкови, „ако већ нису трговину у потпуности спречавали, они су је због своје висине отежавали“. Осим што су се бродари и трговци жалили на висину путарина, сматрали су их и арбитрарним, јер се није на сваком месту где су наплаћиване знало „у чије име“ или „с којим правом“ се то чини (ohne zu wissen, quo titulo abgenohmen).¹⁰⁵ Чињеница је да су таксе биле ниске на територији Славонске војне крајине, док је њихова висина на територији под надлежношћу цивилних власти, узводно од Јасеновца, изазивала забуне и протесте.¹⁰⁶

Цену угарског и банатског жита поскупљивали су поред такси и трошкова транспорта, и складиштење и претовар у транзитним местима. На истовар и утовар у Сиску и Карловцу могло се чекати и по неколико недеља. Примера ради, један брод у власништву поменутог Михаила Савића стајао је у Сиску 50 дана на утовару, а у Карловцу због истовара

Савићев брод, на пример, испловио је са ерарским брашном из Сиска ка Карловцу 31. октобра 1794, али је на путу Купом, због ниског водостаја, провео 20 дана „на чекању“ у Петрињи и још пет дана на Лиману недалеко од Карловца.

¹⁰³ F. Vaniček, *Specialgeschichte der Militärgrenze*, 638–639.

¹⁰⁴ ИАБ, ЗМ, Кт. 1370, 1774 – 2 – 23. У документу су побројане све таксе плаћане на релацији Земун–Сисак–Карловац. Оне се углавном слажу с подацима које наводи Ваничек, а који су преузети и у: W. Wagner, *Sava i vojni komunitet Brod*, 9; М. Костић, *О дунавско-савској трговини*, 286.

¹⁰⁵ Исто. У питању су таксе наплаћиване за пролазак великих бродова: код Земуна (или „на дунавско-савској окуци“) 17 крајцара, код Митровице 17, код Раче 17, код Брода 34 („узимао је дупло“), код Старе Градишке 34 крајцаре, и потом још 20 крајцара „не зна се за шта“ (али код Ваничека видимо да је то била такса „за преписивање пасоша“). У Јасеновцу, Сиску и Петрињи узимано је по 6 форинти (док Ваничек наводи по 12, 5 и 8 форинти). За те дажбине сматрано је да се наплаћују „не зна се у чије име“, али код Ваничека видимо да је то ипак било у име Загребачког каптола и бискупа „према конвенцији“, на деоници пута Сисак–Карловац (F. Vaniček, *Specialgeschichte der Militärgrenze*, 638–639).

¹⁰⁶ I. Horbec, M. Vrbanus, *Sava – poticaj i prepreka*, 299–300.

скоро месец дана, од 15. децембра 1794. до 10. јануара 1795.¹⁰⁷ Житарице које су предуго стајале у бродовима, као и у дрвеним магацинима, добијале су непријатан мирис, упијале су влагу и брзо пропадале, „због чега су странци били неповерљиви према копненим трговцима и угарском житу“. И у лукама попут Ријеке и Трста, околности су биле сличне. Жито је могло да пропада и на бродовима, јер они нису напуштали луку пре него што би били добро напуњени.¹⁰⁸

Транспорт су поред лоших околности попут ниског водостаја, мањка радне снаге и расположивих бродова, као и недовољних количина жита, нередовним чиниле и повремене забране на извоз жита, попут оне из септембра 1794. Савременици су, стога, оцењивали да „превоз велике количине робе тако пуно кошта, да би цело приморје угарског и аустријског провинцијала, као и војно (приморје), углавном јели папско и венецијанско жито, само када би га у Италији било више, без обзира на то што је угарско жито без превоза далеко јефтиније“.¹⁰⁹

Трговачки послови: уговори, цене, трошкови и добит

Трговина која се одвијала савским путем на релацији Земун–Сисак–Карловац, била је по правилу ортачка. Готов новац улагали су трговци из места у која је роба довожена – Карловца, Петриње, Сиска, Јасеновца и сл., и то у своје име или као посредници партнера из Трста, Ријеке или неког другог већег центра. Превоз су, с друге стране, заједно са пловилом, радном снагом и набавком робе обезбеђивали њихови партнери у Земуну. Трговци и превозници из Земуна упуштали су се у разне пословне подухвате на Сави и Кути, у зависности од тога која је роба у датом тренутку доносила добит.¹¹⁰ Они су у тим трговачким подухватима могли бити ангажовани на два начина. Или као превозници робе по унапред

¹⁰⁷ ИАБ, ЗМ, Кт. 1645, 1799 – 38 – 60. Други брод истог власника провео је, „на чекању“ 40 дана приликом утовара у Сиску, а потом у Карловцу приликом истовара 28 дана (од 13. децембра до 10. јануара).

¹⁰⁸ J. Ch. Engel, *Staatskunde und Geschichte*, 386–387.

¹⁰⁹ *Исто*, 358. Цитат из елабората ријечног гувернера Мајлата из 1780. године.

¹¹⁰ Т. Ж. Илић, *Привредне и друштвене прилике у Земуну*, 14: „По једном извештају из 1777. године, његови (земунски) трговци нису били ограничени на трговину једном врстом робе, већ је сваки могао, ако је имао капитала или га је могао позајмити да тргује са сваком врстом робе која му је доносила добит. Марвени трговци су трговали и са житарицама, житарски и са стоком; колонијалисти и други с марвом, житарицама и другим сировинама, и производима. То се доцније

договореној цени, или као реализатори посла који су стекли право удела у добити од трговине. У изворима тог времена још увек није прављена разлика између превозника и трговаца, па су учесници у послу махом именовани уз синтагму „превозник и трговац“.

У првом случају, лађари су се уговорима обавезивали да ће се, пре свега, побринути за безбедни превоз робе. Уговори склапани са државним властима садржали су већи број одредаба у том смислу. Када је превозник Игњат Јовановић из Земуна, маја 1797, склопио уговор са представником војних власти пуковником Фон Чекоњићем о транспорту жита од Титела до Сиска, обавезао се да ће, поред брода, обезбедити и посаду и коње за вучу, као и све потребно оруђе за превоз. Гарантовао је да је брод „добро направљен“ и да „не пропушта воду“, као и то да има надстрешницу (Obdach), а све то како би роба била сачувана од главног непријатеља током транспорта – пропадања услед влаге. Да би се избегли неспоразуми, лађар је имао обавезу да сачува доказ о количини примљене робе, као и да на одредишту испоручи све потврде о плаћеним таксама (Resepihsen), „у којима мора бити евидентиран број пуних цакова и њихово стање“. Шта више, остатак исплате уследио би тек након „стављања на увид добијених потврда“. О важности писмених потврда у пословању сведочи и то што је ерар био спреман да толерише штету која би настала услед несрећних и неизбежних околности, попут оних до којих би дошло услед јаког олујног ветра, града или неочекиваних препрека, само уколико би их потврдиле власти и очевици из најближег суседног места, а превозник поднео „потврду о несрећи“ (Verunglücks Attestaton), и то, најкасније четири седмице по њеном дешавању. Превозник је „јамчио својом имовином“ у свим оним случајевима када би штета била последица „лошег квалитета брода, немарности посаде и њиховог невештог поступања“.¹¹¹

Уговори између приватних страна такође су склапани ради заштите од могућих неспоразума. Један такав уговор склопили су ради ортачке трговине житом (Cameradschaftlichen Fruchthandel) 23. октобра 1787. Ђука (Георгије) Видовић из Старе Градишке, Петар Роксандић из Костајнице и Арсеније Грујић из Земуна. Из одредби тог уговора следи да су прва двојица трговаца, Ђука и Петар, уложили новац за „проу“ (просо) и

боље каналисало. Често су се због послова већих размера, јер није било великог капитала, удруживали, ...“

¹¹¹ ИАБ, ЗМ, Кт. 1671, 1800 – 38 – 108. Када су, јесени 1800. године, војне власти склапале уговор о превозу жита од Бежанијске адице до Сиска, навеле су да ће као модел искористити одредбе једног старијег уговора, тј. оног који је потписан у Новом Саду 11. маја 1797. између пуковника Фон Чекоњића и земунског лађара Игњата Јовановића о превозу жита од Титела до Сиска или Карловца, у 11 тачака.

трошкове превоза, док је Грујић имао обавезу да своју лађу натовари теретом „који она може да понесе“, реализује превоз од Макова до Сиска и Карловца, и о свом трошку „спусти“ лађу назад, „божеи здраво ... из хрватке у земун“. Посао је уговорен „на половицу“, што значи да је добит требало да поделе на два једнака дела – једна половина Ђуки и Петру, а друга Арсенију Грујићу.¹¹² Новчани улог, с једне стране, и власништво над лађом и реализација посла, с друге стране, према томе, били су основ за равноправну поделу добити.

Интерес за превоз и трговину житом између залеђа и приморја почивао је на могућности да се на превезеним количинама вишеструко заради. Жито је у месту утовара, попут Земуна или Панчева,¹¹³ имало различиту продајну цену, од цене у месту истовара, попут Сиска и Карловца, Трста или Ријеке, као и на коначном одредишту у италијанским лукама, попут Ђенове. Будући да је транспорт жита према јадранским лукама и Италији био актуелан пре свега након слабих летина, током јесењих и зимских месеци, као и у ванредним околностима ратних година, вишеструко виша цена приликом продаје од цене приликом откупа, обећавала је велику добит. Примера ради, ваган банатске пшенице купљен 1795. године по цени од 1 форинте и 20 крајцара, продавао се у Ђенови по скоро четири пута већој цени, за 4 форинте и 47 ½ крајцара по млетачком стару (количини за ¼ већој од вагана).¹¹⁴ У време несташице жита, његова цена у Сиску и Карловцу била је, по правилу, двоструко виша него у Земуну. На пример, цена овса у Земуну је крајем 1787. и почетком 1788. године износила 1 форинту и 15 крајцара за меров, а у Сиску 2 форинте и 30 крајцара. По речима Игњата Јовановића, тај товар могао је да прода

¹¹² ИАБ, ЗМ, Кт. 1430, 1788 – 64 – 78.

¹¹³ ИАБ, ЗМ, Кт. 1640, 1799 – 6 – 5. Један сачувани ценовник (Markt Preis Tabelle) за тромесечни период од новембра 1798. до јануара 1799. године, сведочи о томе да је током зимских месеци цена житарица била стабилна. Пшеница је била најскупља врста житарице, сточне врсте жита (Hartfutur), јечам и овас, најјефтиније, док је кукуруз, као житарица најбоље постојаности и најшире примене, била једина житарица чија је цена расла током зимских месеци. Током месеци новембра, децембра и јануара 1798/99. године један пожуњски меров пшенице коштао је 2 форинте, сумешице, јечма и овса по 1 форинту, а кукуруза 1 форинту и 15 (24 или 30) крајцара.

¹¹⁴ У питању је прорачун ријечног трговца Адамић из 1795, о трошковима транспорта банатског жита Дунавом, Савом, Купом, те Јозефином или Лујзијаном до приморја, а потом до Ђенове (*Adamićevo doba*, 169). Један *пожуњски меров* или *ваган* имао је запремину од 62,5 l, а *млетачки стар* 83,3 l (Милан Влајинац, *Речник наших старих мера*, св. III, Београд 1968, 581–584; св. IV, 1974, 869–870).

и по 3 форинте, или 3 форинте и 30 крајцара за меров.¹¹⁵ Исте јесени, неродне 1787. године, поменути Арсеније Грујић платио је меров проса натоварен у Макову 2 форинте и 9 крајцара, а потом га продао у Сиску и Петрињи за 5 форинти и 30 крајцара.¹¹⁶

Трошкови превоза подразумевали су неколико редовних ставки, попут такси за пролаз бродова и за утовар и истовар, као и трошак за најам лађе, коња за теглење узводно, крманоша и посаде. Накнада превозницима је најчешће обрачунавана по мерној јединици терета (купленик, меров, цента).¹¹⁷ Цена коју је пуковник Фон Чеконић требало да плати за превоз ерарског жита лађару Игњату Јовановићу из Земуна 1797. године, износила је по центи товара 26 крајцара до Сиска или 33 крајцаре до Карловца, уколико до њега буде могао да допливи, и то уз исплату трећине суме унапред и остатка по обављеном послу.¹¹⁸ Поређења ради, две године раније, ријечки трговац Адамић забележио је у свом приказу трошкова да је превоз рекама до Карловца стајао такође 33 крајцаре по вагану (мерову), али и податак да је превоз исте робе бродом од Ријеке до Ђенове био јефтинији и стајао по вагану 30 крајцара.¹¹⁹ Друга могућност била је да цена превоза буде унапред договорена према броју ангажованих коња за вучу.¹²⁰ Примера ради, превоз овса на лађи са 4 теглећа коња од Земуна до Сиска уговорен је крајем 1787. и почетком 1788. године за 96 форинти, без спецификације о којој количини товара се радило.¹²¹ Десетак година касније Михаило Симић из Земуна пристао је да своју лађу са 4 коња тегли за 80 форинти до Сиска, у име Константина Павића из Карловца.¹²² Брод који су вукла четири коња (два пара) морао је бити натоварен са мање од 1.000 мерова (46 t).¹²³

¹¹⁵ ИАБ, ЗМ, Кт. 1480, 1788 – 64 – 35.

¹¹⁶ ИАБ, ЗМ, Кт. 1430, 1788 – 64 – 78.

¹¹⁷ М. Влајинац, *Речник наших старих мера у току векова*, I–IV, Београд 1961–1974.

¹¹⁸ ИАБ, ЗМ, Кт. 1671, 1800 – 38 – 100. Трећа одредба уговора дефинише да је цента обрачуната као цак од 1 ½ „доњаоустријског“ мерова пшенице и од 2 мерова овса и јечма.

¹¹⁹ *Adamićevo doba*, 169.

¹²⁰ По коњу се рачунало са 200 до 250 центи товара (J. Ch. Engel, *Staatskunde und Geschichte*, 359).

¹²¹ ИАБ, ЗМ, Кт. 1480, 1788 – 64 – 35.

¹²² ИАБ, ЗМ, Кт. 1681, 1800 – 61 – 429 ¾. Симићев брод је, међутим, код Селишта наишао на град и био принуђен да се врати на полазште.

¹²³ Велике теретне бродове, носивости по неколико хиљада центи или мерова, вукло је по пет до десет пари коња. По коњу је вуча крајем 18. века наплаћивана од Земуна до Митровице 8 форинти, до Жупање 15 форинти, до Брода 20

Трошкове транспорта чинили су и издаци за најам радне снаге, који су могли бити и непредвиђени. При томе, разликовао се трошак за најам посаде од трошка за најам „просте“ радне снаге или тегљача лађа. Први су били обучени за бригу о лађи и пловидбу, док су други били задужени за грубе физичке послове, утовар и истовар робе или вучу лађе. Врста посла условљавала је и разлику у цени рада, па су лађари по станици плаћани по 1 форинту и 12 крајцара, а тегљачи лађа по свега 21 крајцару.¹²⁴ У транспорту је поред стално ангажованих лица на броду учествовао и већи број привремено ангажованих у пристаништу, приликом утовара и истовара робе. Посада је распуштана, када год би то било могуће, како би били избегнути трошкови плаћања људи на бродовима који су, у тзв. дангуби, чекали на повољне услове за пловидбу.¹²⁵ На критичним деоницама пута, попут оног између Сиска и Карловца на Купи, најмљени су лађари из непосредне околине, јер се сматрало да су вични пловидби на том путу.¹²⁶ Посао крманоша захтевао је посебне вештине, знање и способности, као што је познавање терена којим се пловило, а у време ниског водостаја тај посао је носио и додатни ризик, због чега је био и најбоље плаћен. На једном од бродова Михаила Савића, уговорио је Томас Дудаш, септембра 1794, да ће за 40 форинти бити крманош од Карловца до Сиска, и назад до Карловца.¹²⁷

форинти, а до Старе Градишке 25 форинти (Т. Ж. Илић, *Београд и Земун као чвориште пловне мреже*, 423). Према годишњем извештају Градишке регименте Савом је 1812. године прошло 225 лађа које је вукло 3.006 коња, просечно по 13 коња једну лађу (М. Костић, *О дунавско-савској трговини*, 283).

¹²⁴ Године 1771. прописан је ценоник за лађаре (Schiffleute) који су плаћани по станици 1 форинту и 12 крајцара, тако да су низводно од Карловца до Земуна могли да зараде 8 форинти, а узводно 31 форинту (J. Ch. Engel, *Staatskunde und Geschichte*, 359). Земунски магистрат је 15. априла 1783. од Генералне команде у Осијеку добио наређење да вукач лађе (Schiffzieher oder Trepler, Treidler) по станици (штацији) буде плаћен 21 крајцару (М. Костић, *О дунавско-савској трговини*, 282).

¹²⁵ У случају већ помињаних бродова земунског трговца Михаила Савића, само су на једном броду избегнути трошкови распуштањем посаде у време стајања брода због ниског водостаја на Купи, од 11. новембра до 24. јануара. На другом броду истог власника на коме посада у истом периоду није распуштена, трошкови „чекања“ били су велики, јер их је требало исплатити унајмљеним лађарима. Поједини лађари су наплатили и по 28 дана чекања (ИАБ, ЗМ, Кт. 1645, 1799 – 38 – 60).

¹²⁶ М. Костић, *О дунавско-савској трговини*, 276.

¹²⁷ ИАБ, ЗМ, Кт. 1645, 1799 – 38 – 60. У наредном периоду, до јануара 1795, крманош Томас Дудаш провео је укупно 80 дана „на чекању“ (у Сиску 27, у

У пословима су редовно искрсавали неспоразуми, а често је по среди било питање да ли се у превозника и његове људе може имати поверење. Поверење указано погрешним људима могло је да значи велики губитак за предузетника, као што показује пример велетрговца Саве Вуковића. Он је 30. октобра 1784. поднео тужбу против „надзорника“ (крманоша) и двојице „хајоша“ (лађара), које је унајмио за превоз лађе натоварене житом до Карловца, зато што су током ноћи побегли и са собом однели 5.000 форинти. Потерница расписана за њима упућена је у сва већа места у околини – Земун, Панчево, Нову Паланку, Мехадију, Чаково и Митровицу.¹²⁸ Није било гаранција да ће посао бити успешно обављен уколико се у њега улазило само на основу поверења и без уговора. Претпостављамо да је због непостојања уговора између трговца и превозника дошло до спора децембра 1770, у коме су две стране изнеле упадљиво различите тврдње. Наиме, превозник је тврдио да је договорио куповину 6.035 купленика жита (180 t), превоз на две лађе и предају у магацин у Сиску, док је трговац тврдио да из магацина није преузео више од 3.000 купленика жита (90 t). Даље, исти превозник је тврдио да му је обећана надокнада од 3 крајцаре по купленику жита за транспорт, а трговац да је обећао накнаду од 1 ½ крајцаре по купленику жита.¹²⁹ Будући да је роба попут жита услед безусловног превоза лако могла да промени своје карактеристике, разлике у тврдњама учесника у послу могле су бити прилично велике. Превозници су сматрали да су одговорни за стање робе коју су преузели приликом поласка, док су трговци хтели да плате стање затечено по пријему робе, а које је могло бити видно измењено током пута. Тако се догодило, на пример, и то да су две лађе земунског превозника Михајла Савића у Карловац довезле 6.400 цакова јечма и зоби, међу којима су били и они делимично запечаћени (plumbiert), делимично незапечаћени (unplumbiert), као и делимично поцепани и делимично потпуно неупотребљиви цакови. Према мерењима обављеним у Карловцу

Петрињи 20, у Лиману 5 и у Карловцу 28), па је поред обећаних 40 форинти, требало да наплати још 32 форинте „новца због чекања“ (Wartengeld), тј. укупно 72 форинте.

¹²⁸ ИАБ, ЗМ, Кт. 1398, 1784 – 4 – 440. Новац је био закључан у једној шкрињи обложеној белом кожом и плехом. Двојица тражених, Димитрије из Кањиже и Петар Црногорац, имали су пасоше издате пре 6 месеци у Трсту и Карловцу, што значи да су и раније били упослени на лађама које су пловиле дуж Саве.

¹²⁹ ИАБ, ЗМ, Кт. 1364, 1770 – 2 – 38. У питању је спор из децембра 1770. године који се односио на превоз жита Савом до Сиска од пре четири или пет година, а којом је Мартин Ђуричић (Martin Gyurekity) из Костајнице договорио да купи и превезе жито у име Турчина Јани Каре из Земуне (Jany Chara alias Kalabaluk).

октобра 1794, ти цакови садржали су неуједначене количине жита, тако да се само за 3.200 цакова могло рећи да садрже потпуну количину, док је преосталих 3.200 цакова било непотпуно.¹³⁰

И поред свега, у трговини на Сави углавном се рачунало на добитак. Пример једног успешног посла је и већ помињани ортаклук између трговаца Ђуке Видовића, Петра Роксандића и Арсенија Грујића из 1787, упркос томе што је неславно окончан разлазом између партнера.¹³¹ За улог од 1.600 форинти прве двојице, Грујић је купио просо којим је натоварио своју лађу и подмирио трошкове ангажованих људи. Наиме, 1.419 форинти уложио је у „lagiu prohe“ (са 660 „великих или пожунских“ мерова проса), а остатак новца утрошио је на „момке“ за превоз од Макова, преко Земуна, до Сиска и Петриње. Укупни трошкови за робу и људе током превоза, који је потрајао чак 111 дана, међутим, премашили су улог и достигли 2.081 форинту и 8 крајцара. Да ли се такав подухват и поред свега исплатио? Крајњи обрачун указује на то да јесте, иако није био уносан у мери у којој се то првобитно очекивало. Товар од 660 пожунских мерова проса продат је, те изразито неродне године, за 3.659 форинти и 3 крајцаре. То значи да је један пожунски меров у Макову плаћен 2 форинте и 9 крајцара, у Сиску и Петрињи продат за 5 форинти и 30 крајцара. После отписивања укупних трошкова, добит је износила 1.578 форинти и 28 крајцара. Будући да су према уговору учесници у послу добит делили на два дела, свака од страна профитирала је са 789 форинти и 14 крајцара.¹³²

¹³⁰ ИАБ, ЗМ, Кт. 1548, 1794 – 66 – 128/2. Извештај је прецизирао да у неким цаковима има једва по 1 ½ (доњаоустријских) мерова, те да је у некима пронађено 12, а у другима 12 ½, 13, 13 ½, 14 или 15, а понегде и 16 комплетних порција – у просеку 14.

¹³¹ ИАБ, ЗМ, Кт. 1430, 1788 – 64 – 78. До покушаја раскида уговора дошло је након што је Грујић изразио жељу да на свој рачун натовари још једну лађу с просеним брашном (hirschbrein), уколико му ортаци обезбеде новац за то. Они су му понудили суму од 1.000 форинти, али када је Грујић дошао по новац шест седмица касније, компањони су оклевали да му издају новац, због тога што су у међувремену отпочела непријатељства на граници. Грујић је на то одговорио да жели да изађе из ортаклука са њима и за прву „lagiu prohe“, а они да у том случају треба да им врати уложених 1.600 форинти и да тај брод даље вози на сопствени рачун. Грујић је новац покушао да врати ангажовањем другог учесника с капиталом, трговца из Костајнице Максима Абрамовића, који је понуду одбио с обзиром на ризик, „због зимског и ратног времена“. Није преостало ништа друго до да се држе склопљеног уговора, па је Грујић поред улога, бившим ортацима требало да исплати и половину добити од, у међувремену обављеног посла. Уз још неке обрачунске финесе, дуг му је дефинисан на 2.345 форинте и 44 крајцаре.

¹³² Исто.

Описани пример указује на високу профитабилност трговине житом. Треба нагласити да је кључну улогу у томе имао тренутак предузимања посла, као када је летина 1787. године подбацила и када је постојала забрана за извоз жита према османској територији.¹³³ Трговина житом на савско-покупској траси била је типично шпекулацијска. Предузимана је у време несташнице и уз високи ризик током реализације, а доносила је значајну добит.

¹³³ Поменути пример (*Magistrat Slobodnog kraljevskog grada Novog Sada*, 92).

ЛИСТА РЕФЕРЕНЦИ – LIST OF REFERENCES

Архиви – Archives

Österreichisches Staatsarchiv
Kriegsarchiv: Hofkriegsrath
Архив Србије [Архив Србије]
Краљевина Србија [Kraljevina Srbija]
Историјски архив Београд [Istorijski arhiv Beograd]
Земунски магистрат [Zemunski magistrat]

Извори – Primary Sources

Briefe über die Schifffahrt und Handlung in Ungarn, Sklavonien und Kroatien. Schreiben auf einer Reise in diesen Ländern im Jahr 1773, [von N. Klemann], Prag 1783.
Engel J. Ch., *Staatskunde und Geschichte von Dalmatien, Croatien und Slawonien*, Halle 1798.
Erceg I., *Dnevnik Josipa II o prilikama u Hrvatskoj i na Jadranskoj obali god. 1775*, Starine JAZU 53 (1966) 223–262.
Recueil D'Actes internationaux de L'Empire Ottoman, I (1300–1789), publ. par G. Efendi Noradounghian, Paris–Leipzig–Neuchatel 1897.
Schwartner M., *Statistik des Königreichs Ungarns*, Pest 1798.
Гавриловић С., *Преводи турских фермана за регулисање односа са Аустријом у другој половини XVIII и почетком XIX века*, Мешовита грађа XIX (1989) 51–72. [Gavrilović S., *Prevedi turskih fermana za regulisanje odnosa sa Austrijom u drugoj polovini XVIII i početkom XIX veka*, Mešovita građa XIX (1989) 51–72]
Енгел Ф. Ш., *Опис Краљевине Славоније и Војводства Срема*, Матица српска, Нови Сад 2003. [Engel F. Š., *Opis Kraljevine Slavonije i Vojvodstva Srema*, Matica srpska, Novi Sad 2003]
Илић Т. Ж., *Београд и Србија у грађи архива Земунског магистрата*, Београд 1979. [Ilić T. Ž., *Beograd i Srbija u građi arhiva Zemunskog magistrata*, Beograd 1979]

Литература – Secondary Sources

Adamićevo doba: 1780–1830, прир. Е. Dubrović, Музеј града Ријеке, Ријека 2005.
Erceg I., *Trgovina između Habzburške monarhije i Turske preko sjevernojadranskih luka*, Jadranski zbornik VII (1973) 161–184.
Erceg I., *Oživljavanje i razvitak trgovine između Habzburške monarhije i Turske u 18. stoljeću*, Acta historica-oeconomicae Iugoslaviae 13 (1986) 115–140.
Horbec I., Vrbanus M., *Sava – poticaj i prepreka trgovini u 18. stoljeću*, Ријека Sava у повјести, ур. В. Ostajmer, Slavonski Brod 2015, 281–312.
Ilić Mandić J., *Trgovina „mare versus“ i put Zemun – Rijeka krajem 18. veka*, 300 godina pravo-slavlja у Ријечи, у штампи.
Jordan S., *Die kaiserliche Wirtschaftspolitik im Banat im 18. Jahrhundert*, München 1967.
Karaman I., *Trgovinska magistrata Sisak – Karlovac – Rijeka i merkantilistička politika bečkog dvora u godinama 1749–1767*, Starine JAZU 53 (1966) 263–312.

- Клјajić Ј., *Војнокрајски чардаци у Славонско-Сријемском посављу*, Повијесни прилози 22 (2002) 131–158.
- Magistrat Slobodnog kraljevskog grada Novog Sada (1748–1790) – Analitički inventar*, III/1, пр. D. Gavrić, D. Tomin-Ramadanski, J. Valrabenštajn, Novi Sad 1982.
- Matanović D., *Svakodnevnica na granici Habsburške monarhije i Osmanskog carstva*, Прилози 31 (Sarajevo 2002) 95–109.
- Matanović D., *Grad na granici*, Slavonski Brod 2008.
- Valentić M., *Osnovni problemi prometne integracije i jadranske orijentacije hrvatskog poduzetničkog građanstva u XIX stoljeću*, Повијесни прилози 9 (1973) 39–83.
- Vaniček F., *Specialgeschichte der Militärgrenze*, II, Wien 1875.
- Wagner W., *Sava i vojni komunitet Brod (1692–1873)*, Zbornik Historijskog instituta Slavonije i Baranje 15 (1978) 1–32.
- Богдановић Р., *Препреке и сметње у речном саобраћају средњег Подунавља и њихово отклањање од 1740. до 1830.*, сепарат из: Научни скупови САНУ, књ. 15, Одељење за историјске науке, књ. 3, 1983, 437–455. [Bogdanović R., *Prepreke i smetnje u rečnom saobraćaju srednjeg Podunavlja i njihovo otklanjanje od 1740. do 1830.*, сепарат из: Научни скупови САНУ, књ. 15, Одељење за историјске науке, књ. 3, 1983, 437–455]
- Влајинац М., *Речник наших старих мера у току векова*, I–IV, Београд 1961–1974. [Vlajinac M., *Rečnik naših starih mera u toku vekova*, I–IV, Београд 1961–1974]
- Илић Т. Ж., *Привредне и друштвене прилике у Земуну (1770–1820)*, Посебан отисак из Споменнице Земунске библиотеке, Земун 1966, 13–22. [Ilić T. Ž., *Privredne i društvene prilike u Zemuni (1770–1820)*, Посебан отисак из Споменнице Земунске библиотеке, Земун 1966, 13–22]
- Илић Т. Ж., *Београд и Земун као чвориште пловне мреже Панонске низије од 1740. до 1830. године*, Научни скупови САНУ, књ. 15, Одељење за историјске науке, књ. 3, 1983, 413–435. [Ilić T. Ž., *Beograd i Zemun kao čvorište plovne mreže Panonske nizije od 1740. do 1830. godine*, Научни скупови САНУ, књ. 15, Одељење за историјске науке, књ. 3, 1983, 413–435]
- Костић М., *Српско трговачко насеље на Ријеци у XVIII веку*, Историски часопис VII (1957) 37–49. [Kostić M., *Srpsko trgovačko naselje na Rijeci u XVIII veku*, Istoriski časopis VII (1957) 37–49]
- Костић М., *О дунавско-савској трговини, лађама, лађарима и лађарским цеховима у XVIII и XIX веку до појаве жељезница*, Историски часопис IX–X (1959) 259–294. [Kostić M., *O dunavsko-savskoj trgovini, lađama, lađarima i lađarskim cehovima u XVIII i XIX veku do pojave željeznica*, Istoriski časopis IX–X (1959) 259–294]
- Стајић В., *Војвођани као трговци у 18. и првој поли 19. века*, Гласник Историског друштва у Новом Саду XII (1939) 313–339. [Stajić V., *Vojvođani kao trgovci u 18. i prvoj poli 19. veka*, Glasnik Istoriskog društva u Novom Sadu XII (1939) 313–339]
- Тамишка жупанија (1779–1849). Каталог одабраних садржаја докумената (1782–1784)*, Научно информативна средства о архивској грађи, књ. XIV/2, прир. М. М. Крејић, Архив Војводине, Нови Сад 2008. [Tamiška županija (1779–1849). Katalog odabranih sadržaja dokumenata (1782–1784), Naučno informativna sredstva o arhivskoj građi, књ. XIV/2, прир. М. М. Крејић, Arhiv Vojvodine, Novi Sad 2008]

Jelena Ilić Mandić

**ABOUT THE BEGINNINGS OF CEREAL TRANSPORTATION
AND TRADE ON THE SAVA AND KUPA RIVERS:
ZEMUN–SISAK–KARLOVAC ROUTE IN
THE SECOND HALF OF THE 18TH CENTURY**

Summary

The paper presents data about cereal transit and trade on the Sava and Kupa rivers in the second half of the 18th century. A focus is placed on some aspects of transit and trade on the Zemun–Sisak–Karlovac route, such as the role of the state in “mare versus” trade, the beginnings of cereal exports from the Hungarian hinterland and Banat, conditions of navigation on the Sava and Kupa, and some characteristics of supply and trade activities (prices, costs, gains and losses). The paper mainly relies on archival records of the fund of the Zemun Magistrate kept in the Historical Archives of Belgrade, and on published sources and literature. The paper shows that intensive development of cereal transit and trade on the Sava–Pokupski route was not possible before 1780.

The state’s role in “mare versus” trade is reflected primarily in the fact that the transit of large quantities of cereals was initiated by the state, i.e. military or civil authorities. This took place occasionally and, as a rule, at the time of cereal shortages in Italy and for the needs of the army during war campaigns in Italy and Germany. In addition, the role of the state in the development of transit and trade on the Sava and Kupa rivers was reflected in its exclusive power to apply current technological know-how and to gather experts – engineers in order to put into use the maritime route on the Sava and Kupa. During the 18th century, conditions for regulated navigation were gradually created, with the regulations carried out in 1733–1736 and 1784–1786 being the key milestones. The state’s enhanced care about the functionality of the Sava and Kupa route coincided with the strengthening of its interest in “wholesale” trade towards distant destinations in the early eighties (overseas trade, Trieste–Constantinople trade, expedition towards China, concessions for trade downstream the Danube etc.). In line with this, data on cereal trade on the Sava appeared first sporadically, and only from the 1780s to the extent indicating large-scale operation of trade companies (as of 1759 the Timișoara Privileged Company, and as of 1768 the New Privileged Timișoara Company) and private persons on this route. The majority of sources about

cereal trade originate from the last decade of the 18th century. This phenomenon was certainly under the influence of the political climate – the start of long-lasting wars against France and Napoleon. The paper presents a large number of documents about activities performed by Zemun boatmen and traders on the Sava and Kupa. They illustrate the conditions and problems of navigation on these rivers, which concerned security and water levels, as well as contracts, costs, gains and losses in Sava–Pokupski cereal trade.

Keywords: trade, cereals, Sava, Kupa, Zemun, Sisak, Karlovac, Habsburg Monarchy, 18th century.

Чланак примљен: 30. 03. 2018.

Чланак коначно прихваћен за објављивање: 08. 05. 2018.