



BS I 701977



2008 05844

M 5994



D 44.761/

1965

GOSPODARSKI POLOŽAJ ILIRSKIH PROVINC

MELITA PIVEC-STELE

Institut za zgodovino SAZU, Ljubljana

Ilirske province, ki jih je Napoleon ustanovil po schönbrunnskem miru 14. oktobra 1809, so bile v političnem, narodnostnem, geografskem in gospodarskem pogledu prav heterogene. Delček Tirolskega, del Koroške (beljaško okrožje), Kranjska, Goriška, Trst, Istra (avstrijski in italijanski del), Reka, Hrvatska do Save, 6 regimentov Vojne krajine, Dalmacija, Dubrovnik, Kotor ter Istri in Dalmaciji pripadajoči otoki so tvorili ozko pa izredno dolgo ozemlje nove vazalne države Napoleonovega cesarstva.

Nova državna tvorba je štela okoli 1,500.000 prebivalcev, po narodnosti Slovencev, Hrvatov, Italijanov in Nemcev. Razdelili so jo upravno v 6 civilnih provinc: Koroško, Kranjsko, Istro, Civilno Hrvatsko, Dalmacijo, Dubrovnik, poleg vojaške province, Vojne Krajine, usojena pa so ji bila le 4 kratka leta življenja od 1809 do 1813. leta. Vendar je bila ta kratka doba polna važnih sprememb posebno na gospodarskem področju, zakaj upoštevati je treba, da so to zadnja leta dolgotrajne borbe med Francijo in Anglijo.

Ko so višji funkcionarji ilirske vlade iskali podatke o gospodarski strukturi novih provinc, so si po njih ustvarili sledečo podobo: Ilirija je sicer agrarna država v tem smislu, da se večina njenih prebivalcev ukvarja s poljedelstvom in živinorejo, vendar celotna produkcija ne zadošča za njene potrebe, kar je razumljivo spričo nerodovitnosti kraških tal. Navezana je celo na uvoz žita in živine, od drugih kultur pa sta važni vinska trta in oljka na Goriškem, v Istri in Dalmaciji, poleg tega pa so na Koroškem, Hrvatskem in v Vojni krajini obsežni gozdovi. Od drugih pridobitnih panog so bile zastopane: rudarstvo predvsem na Koroškem pa tudi na Kranjskem, ribolov, razširjen ob vsej jadranski obali, domača obrt po malem povsod in tovarne, ki so bile

bolj redko posejane, nekaj več v zapadnih kakor v vzhodnih pokrajinah. Nasproti tej šibki industrializaciji sta bili močno razviti trgovina, posebno tranzitna, saj je bila Ilirija po svoji gospodarski legi zanjo predestinirana, ker so se v njej križale trgovske poti, in predvsem plovba. Finančna moč provinc pa ni bila posebno visoka. Tako je postalo za ilirsko vlado doktrina, da je Ilirija trgovska država, kakor je bila takrat doktrina, da je Italija agrarna, Francija pa industrijska država.

Gospodarska struktura, kakor je bila razvita v času odcepitve od Avstrije, je prva komponenta razvoja gospodarskega življenja Ilirije, druga komponenta pa so Napoleonovi motivi pri ustvaritvi te vazalne države. Ti motivi so bili različne narave: politični, vojaški in gospodarski. Gospodarski je bil vsekakor najvažnejši, ker pade rojstvo Ilirije v leta, ko se je borba Napoleona proti Angliji, borba Napoleonevega kontinentalnega sistema z angleško kontinentalno blokado, bližala svojemu vrhu.

Glavne etape gospodarske vojne, s katero je Napoleon hotel zlomiti moč Anglije, so naslednje: berlinski dekret od 21. novembra 1806 je odredil blokado Anglije, vsaka trgovina z Anglijo in angleškim blagom je prepovedana, angleško blago se konfiscira; angleška odredba od 7. januarja 1807 je izrekla zaporo francoskih luk za nevtralne ladje, ki se v primeru nepokoravanja konfiscirajo, in angleška odredba od 11. novembra 1807 je odredila blokado vseh od Napoleona odvisnih luk, nevtralne ladje smejo skozi blokade samo, če se podvržejo preiskavi po angleški križarki in plačajo v angleški luki 25 % vrednosti tovara; milanski dekret od 17. decembra 1807 je določil konfiskacijo vseh ladij, ki se podvržejo angleškim določbam; trianonski tarifi od 5. avgusta in 12. septembra 1810 sta določili visoke carine na kolonialno blago (ker se smatra, da izhaja iz angleških kolonij) in fontainebleauski dekret od 18. oktobra 1810 je določil sežiganje konfisciranega angleškega blaga.

Do junija 1808 so vse evropske države razen Portugalske pristopile k Napoleonovemu kontinentalnemu sistemu, tako l. 1806 tudi Avstrija. Vendar je bilo izvajanje določb tega sistema na avstrijskem teritoriju prav ohlapno, vzhodna jadranska obala je ostala šibka točka pri prepovedi angleške trgovine in zatiranju tihotapstva, zlasti pa je bila taka šibka točka Trst, glavna luka za Srednjo Evropo. Saj je 19. aprila 1809, t. j. ob začetku vojne, Avstrija takoj zopet vzpostavila trgovino z Anglijo. In zato je Napoleon ustanovil Ilirske province, ker tu so se določbe njegovega sistema totalitarno izvajale.

Razumljivo je, da je posvetila ilirska vlada največ pozornosti, skrbi in kreditov tistim panogam gospodarstva, ki so direktno ali indirektno služile kontinentalnemu sistemu, drugim znatno manj. Če začnemo s kmetijstvom, moramo ugotoviti, da ni bilo večjih sprememb pri poljskih kulturah, ki so bile takrat v Iliriji običajne, z izjemo udomače-

nja krompirja v Dalmaciji, kjer do takrat ni bil znan. Tudi tehnika obdelave polj, v zapadnih pokrajinah bolj racionalna, v vzhodnih bolj primitivna, v kratkih letih obstoja Ilirije ni dočkala znatnega napredka. Živnoreja, ki je bila posebna razvita na Koroškem, je bila potrebna amelioracij; ker pa vlada ni razpolagala z zadostnimi sredstvi zanje, je dala vsaj pobude, ki jih je v nekaterih primerih izpeljala privatna iniciativa.

Resničen napredek pa je prinesla francoska Ilirija gospodarskemu in socialnemu položaju kmetov. Sicer ilirska vlada ni popolnoma odpravila fevdalnega sistema, ampak samo deloma. Je to ena izmed pridobitev francoske revolucije, o kateri drugače v Iliriji cesarja Napoleona ni mnogo sledú, ki pa so jo ljudje intuitivno pričakovali: od l. 1809 do 1813 se vrstijo poskusi kmetov, da se otresejo fevdalnega jarma. Člen 252 organizacijskega dekreta od 15. aprila 1811 je odpravil brez odškodnine osebno tlako, ki je bila zapovedana 12 dni letno, druge tlake so postale odkupljive, dajatve zemljiškemu gospodu so se znižale za eno petino, zato pa so morali kmetje plačati zemljiški davek. To je bila sicer polovičarska rešitev — ne gospodarji ne podložniki niso bili zadovoljni — vendar velik korak naprej, kar se je videlo posebno pozneje, v času avstrijske Ilirije, ko stari fevdalni red ni mogel več zares znova oživeti.

Večjo pozornost je naklonila vlada tudi gozdarstvu, posebno ker je bila sama lastnica obsežnih gozdov na Koroškem in Hrvaškem. Uredila je gozdno upravo, imela pa je nenehne pravde zaradi pašnih, sečnih in drugih pravic občin in posameznikov in venomer se je morala boriti proti gozdnim deliktom. Vprašanje omenjenih pravic še l. 1813 ni bilo dokončno rešeno. Mnogo težji problem pa je bila eksploatacija gozdov. V Avstriji so služili gozdovi za potrošnjo rudnikov in tovarn, za izdelovanje oglja in pepelike ter za mornariške gradnje. Ker pa je vladala, kakor bomo pozneje videli, v industriji in plovbi usodna stagnacija, je ostalo gozdno bogastvo Ilirije brez glavnih odjemalcev in je bilo pravzaprav mrtev kapital.

Rudarstvo je bil pomemben faktor v gospodarstvu Ilirije. Velikan med ilirskimi rudniki je bil rudnik živega srebra v Idriji, ki je veljal kot drugi najvažnejši na svetu. Njegove proizvode so stalno odkupovali rudniki srebra v Južni Ameriki, položaj delavcev, ki so bili oproščeni celo vojaške službe, je bil zelo ugoden. Zaradi vojne je bil rudnik l. 1809 v izredno slabem položaju, a že z januarjem 1810 ga je Napoleon izročil kot dotacijo novemu vojaškemu redu in poveril prodajo njegovih proizvodov izredni državni domeni. Tako je ostal rudnik brez finančnih težav ves čas v polni aktivnosti, in čeprav ni statistike za ta leta, je bila po izročilu eksploatacija celó pretirana. Skrb za prodajo proizvodov pa je ležala na izredni državni domeni: prodaja v Južno Ameriko zaradi angleške blokade ni bila mogoča, drugih kupcev tudi ni bilo, živo srebro

se je nakopičilo najprej v Trstu, potem v Benetkah, kjer je bilo še v juliju 1813.

Manj srečni kot Idrija so bili rudniki na Koroškem in Kranjskem. Rudniki svinca na Koroškem v Bleibergu, Jauckenu in Rablju, ki so bili upravno povezani z livarnami cinka v Greifenburgu, Grosskirchheimu in Lainachu ter z livarno medenine v Lienzu, so bili pretežno državna last, poleg njih so bili na Koroškem še manjši rudniki in fužine v privatnih rokah. Na Kranjskem so bili manjši rudniki in fužine vsi (26) v privatni lasti, ravno tako premogovnika v Krapanu in Lipici v Istri in rudnik bakra v Samoboru na Hrvaškem. Velika državna podjetja na Koroškem so bila prav kmalu v krizi, rudniki, kakor Idrija zato, ker so izgubili prejšnja tržišča, livarnam pa so zmanjkale surovine, ker je ilirska vlada že 6. decembra 1809 prepovedala izvoz kovin (svinec itd.) v Avstrijo, avstrijska vlada pa je 25. decembra 1809 prepovedala izvoz surovega železa v Ilirijo. Posledice so bile večmesečni zaostanki delavskih plač, večmesečno prenehanje obratovanja nekaterih podjetij in delno izseljevanje delavcev. Ilirska vlada je sicer poskušala pomagati, Napoleon je v maju in juliju 1811 odredil nakup svinca za armado, a položaj podjetij je ostal kritičen do januarja 1812, ko jih je izredna državna domena prevzela in s tem so zanje vsaj finančne težave prenehale. Usoda privatnih podjetij na Kranjskem je bila še slabša, ker so bila že pred letom 1809 oslABLJENA. Večinoma so prenehala z delom, delavci so se deloma izselili v Avstrijo in druge dežele.

Poleg metalurške moramo omeniti še nekatere druge sicer manj obsežne industrije n. pr.: tekstilno v Tržiču, usnjarsko in keramično v Ljubljani, sladkorni rafineriji v Trstu in na Reki, svilarne v Gorici, tobačno tovarno na Reki, tovarni likerjev v Trstu in Zadru, ladjedelnice v Dubrovniku in domačo industrijo v Vojni krajini. Za usodo tovarn je značilen primer sladkorne rafinerije na Reki, velikega podjetja, ki ga je ustanovil tuji kapital že leta 1750. Trpela je zaradi pomanjkanja surovega sladkorja. 8. aprila 1810 je še dobila dovoljenje za uvoz določenega kontingenta, poznejše prošnje pa so ostale brez uspeha. In 1812 je nehala obratovati. Jasno je, da manjša, šibkejša podjetja niso bila deležna boljše usode in so zato deloma prenehala z delom. Ker je kontinentalni sistem v vseh deželah načrtno pospeševal ustanovitve novih podjetij, imamo tudi v Iliriji nekaj poskusov v tej smeri, a ta podjetja se niso obdržala. Leta 1810 so po odločbi Napoleona poslali 20 mladih Ilircev za 2 leti brezplačno v cesarsko obrtno šolo v Châlons-sur-Marne, da bi dobila industrija v Iliriji dober kader delavcev; uspeh te določbe ni znan. Poteza avstrijske vlade, ki je v decembru 1812 prepovedala emigracijo delavcev v Ilirijo, gotovo ni prispevala k dvigu industrije v Iliriji.

Če je bila prva naloga kontinentalnega sistema izključitev angleške trgovine in preprečenje tihotapstva, je bila druga pospeševanje trgovskih poti po kopnem kot nadomestilo za plovbo, ki jo je onemogočala angleška blokada. Zato je ilirska vlada z izredno skrbjo pospeševala promet, saj je bil v službi vodilne ideje: Ilirija, tranzitna dežela za francosko - levantinsko trgovino. Seznam cest, ki ga je predložila uprava cest in mostov v novembru 1812, izkazuje 29 cest: 6 cest I. razreda, ki so važne za trgovino, 5 cest II. razreda, ki vodijo do sedežev subdelegacij, in 18 cest III. razreda, ki jih morajo vzdrževati občine. Glavna skrb je bila posvečena veliki Napoleonovi cesti, ki je vodila iz Ljubljane preko Reke v Dubrovnik in Kotor. Poleg nje je zanimiva Lujzina cesta iz Reke preko Karlovca v Zagreb, edina, ki je ni gradila država, temveč ogrska družba za plovbo, edina tudi, ki ni bila v službi nove trgovske črte Zapad—Vzhod, temveč v službi stare trgovske črte Sever—Jug; končana je bila v decembru 1811. Za ceste so bila vedno na razpolago finančna sredstva, čeprav skromna, in uprava je tudi uporabljala tlako, ki pa je bila plačana in so jo ljudje radi opravljali, ker je bila korist tudi zanje očitna. Vključena so bila dela na mostovih; med temi je bil najbolj važen most čez Uno pri Kostajnici, ki je bil dograjen v decembru 1812. Seveda je bila mreža cest v zapadnih pokrajinah bolj gosta kot v vzhodnih, v zapadnem delu je bilo več popravil, v vzhodnem več novih gradenj, v celoti pa je izboljšanje prometnih poti ena najbolj pozitivnih potez ilirskega gospodarstva.

V zvezi s cestami je treba posebno posebej omeniti. Poštna uprava je uredila ne samo redne zveze v notranjosti dežele in s sosednimi državami, Avstrijo, Bavarsko, Italijo in Turčijo in to za pisma, potnike in blago, sodelovala je tudi pri vzpostavitvi francoske pošte v Turčiji: Kostajnica—Sarajevo—Skopje—Carigrad z odcepitvijo Skopje—Solun. Tudi pošta je bila pozitiven faktor v gospodarskem razvoju Ilirije, bila je tudi edina panoga ilirske uprave, ki je mogla izkazati — proficit.

Tako smo prišli do jedra ilirskega gospodarstva, do trgovine. Pod avstrijsko oblastjo so te pokrajine služile predvsem tranzitu Sever-Jug, Hamburg—Dunaj—Trst. Ilirska vlada te stare smeri ni popolnoma zanemarila, predvsem pa je skrbela za novo smer Zapad—Vzhod, Paris—Ljubljana—Carigrad—Smyrna in se borila z vsemi sredstvi proti angleškemu tranzitu; nekoliko je tudi uredila notranjo trgovino. Za izpeljavo teh direktiv so skrbele ilirske carinske tarife. Po precej dolgih pripravah je izšel 27. novembra 1810 dekret s 4 tarifami, ki so jasno izražale: absolutno izključitev kolonialnega blaga in angleškega manufakturnega blaga, prikrito izključitev avstrijske industrije, izredne prednosti za francosko manufakturno blago v prvi vrsti, za italijansko v drugi vrsti, posebno za tranzit v Turčijo, in izključno pridržanje ilirskih proizvodov najprej za Francijo, potem za Italijo. Resnični interesi Ilirije

so bili malo upoštevani in kmalu so prihajale prošnje ilirskih trgovcev, posebno tržaških in reških, za spremembe carin. Dosegli so vendarle, da sta bila izdana dekreta od 19. septembra 1812 in 26. maja 1813 — slednjega je diktirala že prihajajoča nova vojna.

Prve provizorične carinarne na avstrijski meji so bile organizirane že 29. novembra 1809, definitivne pa so bile določene z dekretom od 28. februarja 1810. Njihova mreža je bila na zapadu provinc gostejša kot na vzhodu in dekret od 19. novembra 1811 je izvzel izrecno iz mreže carinarn Dalmacijo, Dubrovnik, Kotor, dalmatinske in kvarnerske otoke, Vojno krajino in del Hrvatske na desnem bregu Kolpe. To čudno odločbo so utemeljevali s tem, da bi bilo predrago to dolgo mejo zasesti s carinarnami; resnični vzrok — nemoč, boriti se uspešno proti tihotapstvu — se ni omenil.

Notranji trgovini Ilirije so koristile poleg izboljšanih cest zlasti stroge kazni za cestne roparje, ki so imele popoln uspeh, predpis novega tipa tovornih voz, imenovanih »parizar«, odprava korporacij trgovcev in dovoljenje za naselitev novih trgovcev (takrat so se znova vrnilo Židje), vpeljava živilskih cenikov, da bi dosegli ustaljene cene, ustanovitev trgovskih zbornic in trgovskih sodišč.

Usoda angleške trgovine v Iliriji je bila navidezno zelo preprosta: angleško manufakturno in kolonialno blago so po vseh strogo izvajanih predpisih najprej sekvestrirali, potem konfiscirali, kolonialno blago na dražbi prodali in manufakturno blago od oktobra 1810 dalje tudi sežigali, n. pr. v Trstu, v Ljubljani, na Reki — seveda samo tisti manjši del, ki so ga dosegli, ker največji del angleške trgovine se je odvijal ne na kopnem, temveč na morju — morje pa sta obvladala angleško brodovje in tihotapstvo.

Avstrijski tranzit je šel pred l. 1809 preko Trsta, mirovna pogodba z dne 14. oktobra 1809 pa je določila kot mesto avstrijskega tranzita Reko, čeprav je bilo to manj ugodno, pa Napoleon ni hotel, da bi Trst konkuriral Benetkam. Drug problem je nastal, ko je bila z dekretom od 27. novembra 1810 določena za avstrijski tranzit carina 6 frs za dunajski cent (56 kg), kar je bilo previsoko. Ilirski trgovci so se nenehoma borili za dovoljenje tranzita čez Trst in za znižanje carine. Dekret od 4. februarja 1812 je končno dovolil avstrijski tranzit tudi za Trst, kar je Trst sprejel z navdušenjem, in znižal tudi carino za nekatere predmete avstrijskega tranzita, kar je bil delen uspeh.

Francosko - levantinski tranzit pa je bil vrh vsega dogajanja na področju ilirske trgovine. Francoski industriji, ki je potrebovala bombaž, preskrbeti bombaž iz Levante namesto iz Indije in sicer po kopnem, ker pot po morju ni bila varna, je bila ena izmed najljubših idej Napoleona. Ilirija bi naj bila zvezni člen med Turčijo in Bosno na eni, Italijo in Francijo na drugi strani. Zdaj so Napoleonovo idejo

izpeljali. Trgovci v Trstu so dali podatke, generalni guverner Marmont je predložil 13. marca 1810 izčrpno spomenico — prava magna charta tega podviga — kjer je bilo natančno izračunano, da bi bil tranzit levantinskega bombaža iz Soluna preko Skopja, Sarajeva, Kostajnice in Trsta v Pariz krajši in cenejši kakor sedanji avstrijski tranzit, ki je šel iz Sarajeva na Dunaj in od tam v Pariz. Francoski in ilirski časopisi so propagirali novo pot, dekreta od 12. in 27. novembra 1810 sta skrbela za primerno nizko carino, 20 c za dunajski cent. Tržaški trgovci so prosili še za pravico vskladiščenja in jo dobili z dekretom z dne 3. januarja 1812. Glede na nevarnost kuge v Turčiji so organizirali sanitetno službo, v Kostajnici je zraslo veliko poslopje za karanteno. V Travniku je francoski konzul P. David z veliko vnemo deloval in se bojeval z avstrijskim konzulom. Težkoče pa so bile v Bosni, zlasti slabe ceste in roparji, ki so napadali karavane. Statistike, ki so sicer le fragmentarne, izkazujejo, da je imel francoski tranzit v začetku nekaj uspehov, da pa so bile pozneje pomanjkljivosti večje kot koristi, da so bili stroški višji, kot je bilo predvideno, da kakovost bombaža ni zadovoljevala, in da po obsegu ni dosegel že ukoreninjenega avstrijskega tranzita. Tako je prinašal francosko-levantinski tranzit Iliriji sicer koristi, posebno še prevoznikom, ki pa še zdaleč niso bile tako velike, da bi odtehtale izgubo trgovine po morju.

Plovba na dolge proge je bila v dobi kontinentalnega sistema že tako izključena, pa tudi od Napoleona dovoljena plovba z licencami je bila v Iliriji malenkostna. Bolj močna, vsaj po številu — statistike so sicer fragmentarne — je bila obalna plovba med Ilirijo in Italijo, ki je dobila celo nekaj olajšav. Pa celo to skromno obalno plovbo so ogrožali gusarji berberskih držav Severne Afrike in seveda Angleži, ki so načrtno zasedli l. 1811 Vis, l. 1812 pa še druge otoke. Obalno plovbo bi morala zaščititi ilirska mornarica, ki pa je bila prešibka tako po številu kakor po kategoriji ladij, čeprav je imela v Iliriji sami izvrsten gradbeni material in sijajno moštvo. Končno je naredba od 10. junija 1813 prepovedala plovbo v konvojih, kar je bilo konec vsake legalne plovbe. Obalo samo je še dokaj uspešno ščitila nacionalna garda v Istri in Dalmaciji.

Izredno živahna pa je bila ilegalna plovba, tihotapstvo, s katerim si je ilirsko prebivalstvo lajšalo bremena kontinentalnega sistema. Tihotapstvo je imelo že tradicijo, saj je bilo v dobi kontinentalne blokade dobro organizirano po vsej Evropi. V Sredozemskem morju sta bili glavni bazi Malta in Sicilija, v Jadranskem Trst in Reka. Po navideznem nadzorstvu Avstrije v l. 1806 do 1809 je postalo sedaj nadzorstvo strožje, sicer samo v severnem delu, posebno v Trstu in na Reki, kjer ga je bilo lažje izvajati. Zato se je tihotapstvo razvijalo bolj na jugu, v Dalmaciji in Dubrovniku. Angleška podpora z Visa, topografija dežele,

maloštevilnost carinikov, šibkost mornarice, vse je pomagalo tihotapcem, včasih so z njimi sodelovali celo cariniki. Proti tihotapcem so bili naperjeni splošni zakoni kontinentalnega sistema in specialne naredbe: naredba od 10. marca 1810, organizacijski dekret od 15. aprila 1811, naredba od 23. septembra 1811, ki je definirala kaj je tihotapsko blago in določila kazni, za oborožene tihotapce smrtno kazen, za druge zapor, dekret od 22. februarja 1812, ki je dal določbe glede zaplembe ladij. Mornarica je morala izpeljati te določbe na morju, cariniki pa na kopnem. Mornarici se je res posrečilo zapleniti nekatere ladje, cariniki pa niso bili vedno tako vestni. Za presojo problema tihotapstva v Iliriji je prav zanimivo poročilo generalnega guvernerja Bertranda z dne 13. oktobra 1812, kjer razlaga, kako številni otoki olajšujejo tihotapstvo, kako tihotapstvo v Dalmaciji pravzaprav ni tako obsežno, da je obalna plovba edino premoženje nesrečnih otočanov, in če so nekateri šli delat na Vis, tega niso storili zaradi simpatije do Angležev, ampak zaradi bede. V številkah označiti obseg tihotapstva pa je še manj mogoče kakor pri legalni trgovini.

Ker so, kakor smo videli, skoro vsi glavni viri narodnega bogastva v Iliriji odpovedali, je logično, da se to pozna pri *f i n a n c a h*. Ilirska vlada je vpeljala *d i r e k t n e d a v k e*, ki so bili v Franciji običajni, t. j. zemljiški, osebni in obrtni davek, plačevanje davkov pa je bilo nezadovoljivo in sicer ne zaradi pomanjkanja volje davkoplačevalcev, temveč zaradi pomanjkanja denarnih sredstev. Že vojne prejšnjih let so oslabile gospodarski položaj prebivalcev, ravno tako denarna kriza l. 1809, ker je vrednost avstrijskega papirnatega goldinarja — »Bancozettel« — padala že od l. 1799 dalje. Po vrsti naredb iz let 1809 in 1810 je bila vrednost tega goldinarja znižana postopoma na četrtno, petino in slednjič šestino vrednosti, 16. marca 1810 so ga končno vzeli iz obtoka; znižal se je tudi tečaj avstrijskega bakrenega denarja. Z januarjem 1811 so bile te operacije končane; pravzaprav so obvarovale Ilirce usode Avstrijcev, ki so 15. marca 1811 bankrotirali, vendar je ljudstvo videlo v tem pretežno le izgubo. Naredbi od 16. in 27. julija 1810 sta določili višino zemljiškega, osebnega in obrtnega davka, naredba od 3. oktobra 1810 pa je dovolila plačevanje zemljiškega davka v Dalmaciji v naravi, kakor dosedaj, kar je bila prva koncesija; naredba od 15. novembra 1810 je določila, kateri davki ostanejo in kateri prenehajo. Prav kmalu pa se je pokazalo, da so bili davki previsoko odmerjeni, posebno ker v južnih provincah katastra ni bilo, v severnih pa so ga Avstrijci odnesli. Naredbi od 16. in 29. julija 1811 sta prinesli znižanje davkov, ki so potem 1812 in 1813 ostali brez pomembnih sprememb.

Med *i n d i r e k t n i m i d a v k i* sta bila posebno važna monopola soli in tobaka. Eden izmed paradoksov v Iliriji je bilo tudi dejstvo, da je imela, čeprav obmorska dežela, premalo soli, ker so bile domače so-

larne (Žavlje, Škedenj, Pag, Ston i.t.d.) v prav slabem stanju. Naredba z dne 10. marca 1810 je dovolila prost uvoz soli s potrdilom o provenienci, naredba od 25. marca je predpisovala popravilo solarn in 3. aprila je sklenil Marmont pogodbo z A. L. Adamićem, veletrgovcem na Reki, da bo preskrbel Ilirijo s soljo.

Je to ena najbolj zanimivih točk: Adamić je bil oficiozni posredovalec, da je Anglija dovolila preskrbo Ilirije s soljo. Dekret od 26. februarja 1811 je dovoljeval uvoz soli v Ilirijo ladjam brez licenc, dekret od 11. julija 1811 pa ladjam s soljo tretjino tovara v drugem blagu. Med bivanjem Adamića v Londonu pa je ilirska vlada razdrila pogodbo z njim, in ravno tako pogodbo, sklenjeno 27. junija 1810 z A. E. Schramom, trgovcem na Reki, za tobačno režijo. Dekret od 14. marca 1812 je ustanovil združeno državno upravo za sol in tobak, ki pa ni bila bolj uspešna kot prejšnji dve privatni upravi, čeprav je bila Ilirija glede tobaka v boljšem položaju kakor glede soli. Glavna napaka je bila previsoka cena tako za sol kakor za tobak, vendar so dohodki teh monopolov izkazovali počasen napredek. Državna posestva, pomnožena s sekvestracijami zlasti v prvih časih Ilirije, so bila združena z upravo davka na koleke in so dajala vendar nekaj dohodkov.

Rezultat vsega obdavčenja se kaže v proračunih Ilirije. Proračun za leto 1810 je izkazal nad 12 milijonov dohodkov, nad 18 milijonov izdatkov, torej nad 6 milijonov deficita. Napoleon pa ni hotel slišati o deficitih in je zahteval proficite. Temu ustrezno je izkazal proračun za leto 1811 10 milijonov dohodkov, 6 milijonov izdatkov, torej 4 milijone proficita, proračun za leto 1812 pa pri dohodkih, ki so presegali 11 milijonov, in izdatkih, ki so znašali nad 13 milijonov, zopet deficit za nekaj manj kot 2 milijona. Ilirska vlada je dosegla približno ravnotežje z zmanjšanjem izdatkov, n. pr. plač, ker dohodkov ni mogla zvišati. (Značilno je, da so izdatki za armado znašali približno polovico izdatkov, a ti se niso smeli zmanjšati). Leto 1813 z bližajočo se vojno ni več doživelo sestave proračuna. Vlada je odvalila del svojih obveznosti na občine. Proračune za občine so skrbno sestavili za leto 1812, pa tudi občine niso bile bogate, imele so malo dohodkov, pravzaprav le mitnine. Posledica slabega finančnega položaja vlade so bili dolgovi. Šele v aprilu 1811 se je ustanovila komisija za likvidacijo, ki je vestno pa počasi reševala prošnje za izplačilo zaostalih plač, pokojnin in drugih javnih dolgov. Ljudstvo je tožilo zaradi visokih davkov, vlada je tožila zaradi pomanjkanja sredstev — in oboje je bilo res. Najgloblji vzrok je bil slab položaj trgovine. Najvišji ilirski funkcionarji so včasih rekli, da je le-ta posledica »sistema«, pa tu se ni dalo ničesar spremeniti, sistem je bil tabu.

V ilirskih proračunih pa ni bilo **Vojne krajine**. Ta je ohranila svojo zadružno — vojaško organizacijo, ki je bila seveda Napoleonu silno

všeč. Njeno gospodarsko življenje ni doživelo tako hudih pretresov kakor civilne province, ker je francoska vlada pokrila njen deficit. Le turški napad leta 1809 in slaba žetev leta 1811 sta poslabšala položaj in povzročila delno izselitev častnikov in vojakov v Avstrijo, ki jih je vabila v Banat. Vendar so tudi v francosko-ruski vojni 1812 pokazali svoje odlične vojaške lastnosti.

Če poskušamo zdaj podati celotno sliko gospodarskega položaja Ilirije, bomo najprej povedali, kako se zrcali v poročilih višjih ilirskih upravnih funkcionarjev. To so bili dobri in vestni uradniki, deželo so v teku let precej dobro spoznali, njihova poročila niso rožnata, govorili so odkrito, priznali napake in dali dobre nasvete. Že 1810 postavi Catineau La Roche osnovni problem Ilirije: ker ima le za 6 mesecev živeža, mora uvoziti žito in živino. Prej je ta uvoz kompenzirala z izvorom proizvodov svojih rudnikov, gozdov in tovarn in posebno s pomorsko plovbo. Vsega tega ni več; rudniki in gozdovi nimajo tržišča, tovarne nimajo surovin, plovba in avstrijski tranzit sta malo pomembna. Kompenzacijo vidi v francosko-levantinski trgovini. In podčrta važnost carin — saj je bil inšpektor carin.

Idejo kompenzacije so povzeli vsi poznejši poročevalci, večinoma so jo izkali v francosko-levantinskem tranzitu, dodali pa so tudi druge nasvete in navedli sekundarne vzroke neugodnega stanja. Najbolj zanimivo pa je v novembru 1811 poročilo J. J. Pellenca, duhovitega agenta tajne policije, ki ga je Napoleon poslal v tajni misiji v Ilirijo. Pravi, da vlada v Iliriji beda. Italija ne more več pošiljati živil, Avstrija ne pošlje več žita, ki prihaja le neredno z Ogrskega. Beda pospešuje emigracijo delavcev. Med sredstvi za pomoč so mogoča in nemogoča. V pričakovanju svobode morja je treba delati v ladjedelnicah. Treba je pregledati za vsako posamezno provinco, kaj je njena industrija, zakaj je zgubila ta dohodek, če je morda kriv kakšen zakon ali tarifa. Koroška in Kranjska sta živeli od rudnikov, fužin, tovarn in avstrijske trgovine. Metalurška dela so večinoma prenehala, avstrijski tranzit gre samo na Reko. Bivša italijanska Istra je živela od olja, svile, obalne plovbe, ribolova, to se je vse nehalo. Bivša avstrijska Istra, Reka in vse Primorje pa so živeli od trgovine z žitom z Ogrsko, ki ga pa ni več. Hrvatska je trgovala s Turčijo posebno s soljo, zdaj soli ni, Dalmacija je živela od plovbe, olja, vina, ribolova in trgovine s Turčijo, vsega tega ni več. Dubrovnik je živel od plovbe, ki je ni več. Treba je pospeševati obalno plovbo, korigirati tarife in, če treba, zakone.

Chabrol, vestni in pri iskanju kreditov iznajdljivi generalni intendant, poroča v aprilu 1812, da je Ilirija za sol odvisna od Anglije, da so rudniki zdaj rešeni, hvali, koliko je ljudstvo s tlako delalo za ceste, in priporoča za levantinski tranzit pot po Savi namesto skozi Bosno, ker je bolj poceni. V začetku leta 1813 je Chabrol zahteval in dobil poročila

intendantov posameznih provinc. Arnault poroča za Istro, da so rodili obljubljeni avstrijski tranzit, popravljene carinski tarif in rast levantinske trgovine že nekaj dobrih rezultatov. De Charnage pravi o Koroški, da je novi tarif sicer boljši, vendar še nezadosten, da manjka surovega železa in da so živinske pasme potrebne amelioracij. De La Bergerie konstatira za Dalmacijo, da je vsak dan bolj revna, da trpita trgovina in živina zaradi previsoke cene soli, da plačujejo davke brez pritoževanja, a s težavo. De Lareinty sporoča za Dubrovnik, da je brez lesa, ker so Angleži zasedli otoke, ki imajo gozdove, da so solarne potrebne restavracije, da ni več plovbe. De Contades predoči za civilno Hrvatsko, kako je nova carinska meja razpolovila Hrvatsko in celo mesto Karlovac, da se izvrstni gradbeni les ne izrablja, ker ni plovbe, in da samo velika tobačna tovarna na Reki še dela, druge so nehale zaradi režije. (Za Kranjsko ni poročila, ker je bil novi intendant šele 6 mesecev v službi). Ko je Chabrol v aprilu 1813 rezumiral ta poročila, omenja med uspehi organizacijo sanitetne službe, Napoleonovo cesto, ki bo tisto leto gotova, spremembo poti levantinske trgovine, med negativnimi pojavi pa položaj rudnikov in odkup fevdalnih dajatev, ki je iluzoren, če kmet komaj živi. Kljub vsemu pa se je finančna plat nekoliko izboljšala.

Gospodarski položaj pa se zrcali tudi v javnem mnenju. O njem že omenjeni Pellenc sicer pravi, da ga ni in da ga je treba šele ustvariti in v javnosti se res malo opaža. Vendar se dasta razločiti dve glavni struji: v razmeroma še ozkem krogu intelektualcev, predhodnikov narodnega preporoda, je vladalo ugodno razpoloženje za Ilirijo, predvsem zaradi pridobitev na kulturnem področju, posebno zaradi uvedbe deželnega jezika v šolstvo in to razpoloženje je rodilo celo nekatere pesmi — hvalnice, objavljene v časopisju; v drugem, mnogo širšem krogu trgovcev, industrijcev, obrtnikov, kmetov in delavcev, ki so vsi trpeli pod bremenom kontinentalnega sistema, pa je vladalo nerazpoloženje in tudi to je rodilo pesmi — satire — objavljene seveda šele kakih sto let pozneje. V njih naštevajo avtorji podražitev tobaka in soli, sežiganje angleškega blaga itd. (Škoda je le, da je ohranjeno zelo malo sodobnih spominov, dnevnikov, korespondenc in podobno). Frankofilom je treba še prišteti prevoznike, ki so imeli koristi od levantinskega tranzita, Ljubljano, ki je imela ugodnosti kot glavno mesto, veleposestnike, ki so bili pritegnjeni v administrativno službo, frankofobom pa plemstvo, ki je izgubilo svoj položaj v administrativni službi.

Starejši zgodovinarji, ki so pisali o gospodarskem položaju Ilirskih provinc, so večinoma zelo črnogledi, njihova slika o položaju posameznih pokrajin, posebno Trsta, je prav mračna. Nasproti temu pa je slika Ilirije, ki jo podajajo mlajši zgodovinarji, mnogo svetlejša; vzrok je v tem, da ti polagajo važnost na že omenjene kulturne pridobitve, gospodarstvo jih je malo zanimalo. Najnovejša doba šele upošteva oboje, sončno in senčno stran kratke zgodovine naše Ilirije.

In če gledamo mi po 150 letih nazaj na Ilirske province, lahko podamo naslednji o r i s njihovega gospodarskega položaja: že odcepitev od stoletne skupnosti z drugimi deželami Avstrije je bila udarec za gospodarstvo Ilirije, ker je ukinila stare udomačene trgovske zveze. Vključitev v kontinentalni sistem Napoleona je ustvarila nove trgovske zveze, pa le na kopnem, morje, življenjski živec Ilirije, je zaprla angleška blokada, tako da nove zveze niso zadoščale kot nadomestilo za bivše ukinjene. Pridružile so se napake, posebno pri carinskih tarifah, ki niso bile ravno nujne posledice kontinentalnega sistema, temveč posledice nepoznavanja potreb domače industrije; velika razlika med nivojem francoske zakonodaje in sposobnostjo sprejemanja ilirskega prebivalstva je doprinesla svoj delež k že tako težavnemu položaju. Posledice vsega tega so bile zastoj v plovbi, rudarstvu in industriji, brezposelnost in emigracija. Delna osvoboditev kmeta in prenehanje korporacijskih spon obrtnika in trgovca sta bili prešibka protiutež — ljudstvo je bilo presrečno, da je 6. november 1813 prinesel ukinitvev kontinentalnega sistema v Iliriji. Simpatična poteza izvrševalcev tega sistema v Iliriji pa je humanost večine francoskih funkcionarjev, ki hvalijo svoje ilirske podanike, da so mirni, trpijo molče in prodajajo celo živino in orodje, da s težavo plačujejo davke.

Postavlja se tudi vprašanje: kakšen bi bil položaj Ilirskih provinc, če bi dalj časa obstajale? Ali bi se spoznane napake, vzrok težkih gospodarskih motenj, dale odstraniti? Morda, pa malo verjetno, dokler je trajal kontinentalni sistem — brez kontinentalnega sistema pa Ilirske province sploh ne bi bile ustvarjene. In tudi drugo vprašanje: kakšen bi bil položaj Ilirskih provinc, če bi bilo morje odprto, je samo teoretično, ker je v takratni gospodarski vojni zmagala tista sila, ki je obvladala morje.

Končno moramo omeniti tudi, da nam nudijo Ilirske province, kakor druge vazalne države Napoleona, nazorno sliko o tem, kako je učinkoval poseg države v gospodarsko življenje dežele, poseg, ki je bil za takratni čas gigantski, čeprav ga vojne 20. stoletja po dimenzijah daleč prekašajo. Monografije o drugih vazalskih državah Napoleona soglasno ocenijo učinke tega posega kot negativne, edino E. Tarlè (v predavanju 1929) označi gospodarsko združitev evropskega kontinenta pod Napoleonom kot pozitivno potezo, predhodnico poznejše evolucije.

L i t e r a t u r a : Pisani, Paul: *La Dalmatie de 1797 à 1815*. Paris 1891. — Vošnjak, Bogumil: *Ustava in uprava ilirskih dežel*. Ljubljana 1910. — Pivec - Stelè, Melitta: *La vie économique des Provinces Illyriennes*. Paris 1930. — Zwitter, Fran: *Socialni in gospodarski problemi Ilirskih provinc*. Lj. 1932. — Quarantotti, Giovanni: *Trieste e l'Istria nell'età napoleonica*. Firenze 1954. — Klen, Danilo: *Privredno stanje Rijeke u doba Ilirije*. Zagreb 1959.

LA SITUATION ECONOMIQUE DES PROVINCES ILLYRIENNES

(Résumé)

La situation géographique des Provinces Illyriennes avait provoqué leur création, parce que Napoléon avait besoin de la côte orientale de l'Adriatique pour pouvoir la fermer, dans l'exécution de son système continental, au commerce anglais, et il avait besoin du hinterland de cette côte pour ouvrir une voie par terre au commerce franco-levantin, par mer rendu impossible par le blocus continental anglais.

Par conséquent, la situation économique des Provinces Illyriennes est, pour la plus grande partie, l'effet de cette lutte entre le système de Napoléon et le blocus des Anglais. Le réseau des routes et des postes, nécessaires au transit franco-levantin, fut perfectionné et élargi et représenta un progrès considérable. Ce transit lui-même, organisé à travers la Bosnie, connut un succès relatif, mais qui, tout-de-même, ne put compenser la perte presque absolue de la navigation, puisque l'Adriatique était dominée par la flotte anglaise. Les habitants du Littoral cherchaient et trouvaient une compensation partielle — dans la contrebande. Les mines des Provinces Illyriennes étaient en situation difficile, parce qu'elles manquaient de débouchés, ses industries — clairsemées — manquaient de matières premières, interruption des travaux et chômage des ouvriers s'en suivaient. Il y a un trait positif, dû à la législation illyrienne, l'abolition d'une partie des charges féodales des paysans, mais, en somme, les traits négatifs étaient plus nombreux.

Partant, l'opinion de la majorité des habitants des Provinces Illyriennes n'était point favorable, parce que dictée par la situation économique si difficile. Il n'y a d'opinion favorable que dans cette minorité des habitants, qui pouvait apprécier les avantages apportés par les Provinces Illyriennes dans le domaine culturel.

ZLOCENC



la
parce
la
avec
l'abbé
par
plus
des
la
ne
de
vaut
Il
est
tra
légal
en
le
de
les

NARODNA IN UNIVERZITETNA KNJIŽNICA

GS

I 701 977



200805844

COBISS ©