

Бранислав Маровић

## ЕКОНОМСКА ИСТОРИЈА ЦРНЕ ГОРЕ НА СТРАНИЦАМА „ЗАПИСА“

Економска историја се на нашим југословенским просторима јавља тек од почетка овог вијена. Али и поред тога она се у току неколико деценија обликовала као засебна научна дисциплина и тако заузела и код нас равноправно мјесто с осталим друштвено-историјским наукама.

У посматраном периоду (1927–1941. године) часопис **Записи** посветио је економским питањима одговарајуће мјесто, како по простору тако још више по избору и разноврсности тема које обрађује.

Економску проблематику у овом часопису третира укупно 60 прилога.

Према рубрикама које су постојале у часопису, распоред ових прилога изгледа овако: У рубрици Чланци и прилози, односно Чланци, студије, мемоари, објављен је 31 прилог. Аутори ових прилога су уредници часописа или његови сарадници: Душан Вуксан, Ристо Драгићевић, Андрија Јовићевић, др Петар Поповић, Радосав Меденица, инж. агрономије Иво Калуђеровић, др Перо Шоћ, Лазар Дамјановић, инж. комерцијале Благота Радовић, Станко Даниловић, Никола Ђоновић, Стево Чутурило, Р. Вешовић и Валтазар Богишић са прилозима које је припремио Станислав Боровски. Највише прилога објавили су: Душан Вуксан – 5, Станко Даниловић – 4, Петар Поповић – 3, Лазар Дамјановић – 3 и Благота Радовић – 3. Остали аутори имали су по два или по један прилог.

Од привредних грана седам прилога се односи на финансије и банке и шест на саобраћај, три на статистички попис становништва и по један на риболов, сточарство, задругарство, туризам, извоз, пољопривреду. Остали прилози обрађују општа привредна питања актуелна у то вријеме.

У рубрици Грађа за историју и фолклор, односно Грађа за историју, објављено је укупно 15 докумената. Највише их је објавио и коментаришао Душан Вуксан (9), Ристо Драгићевић пет, а један је превод с француског Дервиша Коркута. Од објављених докумената четири третирају проблеме саобраћаја, три финансије и новац, два пољопривреду, два попис становништва, док остала четири обрађују нека друга питања из економске проблематике.

Часопис преноси писање европских и других новина и часописа о Црној Гори и Црногорцима, и то у рубрици Странци о Црној Гори и Црногорцима или Из старих новина и часописа, односно Старе српске новине и часописи о Црној Гори и Црногорцима. У овим рубрикама објављено је укупно шест прилога. Два су преведена с француског из „*Moniteur Universel*“, званичног органа француске владе, један је превод с пољског, а по један је преузет из „Грлице“, „Сербског Народног листа“ и „Гласника Друштва Српске Словесности“. Ови преузети прилози из страних новина и часописа углавном описују Црну Гору географски, дају статистичке податке о нахијама и брдима, културама које се гаје и о стоци која се узгаја, а говоре и о путовима, трговини и карактеру народа.

Остали прилози овог часописа, који такође пружају неке податке о економском животу народа и државе, сврстани су у рубрике: Прикази и биљешке, Привредни проблеми, односно Биљешке. Прилога на приказе књига, чланана, конференција и полемика које су вођене укупно је објављено девет.

За историјску науку, а самим тим и за економску историју као једну од дисциплина историје, најкориснији су и најважнији научни чланци и историјска грађа, па ћемо се стога на овим прилозима задржати.

Редосљед наше критичке анализе поменутих текстова кретаће се не по хронолошком реду објављивања већ по привредним гранама и њиховом значају за рјешавање ондашњих привредних проблема Црне Горе, којих је, на жалост, било заиста много.

Основно питање за економски развој и за цјелокупни развој једног друштва односно државе свакако је стање и развој саобраћаја. Према томе, саобраћај је окосница развоја укупне привреде и друштва у цјелини. Како је он стајао у Црној Гори?

Неповољна природна конфигурација терена утицала је, поред осталих чинилаца, да Црна Гора остане, веома дуго, саобраћајно неразвијена и одсјечена од осталих дјелова Југославије, односно од сусједних држава. Саобраћај је за њу стално представљао „уско грло“ у развоју привреде и других дјелатности. Може се рећи да је највећи проблем за економски развој Црне Горе кроз сву њену досадашњу историју био управо слабо развијен саобраћај.

Овај проблем уочавали су ондашњи научни и други радници и о њему писали у **Записима**. Видјели смо да је у часопису питању саобраћа-

ја поклањано највише пажње. О саобраћају и његовом будућем развоју пише се у скоро свим прилозима.

За истраживача економске историје веома су корисни подаци које садрже ови прилози о ранијем и тадашњем саобраћају, времену изградње појединих колских путева, њиховој дужини и квалитету. Корисне су и констатације о стању саобраћаја уопште или о појединим његовим правцима. У овим прилозима веома је видно нерасположење због нерјешавања саобраћајних и других привредних проблема Црне Горе. Од ступања Црне Горе у заједничку југословенску државу очекивало се рјешавање њених многих економских проблема, у првом реду саобраћаја.

Илустрације ради, наводимо једно такво незадовољство стањем саобраћаја: „Саобраћај је у истом стању. Довршењем пута Пећ–Андрејивица није учињено много за Црну Гору, јер њиме није ријешено ниједно главно питање Црне Горе. Овај је пут зими дуго времена непроходан и мада нас спаја са богатом Метохијом, пренос је њиме веома тежак и скуп, тако да наше пјаци слабо осјећају неки економски преокрет, јер је храна на нашим пазарима једнако скупа и нема је у већим количинама него ли раније. До уједињења Црногорци су се жалили на изолованост своје земље, а понајвише на никакве везе са Србијом. И послје десет година смо у истом стању; ни данас немамо бољих, краћих и бржих веза са центром наше државе, нити јевтиних путева са привредно богатим средиштвама. Наше саобраћајне везе са Србијом, Босном и Јужном Србијом су неодложна потреба. Црна Гора се није ујединила са Србијом, да је неко храни, него да се са својом сестром, путем саобраћајних артерија повеже у једну тијесну нераздвојну цјелину. Благостање једне земље зависи од привредног богатства и добрих комуникација. А Црна Гора нема ни једно ни друго“.<sup>1</sup>

Јадранска жељезница је у центру пажње јавности, па и у центру пажње прилога у **Записима**.

Идеја о изградњи Јадранске жељезнице појавила се крајем XIX вијека и о њој је у вријеме настанка Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца вођена веома обимна и живахна дискусија. Фактографија прилога о овој жељезници не само што је разноврсна и интересантна већ је и корисна. У прилогу Станка Даниловића **Јадранска жељезница** каже се да је Законом о доларском зајму 1922. године утврђен правац са три главне тачке: Београд – Вишеград – Которски залив, са пет варијаната путних праваца. За три правца задња станица ове пруге био је Тиват, а за два Сплит.<sup>2</sup> Аутор даје податке у тонама у пропусној снази пруге и о вриједности преноса терета у динарима, о дужини у километрима свих праваца пруга, вре-

1 Андрија Јовићевић, „Наши проблеми чекају“, Записи, 1929, књ. IV, св. 1., стр. 5.

2 Станко Даниловић, „Јадранска жељезница“, Записи, 1928, књ. II, св. 3., стр. 179 и

мену путовања возова са задржавањем и без задржавања, брзинама, утрошку горива и мазива, машинском и возном особљу, цијени коштања изградње пруге итд.<sup>3</sup> Истакнут је захтјев да изградња жељезнице почне истовремено и у Србији и у Црној Гори. Аутор с правом закључује „да ће писак локомотиве бити прави и истински весник економског и културног напретка ових пасивних и заосталих крајева“.<sup>4</sup>

У прилозима о саобраћају наилазимо и на један занимљив документ који говори о повезивању Цетиња и Вирпазара жељезницом, и то трасом која је требало да иде преко Липе добрске – Цеклина – Љуботиња – Подосмина – Стубице грађанске – Грађана – Подгори – Томића – Брчела и Сотонића, у дужини од 30 километара. У 1910. и 1912. години били су израђени сви предрачуни ове пруге: цијена, дужина, варијанте, педенца (нагиб), станице итд.<sup>5</sup>

Градња ове пруге са локомотивама и вагонима требало је да кошта 3,850.000 круна.<sup>6</sup>

У бројне информације које пружају **Записи** спада и она о стварању (1887. године) „Књажевског Црногорског Повлашћеног Парабродског Друштва“ за одржавање паробродске везе између црногорских лука, Бокне Которске, Далмације, Трста, Италије, Снадра.<sup>7</sup> Друштво је радило само годину дана. Морало је, због недостатка финансијских средстава, да се расформира. Упис акција за оснивање Друштва износио је свега 338.000 франака у злату, а за нормалан рад требало је да се упише основна главница од 800.000 франака у злату.

Корисно је обратити пажњу и на прилог који говори о увођењу телеграфског саобраћаја у Црној Гори 17. априла 1869. године, када је успостављена прва телеграфска веза Црне Горе с Аустријом (Цетиње—Котор). Телеграфску везу добили су такође 1869. године Ријена Црнојевића и Орја Лука, док је 1870. године прорадила телеграфска станица у Острогу. Међународна радио-телеграфска линија Бар—Бари отворена је 21. јула 1904. године у присуству Марконија.<sup>8</sup>

Аутор овог прилога Ристо Драгићевић пружа корисне податке о првом курирском и другом поштанском саобраћају у Црној Гори у вријеме Петра I, Петра II, књаза Данила и књаза Николе. Пошто су датуми о

<sup>3</sup> Исто, стр. 182 и 183.

<sup>4</sup> Станко Даниловић, „Поводом Привилеговане аграрне банке“, Записи, 1930, књ. VI, св. 5, стр. 315.

<sup>5</sup> Неколико докумената о пројекту жељезничке пруге Цетиње—Вир, припремио и коментарисао Ристо Драгићевић, Записи, 1940, књ. XXIII, св. 1, стр. 116–119.

<sup>6</sup> Исто, стр. 119.

<sup>7</sup> Др Перо Ђ. Шоћ, „Црногорско Повлашћено Парабродско Друштво“, Записи, 1928, књ. III, св. 5, стр. 282–285.

<sup>8</sup> Ристо Ј. Драгићевић, „Уређење телеграфског саобраћаја у Црној Гори, Записи, 1939, књ. XXI, св. 1–6, стр. 16.

увођењу телеграфског саобраћаја били контрадикторни, аутор је, служећи се доступном литературом и архивском грађом коју у прилогу даје, утврдио тачне податке.<sup>9</sup>

Концепција самосталне црногорске државе све до Берлинског конгреса може се у саобраћајној политици свести на девизу: „Боље и без путева, него да непријатељу отварају врата“.

Каснија саобраћајна политика црногорске државе одступила је од ове девизе и створен је програм како да се искористи излазак Црне Горе на море, како унаприједити саобраћај на Скадарском језеру и Бојани и како крајеве добијене територијалним проширењем повезати колским путевима.

О градњи бројних колских путева из периода послје Берлинског конгреса па све до 1914. године имамо у **Записима** доста података.

Друго питање које доминира у овом часопису јесте стање црногорских финансија у XVIII, XIX и XX вијеку. Сви ови прилози писани су на основу аутентичне архивске грађе, снабђевени су са научном апаратуром или су у прилогу обogaћени документима. Ти су документи веома корисни за проучавање и реконструкцију државне организације Црне Горе која се у то вријеме почиње стварати и даље усавршавати, као и за проблеме недостатка капитала банака у Црној Гори у новоформираној држави Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца.

Познато је да свака правно уређена држава има и свој буџет, који се састоји из два дијела – прихода и расхода. Анализирајући ова објављена документа, а то показују и каснији буџети Црногорске државе све до 1914. године, дознајемо да буџетски приходи нијесу могли да покрију буџетске расходе.

Познато је да се књаз Никола лано и много задуживао код разних европских земаља. Изнијећемо један детаљ који говори о томе, а у вези је и са буџетом његове државе. Тражећи код многих земаља зајмове, књаз је упорно настојао да и од Француске добије зајам. Не желећи да свој капитал уложи у несигуран посао, Французи формирају комисију која ће поћи у Црну Гору и оцијенити могућности враћања кредита. Пошто је комисија утврдила да Црна Гора нема статистичких података о државним приходима и расходима (јер то што је нашла није одговарало буџетској форми), да нема податке о извозу и увозу, као ни податке о рудном богатству и о шумама, Француска је одбила да кредит да.<sup>10</sup>

9 Аутор је уз рад објавио као прилог два архивска документа која је нашао у Државном архиву у Цетињу. То су забиљешке Николе Брзакa (Црногорци су га звали Брзановић), организатора и првог инструктора црногорског телеграфа. Документа носе ознаку 15. септембар 1870. године и у форми су извјештаја. Један се односи на организацију и рад првих курсева које је Брзак организовао, а садржи и Брзанове предлоге о побољшању телеграфског саобраћаја. Други документ даје преглед прихода телеграфског саобраћаја у Црној Гори од 2. марта до 1. септембра 1870. године.

10 Гавро Вуковић, „Мемоари“, „Обод“ Цетиње, „Побједа“ Титоград, 1985, стр. 22 и 23.

Када је ријеч о прилозима о банкама у Црној Гори између два свјетска рата, одмах се може уочити да црногорске банке раде на ситно и да ситан посао повлачи и ситну зараду. Дакле, банке не располажу већим капиталом. За њих је најважнији посао да примају и дају новац на одређени интерес, а не да своја средства пласирају у привредни живот земље. Дати подаци о билансима банака (подгоричке, црногорске, никшићке, чиновничке штедионице и трговачке банке) за 1929. годину односе се на висину штедних улога, кредита, камата, на укупна расположива средства, на годишњи обрт капитала.<sup>11</sup>

Душан Д. Вуксан, неуморни истраживач и обрађивач црногорске историје, пише у **Записима** из 1928. године, књига II, свеска 6, страна 51–55, о првој црногорској банци, основаној на Цетињу 1864. године. Ова банка, по Д. Вуксану, радила је до 12. септембра 1870. године, када је расформирана. Акционари су, према Д. Вуксану, били војвода Мирко Петровић и књаз Никола, који су уложили капитал од 14.660 фиорина. За рад ове прве црногорске банке свакано је најинтересантније коме је давала кредите и на које је залог одобравала зајмове. Д. Вуксан одговара на та питања: „Овом банком служили су се у првом реду највиђенији људи, управо сви они, који су по ма ком послу долазили на Цетиње и ту морали дуже времена стајати“.

Рекли смо да је банка радила шест година. Иако је била у активи, ипак је пропала, како закључује Д. Вуксан, због рада и „на часну ријеч“. О предлогу за ковање црногорског новца говори докуменат који је објавио и коментарисао Ристо Драгићевић.<sup>12</sup>

Црна Гора је свој новац добила 1906. године, и то ситни бронзани од 1 и 2 паре и никлени од 10 и 20 пара, а 1909. године сребрни од 1 и 5 перпера, да би 1910. године био искован и златни новац од 10, 20 и 100 перпера. До ковања првог црногорског новца у употреби је био крупни златни новац сусједних држава, а ситни аустријски.

Јован Вацлик, некадашњи секретар књаза Николе а затим црногорски конзул у Скадру, предложио је књазу 10. јула 1902. године ковање црногорског новца. Вацлик је предложио да се прве године кује златна монета од 20 франана, друге године златна монета од 10 франана, треће године сребрна монета од једног франка и четврте године од 50 сантима (половина франка). Предлаже да се црногорски новац назива динар или орао (франк) и да се на златним апоенима од 20 и 10 франана отисне лик књаза Николе а на 50 сантима државни грб.

Треће питање о којем говоре ови прилози у часопису јесте мелиорација – добијање плодне земље исушењем дијела Скадарског језера и неких поља (Слано, Крупац, Кртолско поље, Попово поље).

<sup>11</sup> Станко Даниловић, „Пословање банака у 1929. години“, Записи, 1930, књ. VI, св. 6, стр. 55–57.

<sup>12</sup> Записи, 1939, књ. XXII, св. 1–6, стр. 58–60.

Црна Гора, оскудна у плодној земљи, тежила је, макар у идеји, да на рачун Скадарског језера добије плодну земљу која јој је била неопходна, јер је глад често харала на њеним просторима. Међутим, тај сан није могла остварити ни тада ни касније. Нада да ће ступањем у заједничку југословенску државу (1918) и ово питање моћи да ријеша – остала је само нада.

И пољопривреда, главно занимање скоро читавог становништва Црне Горе (око 80% становништва бави се земљорадњом као основним занимањем), побудила је пажњу аутора прилога у овом часопису. Указује се у прилозима на значај задругарства за живот сељака, који треба да „траже своје спасење у међусобном потпомагању“.<sup>13</sup> Говори се о историјату задругарства у Европи и у Црној Гори и дају подаци о броју земљорадничких задруга у Црној Гори до 1914. године.

О сточарству и риболову на Скадарском језеру такође наилазимо на прилоге. Говори се о помјерањима сточара из сталних насеља на катуне почетком љета. Издиг на катуне обрађен је из више аспената. Р. Вешовић у свом прилогу посебно се осврће на издиг стоке на Комове.<sup>14</sup>

У прилогу о риболову на Скадарском језеру Андрија Јовићевић<sup>15</sup> даје податке о Језеру, о врстама риба које живе у њему, о биолошким особинама те рибе, о пазарима на којима се износи на продају та риба (Подгорица, Вирпазар, Ријека Црнојевића, Скадар, Цетиње, Никшић, Котор), о фабрици за прераду укљевине крљушти (за добијање рибљег сребра) саграђеној у Ријечи Црнојевића 1927. године, о рибарским задругама итд.

Неки прилози, као онај Лазара Дамјановића, анализирају уређење аграрних односа у Јужној Србији и Црној Гори који су били утврђени Законом из децембра 1931. године.<sup>16</sup> Према овом закону, под удар аграрне реформе долази и манастирска земља коју су обрађивали закупци – арендатори.

Објављена грађа из области пољопривреде односи се на распис и упутство министра унутрашњих дјела војводе Маша Врбице<sup>17</sup> свим капетанима о сијању дјетелине и о достављању 10 ока сјемена дјетелине, што је било довољно да се засију два рала земље.<sup>18</sup> У овим документима да-

<sup>13</sup> Агр. И. Калуђеровић, „Задругарство у Црној Гори 1882–1914“, Записи, 1929, књ. IV, св. 6, стр. 377–378.

<sup>14</sup> Р. Вешовић, „Планиновање“, Записи, 1928, књ. II, св. 4, стр. 198–200.

<sup>15</sup> Андрија Јовићевић, „Риболов на Скадарском језеру“, Записи, 1928, књ. II, св. 6, стр. 34–42.

<sup>16</sup> Лазар Дамјановић, „Један спроводљив закон“, Записи, 1932, књ. X, св. 5, стр. 299–301.

<sup>17</sup> Документа су објављена у Записима, 1937, књ. XVII, св. 1–6, стр. 378–380.

<sup>18</sup> Ока = 1,5 kg.  
Рало = 1326 m<sup>2</sup>

та су објашњења: како припремити земљу и како сијати сјеме, а на крају се капетани упозоравају да ће министар послати комисију која ће утврдити да ли се на основу наредбе поступило.

О среској пољопривредној изложби одржаној 19, 20. и 21. октобра 1928. године у Вирпазару информисе И. Поповић у **Записима** из 1928. године.<sup>19</sup> Пошто је изложба одржана у центру виноградског краја, на њој су највише били заступљени виноградарски, односно подрумарски производи (вино, ракија, компоти, пекмези, сокови и др.). Организовање пољопривредних изложби, како се истиче у овом прилогу, има циљ подстицање пољопривредника на рационалнији рад и већу производњу, упознавање са пољопривредним производима региона који излаже своје производе и повезивање произвођача и купаца. О црногорској индустрији има мало прилога у овом часопису, што је донекле и разумљиво, јер Црна Гора нема праве индустрије. Већином су то мала мануфактурна предузећа, која и по капацитетима и по јачини израженој у коњској снази и по запосленој радној снази представљају мале радионице.

Један прилог односи се на почетак изградње солане у Улцињу.<sup>20</sup> Иво Калуђеровић ту даје податке: колику ће површину (изражену у квадратним метрима) захватити солана, висину обештећења власницима за земљу, колико ће изградња коштати и колико ће се тона соли производити годишње. Говори и о пјешчаном простору од Порта Милене до ушћа Бојане, дугом 10 km, који се може искористити за виноградарство.

Сљедеће питање из економске проблематике које је нашло мјеста у часопису јесте попис становништва. Тиме се бави више прилога, али се сви могу сврстати у четири групе. Прву групу прилога чини објављена грађа, другу чланци, трећу писање страних новина и часописа (односно странаца) и четврту – прикази књига и чланака.

За све статистичке и друге податке у овим прилозима заједничка је карактеристика то што су непоуздани као извор за истраживача, јер правог модерног статистичког пописа становништва заправо није ни било. Подаци који се налазе у објављеној грађи (три прилога) најпоузданији су, док су они из страних новина и часописа, као и писања странаца (шест прилога) мање поуздани. Аутор једног прилога, који је објављен као докуменат на француском језику, је Павле Томић, „несуђени француски конзул за Црну Гору“, како пише Петар И. Поповић у свом чланку. Овај попис на француском потиче из 1808. године и обухвата четири нахије и Брда.<sup>21</sup> као и најважније личности ових нахија. О туризму у Црној Гори пише Радо-

19 Записи, 1928, књ. III, св. 6, стр. 380–381.

20 Агр. Иво Калуђеровић, „Улцињска солана и пјешчане просторије“, Записи, 1928, књ. II, св. 5, стр. 304–306.

21 Петар И. Поповић, „Један прилог за статистику Црне Горе из почетка XIX вијена“, Записи, 1928, књ. II, св. 6, стр. 42–44.



сав Меденица,<sup>22</sup> истичући његов значај за привредни развој једне земље, за међународно зближавање и упознавање и за здравствено стање једног народа. Прилог је доста уопштен. Нема података о броју страних туриста, осим за Дубровник у годинама 1923. и 1927.

На крају, на основу свих анализираних текстова може се дати један општи закључак: Текстови који се односе на економску историју, у односу на текстове из политичке и војне историје који доминирају у овом часопису, заузимају задовољавајуће мјесто и по простору и по разноврсности тема које обрађују; недостатак највећег броја њих чини неснабдјевеност научном апаратом; пошто су већину тих прилога стварали најпознатији стручњаци тога времена за поједине научне дисциплине, истраживач претпоставља да је презентирана фактографија поуздана, што ипак не искључује потребу опрезног коришћења.

---

<sup>22</sup> Записи, 1928, књ. II, св. 6, стр. 45–51.