

Dr. MIRA KOLAR-DIMITRIJEVIĆ
Filozofski fakultet
Zagreb, Đure Salaja 5

Obrazovanje u prometu
Pregledni članak
UDK: 656.051(497.13)(091) : 91
Primljeno: 26.11.1992.
Prihvaćeno: 05.07.1993.

JADRANSKA ORIJENTACIJA ZAGREBA U PROŠLOSTI

SAŽETAK

Prirodne zapreke između mora i sjeverne Hrvatske uvijek su otežavale promet ljudi i dobara. To su uvijek iskorištavali neprijatelji jedinstva Hrvatske, koji su ukazivali na to da je balkanski prostor optimalno povezivati po horizontali - u pravcu istok-zapad - nego po okomici - sjever-jug - pa se takve ideje i pojavljuju i realiziraju više puta.

1. Uvijek kada se Hrvatska osamostaljivala, barem u stano- vitom stupnju svoje državnosti, odmah se pojavljivalo nastojanje da se povežu Hrvati na sjeveru Hrvatske s Hrvatima uz more. Tu pojavu moramo zabilježiti i u doba Tomislava, koji je svoju vlast proširio do Drave i današnje slavonske ravnice, a koji je vodio borbe s Mađarima uza staru rimsku cestu što je vodila od Drave, preko današnjeg Zagreba, Topuskog i Bihaća prema Kninu, pa je nakon pobjeda oko 925. i postao "rex Croatorum", kralj Hrvatske, na čijem se području bogoslužje trebalo obavljati na latinskom jeziku u kompetenciji splitskog nadbiskupa. Tom se cestom koristio i Bela IV. pri svojem bijegu pred Tatarima, te se sklonio u Trogir, koji je tada bio otočić.

Teško i tmurno vrijeme srednjeg vijeka razbilo je Hrvatsku u dijelove, ali je u nazivu Hrvatska sa Slavonijom i Dalmacijom ostalo stalno podsjećanje na jedinstvo čitavog ovog prostora, pa ratovi s Turcima nisu u tomu ništa promijenili. Iako su više desetljeća, pa i stoljeća, bile pokidane i trgovačke veze između sjevera i juga, posredstvom crkve i osobito franjevac svijest o jedinstvu u uvjetima tragične sudbine ipak je preživljavala. Prodaja Dalmacije Veneciji 1409. što je učinio Ladislav Napuljski, pa zatim propast bosanskoga kraljevstva 1463, pad Hercegovine 1482. ostavljaju spoznaju o pripadnosti zapadnoeuropskom krugu i teritoriju, koji mora obraniti Europu od neprijatelja s istoka. Prigodom izbora Ferdinanda Habsburškog za hrvatskoga kralja u franjevačkom samostanu u Cetinu na Novu godinu 1527. Ferdinand se obvezao da će za obranu Hrvatske od Turaka držati tisuću konjanika i 200 pješaka, te voditi brigu o očevoj vojsci u Kranjskoj za obranu Hrvatske. Međutim, ta je vojna sila korištena više za sukob s Ivanom Zapoljskim, pa se tim građanskim ratom ponajviše okoristiše Turci, koji su 1528. zauzeli Jajce i Banju Luku, a kao glavne straže i obrambeni punktovi održaše se samo Klis na jugu, Senj na jugozapadu i Bihać na zapadu. Ali kada je 1537. i Klis pao u turske ruke, pala je i čitava južna Hrvatska, osim gradova uz more pod vlašću Venecije. Turci su se nezaustavljivo širili na račun Hrvatske sve do bitke kod Siska 1593. kada ih je tu zaustavio hrvatski ban Toma Erdödy. To je već doba stvaranja Vojne krajine, pa novoo-

snovani grad Karlovac postaje stalno sjedište Hrvatske krajine, dok je Varaždin imao tu zadaću za Slavonsku krajinu. Od Hrvatske je stvoren zid za obranu Zapada. Bilo je to tužno vrijeme za Hrvatsku. Krajine su bile izuzete od banske vlasti i u njima je način života bio čisto vojnički; više se živjelo od pljačke u ratovima nego od poljodjelstva. Stoga se ne njeguju ni obrti ni trgovina onako kako bi trebalo, a stari trgovački put, koji je uostalom dobrim dijelom bio u rukama neprijatelja ne koristi se, i sve više tone u zaborav, osobito na potezu Bihać - Knin.

Međutim, u doba prvoga turskog rata Nikola Zrinski i njegov brat Petar povratili su dio hrvatskog teritorija. Oni su od oslobođenih zemalja stvorili svoj veliki posjed, koji se prostirao od Čakovca u Međimurju, preko Zagreba, gdje je ban Nikola Zrinski imao kuću na Griču, pa preko posjeda Zrin i Gvozdansko na Baniji, te posjeda u Gorskom kotaru na Bakar, Kraljevicu i Krk. Stvoren je prvi put od početka turskih osvajanja koridor od sjevera do juga Hrvatske, kojim su krenula materijalna i duhovna dobra, i kojim je kolao novac iskovan u kovnici Zrinskih¹. Posjedi Fužine i Čabar, te ostali - pokazuju da su Zrinski bili moćni organizatori manufakturne proizvodnje, trgovine i prometa. Djelo grofa Nikole Zrinskog "Adriai tenernek Syrenai-a", objavljeno 1651. na mađarskom jeziku i istoimeno ali ipak prošireno djelo Petra Zrinskog "Adrianskoga mora Syrena", tiskano u Veneciji 1660, pokazuje da su oba bana bili svjesni pune vrijednosti Jadranskoga mora, a prema poemi Dubrovčanina Vladislava Minčetića "Trublja slovinska" (Ancona, 1665) Petar Zrinski je označen kao "najglasovitiji spivaoc, kojim se diči sadanji narod sveta puka slovinskoga", uz isticanje izraženoga hrvatskoga obilježja tog djela.

Nakon pogubljenja Petra Zrinskog i Frana Krste Frankopana 1671. "carstvo" Zrinskih se raspada, a zadnji muški potomak Zrinskih Adam, sin glasovitog Nikole, koji je poginuo 1566. pri proboju iz Sigeta, bio je ubijen 1691. godine u bici kod Slankamena hicem u leda. Posjedi Zrinskih i Frankopana dospjeli su pod lošu i nesređenu upravu dvorske komore u Beču, koja ih dijeli i prodaje, te se zanemaruje i tek stvoreni trgovački put i biva upropašteno gotovo sve što su Zrinski postigli i ostvarili na povezivanju sjevernog i južnog dijela Hrvatske.

Nakon potpisanog mira u Srijemskim Karlovcima 1699, a nakon uspješnog rata princa Eugena Savojskog s Turcima, koji za zahvalu dobiva od dvora posjed Belje, pažnja austrijskog dvora usmjerena je prema Slavoniji, Srijemu i Baranji, te Bačkoj. Senjanin Pavao Ritter Vitezović objavio je 1700. u Zagrebu djelo "Croatia rediviva" ukazavši na to kojim bi putem trebalo dalje poći u oživljavanju Hrvatske. Vitezović je 1691. imenovan i za podžupana županije

Like i Krbave, ali su generali karlovačke Vojne krajine, a i staleži unutarnjoaustrijskih zemalja, pružali žestok otpor uspostavljanju civilne vlasti na području Vojne krajine, odnosno jednom njenom dijelu, kao i otvaranju trgovačkog puta na jug zbog nesređenosti i opasnosti, pa ništa od planiranog nije ostvareno. Djelo "Croatia rediviva" bilo je upućeno caru Leopoldu I; njime se cara podsjećalo na to da je Hrvatska nekoć bila ono što su Rimljani podrazumijevali pod Ilirijom, te da se sastoji od Bijele i Crvene Hrvatske, podrazumijevajući pod prvom današnju Hrvatsku, Sloveniju, Bosnu i Hercegovinu, dok mu je Crvena Hrvatska bila istočno od Drine².

Zbog različitih interesa dvora i plemstva, a djelomično i stjecajem političkih prilika, ujedinjavanje Hrvatske činilo se sve daljim, iako su u osamnaestom stoljeću sagrađene od Karlovca do mora dvije ceste radi trgovine. Naime, u vrijeme prosvjetiteljskih apsolutističkih vladara, vladari prvo posvećuju pažnju Podunavlju, a onda nastoje Podunavlje povezati s Jadranom, jer je put na Crno more još uvijek zatvoren. Intenzivno, ali i s velikim žrtvama, naseljavaju se plodne, ali i močvarne ravnice između Tise i Dunava, Dunava i Save i Save i Drave. To područje postaje žitnica Srednje i Zapadne Europe, te se, uz mala naselja kolonista iz njemačkog, češkog, slovačkog, mađarskog, rusinskog a i srpskog prostora, stvaraju i velika plemićka dobra koja proizvode goleme viškove za tržište (biskup od Bamberg-a je 1728. zaposleo gospodstvo Semlin - Zemun, Pejačevići 1726. Našice, a onda Mitrovicu i Rumu, Jankovići se smještaju u Daruvaru, Eltzovi 1730. u Vukovaru, Prandauovci u Valpovu, Khuenovi u Nuštru itd. U funkciji forsiranog izvoza žita izgrađena je 1727. cesta Karlovac - Rijeka, nakon što je 1719. Rijeka proglašena slobodnom lukom, u kojoj su trgovci mogli dulje držati robu bez naplate carine, te je ponovno izvesti ako je ne bi prodali. Razna roba, osobito žito, med, stoka, koža, drvo, krenula je Savom do Siska, Kupom do Karlovca i novoizgrađenom cestom do Rijeke, a vjerujem da je i proizvodnja zagrebačkog područja našla svoj put, utoliko više što je Sava tada bila plovna ne samo do Rugvice već i do Zagreba, budući da se velika pažnja posvećivala uređenju riječnih korita kao najjeftinijeg i najsigurnijeg puta.

Prijelomna godina za Zagreb je svakako 1776. Zbog velikog požara u Zagreb preseljava Kraljevsko vijeće zajedno sa studijem kameralističkih tj. upravnih nauka iz Varaždina, a Nikola Škrlec Lomnički, visoki upravni činovnik vrlo naprednih pogleda, bio je povezan s objema institucijama. Nalazeći se od 1767. do 1779. na čelu Hrvatskoga kraljevskog vijeća, a od 1782. do 1785. i od 1790. do 1799. i na čelu Zagrebačke županije kao veliki župan, on radi za dobro Hrvatske, ističe potrebu za izgradnjom Hrvatske u cijeloj njenoj svekolikosti i uopće misli na budućnost, oslanjajući se ipak previše na Mađare. On se zalaže za slobodnu trgovinu i ukidanje svih ograda carinske prirode, te je vjerojatno njegovim zalaganjem 1779. otvorena Jozefinska cesta, koja je završavala u Senju i koja je donijela blagostanje tom primorskom gradiću. Kako bi se stvorilo nacionalno tržište, Škrlec, rođeni Zagrepčanin, osigurava Hrvatskoj svojevrsnu autonomnost i ravnopravnost s ostalim dijelovima monarhije, a 1776. pomaže u uređenju Severinske županije u zaleđu Rijeke i uređenju Riječkoga gubernija nakon što je Primorje s Rijekom reinkorporirano Hrvatskoj³. U njegovo doba nastala je i ideja da se Vukovar spoji sa Šamcem na Savi, i da se onda dalje krči put prema moru, te da se tako stvori najkraći put iz Srednje Europe do Sredozemlja. Ta je ideja više puta oživljavana tijekom devetnaestog i dvadesetog stoljeća, ali nikada nije realizirana zbog zapreka financijske, a još više političke prirode. U

svojim djelima Škrlec se zalaže za podizanje manufakturna i slobodnog obrta, ukazujući na to da cehovi svojim strogim propisima onemogućuju razvoj proizvodnje⁴. Pod utjecajem tako naprednih ideja carica Marija Terezija je dala odobrenja i za osnivanje više manufakturna na našem području, među kojima treba spomenuti manufakturu sukna potpukovnika Kuševića koja radi od 1750. do 1774. na potoku Medveščak, a važna je i papirana na kaptolskom posjedu, te svilana u Svilarskoj ulici (sada Preradovićeve), odakle se sirova svila otpremala u sjevernu Italiju na daljnju preradu. Kuševićeva suknara je propala zbog češko-moravske i slovenske konkurencije te zbog izbjegavanja vojnih vlasti da sukno za vojne odore naruče od Kuševića, barem za vojsku na teritoriju u Hrvatskoj. Gotovo sve manufakture, utemeljene u vrijeme Marije Terezije, propale su stoga što nije bilo kupaca za njihove proizvode. Državnih narudžaba nema, Austrija i Mađarska, kao ni plemstvo, nisu kupovali od proizvođača na području Hrvatske, a kmetovi nisu imali novaca⁵. Samo manufakture u blizini znatno razvijenije Rijeke razvijale su se brže i pravilnije, pa riječka rafinerija šećera, osnovana 1768, ima više od 600 zaposlenih, i uspješno radi sve do vremena kada je šećerna repa potisnula skupu prekomorsku šećernu trsku kao sirovinu.

2. Francuska revolucija promijenila je kartu Europe, a i svijeta. Ona je posredno, preko Dositeja Obradovića, koji je 1789. u Beču objavio "Pesnu o izbavljenju Srbije", a 1804. u Trstu i "Pesnu na insurekciju Serbijanov...", poticala i ustanak u Srbiji i stvaranje jake srpske države, a činjenica da su ustanak podignuli trgovci (Karadorde i kasnije Obrenović) i te kako je važna⁶. Srpski trgovci pojavljuju se u Podunavlju kao važan čimbenik trgovine, a njihove trgovačke stanice nalazimo i u Beču na sjeveru, gdje 1862. grade prekrasnu crkvu, i u Trstu na jugu, te u čitavoj duljini saskog i kupskog puta.

Poseban položaj ima Rijeka, kao najbliži naš izlaz na more. Josip II. je već 1787. od vinodolskog, bakarskog i riječkoga kotara stvorio Ugarsko primorje, forsirajući Kraljevicu kao luku, te je 1779. - godinu dana prije njegove smrti - puštena u promet i Jozefinska cesta. Od 1809. do 1813. Rijeka je u sastavu Napoleonovih Ilirskih pokrajina kojima su pripadali Kranjska, dio Koruške, Gorička, Trst, Istra, Rijeka, Primorje, Dalmacija s Dubrovnikom i Bokokotorskom, dio građanske Hrvatske i hrvatska Vojna krajina na desnoj obali Save. Iako je 1809. otvorena Luisiana, suvremena cesta od Karlovca do Rijeke, u četiri godine francuske vladavine prekinute su tradicionalne trgovačke veze Rijeke sa zaledem, te se forsira trgovački put preko Kostajnice u smjeru zapad - istok, tj. Ljubljana - Solun. Francuska je vlast za Rijeku bila nepovoljna, iako je donijela nove zakone, građanski poredak i modernije sudstvo, a u Rijeci, Zadru i Dubrovniku osnovane su trgovačke komore, koje se s odlaskom Francuza pomalo gase. Nakon francuske vlasti nije uspostavljen stari poredak, već je sve do 1822. Rijeka bila u sklopu austrijske Kraljevine Ilirije, sa središtem u Ljubljani, pa je nekadašnje poslovno zajedništvo Rijeke s Karlovcem, Siskom i Zagrebom teško oživljavano, što je imalo za posljedicu propast mnogih trgovaca na tom području i prekid kontinuiteta. Rijeka je 1922. vraćena građanskoj Hrvatskoj, ali tako da je gospodarske poslove rješavao mađarski guverner, koji je imao kompetencije i nad Bakarskim zaljevom i Vinodolom. Stoga sve do 1848. nema prave i dobre komunikacije s unutrašnjošću Hrvatske, pa već 1825. najugledniji riječki trgovac Andrija Ljudevit Adamić zajedno s pjesnikom hrvatske himne Antunom Mihanovićem traži od požunskog sabora da se u

Rijeci osnuje jedno izvoznčko trgovačko društvo, koje će se baviti izvozom poljodjelskih i stočarskih proizvoda iz Hrvatske, te da se Luizinska cesta podržavi, kako se ne bi plaćala golemo cestarina privatnom akcionarskom društvu koje je bilo vlasnik ceste⁷. Nešto slično tražio je i Ivan Kukuljević Sakcinski 1839, te grof Janko Drašković 1832. U poznatoj "Disertaciji iliti razgovoru", a zapravo uputi hrvatskim delegatima za zajednički hrvatsko-ugarski sabor u Budimpešti, Drašković je izložio gospodarski program za raskomadanu i gospodarski zaostalu, a politički potlačenu, i o Beču i o Pešti ovisnu Hrvatsku. On traži integraciju nacionalnog prostora Hrvatske u njenom prirodnom obujmu, te da se s pomoću zajmova omogući slobodan izvoz trgovcima. Drašković izričito traži da porezi u Hrvatskoj budu manji nego u Ugarskoj, jer je zemlja lošija a siromaštvo puka veće, te da se za Hrvatsku uredi posebna vlada u Zagrebu koja će uredovati na hrvatskom jeziku⁸. Prigodom otvorenja karlovačke čitaonice 1838. on izričito traži "da se iskolujemo u trgovini i poljodjelstvu, jer ako to zanemarimo, onda bi nas drugi nadkrilili", a tada bi "...krv pređa naših gorko prolišana i njihovi glasoviti čini se zaboravili, jerbo bez narodnog odhranjenja, bez sloge i blaga neima snage i jakosti u državi, a gdje toga u zao čas neima, tu neima u današnje doba nikakve važnosti kod dvora, ni kod susjeda, još manje u Europi".

To što je Drašković tražio nije se moglo ostvariti odjednom i trebalo je čekati još nekoliko desetljeća da se osnuje gospodarska škola u Križevcima (1860), odnosno da se osnuju prve trgovačke škole, koje su uzdržavali sami trgovci. Drašković nije vidio ono što je želio, ali je ipak vidio mnogo ostvarenoga. Tako je 1846. osnovana u Zagrebu Prva hrvatska štedionica, sve do jeseni 1931. najjači novčani zavod u Hrvatskoj. Ovaj istaknuti ilirac doživio je i ulazak bana Josipa Jelačića u Rijeku i njegovo imenovanje u prosincu 1848. za guvernera Rijeke, kao i to da se hrvatskim jezikom govori u Saboru (1843).

Ban Jelačić je kmetove oslobodio osobne ovisnosti, ali nije uspio riješiti njihove materijalne probleme, pa je borba seljaka za zemlju i šumu vrlo izražena sve do prvoga svjetskog rata. Nije uspio riješiti ni pitanje jeftinog zajma, iako je u željama naroda na velikoj narodnoj skupštini u Zagrebu 22. ožujka 1848. istaknuto da treba osnovati jednu narodnu banku koja će davati zajam, a traženo je i ukidanje malta i carina između naših krajeva i talijansko-austrijskog područja, tj. otvaranje trgovačkih putova prema Dalmaciji i Istri (točka 21). Vrlo napredne ideje o iskoristavanju svih gospodarskih resursa sjeverne Hrvatske, te njeno povezivanje s morem daje i Ognjeslav Utješenović Ostrožinski, koji je djelovao kao varaždinski podžupan i veliki župan, te dvorski savjetnik kod Hrvatske dvorske kancelarije.

U doba Bachova apsolutizma Rijeka je 1853. postala središtem novouređene Riječke županije, čiji se teritorij protezao do Kupe, te se tako približila Zagrebu, ali je produljenje života Vojnoj krajini do 1871, odnosno do 1880. otežalo otvaranje trgovačkog puta na potezu Jadran - Zagreb. Pitanje cehova također se protegnulo sve do osamdesetih godina devetnaestog stoljeća, a raspad kućnih zadruga i dulje, pa su kapitali bili zaleđeni, a oskudica kapitala glavni je razlog gospodarskog zaostajanja. Proces modernizacije na našem području usporen je i otežan i ne slijedi ubrzani razvoj u svijetu, iako je bilo vrlo dobrih ideja.

Bosna je sve do 1878. u Turskom Carstvu, a njena okupacija od austro-ugarske vojske ne približuje je Hrvatskoj u trgovačkom smislu, jer se ona razvija kao neka kolonija pod izravnom vlašću Beča i Pešte, što je ometalo i uspostavu najkraće veze sjeverne Hrvatske s Dalmacijom preko Bosne.

Istina, 1853. zaplovio je brod "Croazia" na liniji Trst-Zadar, koji je pristajao u više gradova Hrvatskog primorja, ali je trebalo čekati sve do 1873. da Rijeka dobije željeznički spoj sa Zagrebom, te su se sva gospodarska središta, i Zagreb u unutrašnjosti, i Rijeka, Split i Dubrovnik na moru, razvijali gotovo neovisno jedno o drugomu.

Zagreb je u tom vremenu ipak učinio znatan pomak naprijed. Spajanjem triju zagrebačkih općina 1850. u jednu cjelinu, potvrđeno je ne samo njegovo kulturno značenje za Hrvatsku što si je izbio u doba ilirizma, već mu je dodijeljena i uloga važnoga prometnog i gospodarskog središta u budućnosti. U listopadu 1862. "dohuktala" je u Zagreb prva lokomotiva na putu prema Sisku, a uskoro zatim podignut je i veliki paromlin za potrebe njegovog sve više rastućeg pučanstva. Odmah se pomišlja na gradnju pruge prema Karlovcu, te je u listopadu 1862. osnovan i posebni odbor, koji je na osnovi zaključaka Šokčevićeve banske konferencije o željezničkoj mreži u Hrvatskoj trebao osnovati posebnu banku, koja bi financirala gradnju željezničkih pruga, osobito nizinsku prugu do Hrvatskog primorja. Mišljenja o svrsi takvoga novčanog zavoda bila su različita, pa treba svakako istaknuti mišljenje Eugena Kvaternika, koje je objavio u brošuri "Hrvatski glavničar" (1862). To je djelo edukativnoga karaktera s uputama kako posluju banke i burze⁹. Kvaternik uočava da je upravo 1862. vrijeme kada se hrvatskom narodu "među Dunavom i Jadranskim morem živućim" pruža prilika da se s pomoću gospodarstva osamostali i da za to treba znanja. Kvaternik to jednostavno kaže "Ali da se ta poduzetja (misli željeznice i banke, napomena M.K.D.), gorostasna po svojoj naravi, uzmognu sudjelovanjem celoga našeg naroda i izvesti, potrebno je da bude narod k takovom ogromnomu sudjelovanju dostojno i pripravljen, valja mu uciepići načela sposobna rukovoditi ga k toj narodnoj svrsi", jer "narodu onim ništa nije pomozeno što pojedine glave kao kakovi monopol za sebe sakrivo drže, ako hoćemo da nam se narod duhu obrtnom, koji celim svijetom neodoljivo drma, odzovne, valja ga za vremena i o sredstvih podučiti kojimi da se spasi, za da uzmogne s tim duhom vremena stupati, a ne da ga bujica užasnom silom pomete, ostavi na njegovu mjestu vrstnije borioce. Riečju: nije treba zaboraviti, da duh vremena djeluje na ciele narode, a ne samo na pojedine članove kojeg naroda, a ta upravo okolnost iziskuje, da se cio narod za doba uputjuje ob onom, što mu i u materialnih stvari nauditi ili pogibelju zaprietiti može".

Prerastanje Zagreba u trgovačko središte odvijalo se polako i u konkurenciji s Karlovcem, Siskom i Osijekom. U njemu je 1852. osnovana i Trgovačka i obrtnička komora u kojoj su se okupljali najuspješniji gospodarstvenici zagrebačke regije, koji su za čitavo vrijeme rada komore (1852-1945) neprekidno vodili računa o pomorskoj orijentaciji Hrvatske i o njenom prirodnom izlasku u svijet preko Rijeke.

Nije slučajno da su 7. studenog 1857. sve podunavske države (Austrija, Bavarska, Wütemberg, Moldavija, kneževina Srbija i Turska) sklopile "Donauschiffahrtsacte" (Acte de navigation pour le Danubie) kojim su dignute sve privilegije i Dunav postao rijeka slobodna za plovidbu u čitavom svojem toku, i da je uskoro zatim Antun Jakić, riječki i karlovački trgovac, preselio u Zagreb, i tu pokrenuo 1864. časopis *Sidro*, kao prve gospodarske novine u Hrvatskoj. Naslovom tog lista Zagreb je postao grad na moru, a pitanja vezana uz trgovinu Zagreba i pomorskih luka iznimno važna tema.¹⁰

U 1864. godini održana je u Zagrebu Prva hrvatsko-slavonsko-dalmatinska izložba, koja i svojim imenom govori o jedinstvu hrvatskog prostora. Međutim, iako je 1868.

zalaganjem predsjednika zagrebačke Trgovačke i obrtničke komore Antuna Jakića, te Mije Krešića, Guide Pongratza i Đure Crnadka osnovana Hrvatska eskomptna banka, a iste godine su osnovane i štedionice u Vukovaru i u Varaždinu, Hrvatsko-ugarska nagodba je dodjelom rješavanja trgovačkih i proizvodnih poslova ugarskoj vladi u Budimpešti vezivala ruke hrvatskim gospodarstvenicima. Rijeka se smatrala dijelom uže Mađžarske, te je u njoj dominirao i mađžarski kapital i mađžarski trgovci, kojima je Rijeka bila gospodarski izlaz u svijet, upravo onako kako je Austrija forsirala Trst, zadržavajući Dalmaciju i Istru kao turističku meku Europe za putnike željne putovanja u nepoznato. Zbog nedostatka kapitala u turizam se rijetko uključuju domaći ljudi, pa je plan dra Jurija Matića Šporera, karlovačkog liječnika, i dra Šime Mandića za turistički razvoj Opatije 1878. više iznimka nego pravilo, utoliko više što se on potpuno realizirao. I najugledniji dalmatinski političar dr. Ante Trumbić postao je prije prvoga svjetskog rata čelnik jednog društva za uređenje splitskoga kupališnog društva na Bačvicama, pa je to kasnije razvijao dugogodišnji splitski gradonačelnik dr. Ivo Tartaglia, privukavši u Split čak i kapital jednoga Kruppa.

Treba međutim istaknuti da izgradnja željezničke pruge od Karlovca do Rijeke 1873, za koju se zalagao osobito Ivan Mažuranić, tadašnji dvorski kancelar u Beču i kasniji hrvatski ban pučanin, donosi blagostanje samo Rijeci, ali ne i Hrvatskom primorju. Nikada nije izgrađena planirana primorska željeznica, pa je tek 1931. dovršen odvojak pruge od postaje Škrlevo do postaje Bakar u duljini od deset kilometara za utovar rastresitog tereta¹¹, pa su Senj, Vinodol i druga mjesta i dalje patila od prometne nepovezanosti s unutrašnjošću, a još je gore bilo sa Splitom i Dubrovnikom, do kojih se putovalo nekoliko dana. Upravo u zadnjoj četvrtini devetnaestog stoljeća propada i Senj, koji nije imao financijskih mogućnosti da jedrenjake zamijeni parobrodima, pa tvornica duhana u njemu postaje glavno vrelo prehrane stanovništva, uz doznake iseljenika, koji upravo na prijelazu stoljeća masovno odlaze preko oceana, ne nalazeći zaradu na rodnoj grudi. Samo obitelj Krajač i Švrljuga (Šverljuga) raspolaže kapitalom da se uključi u stvaranje dioničkih društava koja su otvorila parobrodarski promet na čitavoj liniji uz more, što je bilo veoma važno, više za prenošenje ideja o jedinstvu i protok ideja hrvatskog prostora, nego za cement i ostale proizvode koje dalmatinski gospodarstvenici otpremaju ponajviše u inozemstvo, pa čak i preko oceana. Istra je doduše 1876. dobila priključak na željezničku mrežu slovenskog i austrijskog zaleđa, ali je ostala bez izravnog spoja sa sjevernom Hrvatskom.

Tako je Hrvatska sve do 1918. ostala podijeljena i gospodarski i prometno, iako je velika šumarsko-gospodarska izložba u Zagrebu otkrila mogućnosti Hrvatske u gospodarstvu i nedvojbeno izravno utjecala (otvaranje pivovare, tvornice Franck) na proizvodnju i promet.

3. Kraj prvoga svjetskoga rata značio je i raspad stare i nekad toliko moćne Austro-Ugarske Monarhije koja nije pravodobno shvatila težnje slavenskih naroda u svojem okviru, te se nije prestrukturirala u federaciju ili konfederaciju. Od južnoslavenskog dijela Monarhije stvorena je u listopadu 1918. Država Slovenaca, Hrvata i Srba, koja u četrdeset dana svojeg djelovanja ima i više dodira s predstavnicima Dalmacije i njenom pokrajinskom vladom. Ti su dodiri uglavnom vezani uz prehranu, jer je u Dalmaciji vladala glad, pa je trebalo hranu najbržim načinom otpremiti na jug. Olakotna okolnost bila je u tomu da je u Zemaljskoj vladi u Zagrebu još 1914. osnovan poseban

gospodarski odjel, čija se ingerencija do kraja prvoga svjetskog rata proširila na gotovo sve gospodarske grane.

Nakon stvaranja Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u početku prosinca 1918. jadransko pitanje postaje jedno od najvažnijih pitanja nove države, a Rijeka i Istra su opet najosjetljiviji dio tog problema. Okupacija trećine Dalmacije od savezničkih, uglavnom talijanskih, trupa, te složenost situacije, kada je Gabriele D'Annunzio u studenom 1919. zauzeo Rijeku, otežali su pregovore u našu korist, i uvjetovali ugovor u Rapallu, koji je Trumbić, kao ministar vanjskih poslova, morao potpisati, prepustivši Italiji Istru, Cres, Lošinj, Zadar, Lastovo i Palagružu. Od Rijeke je stvorena posebna Riječka država, kojom su upravljali uglavnom Talijani, a ona je Rimskim ugovorom, koji je potpisao radikal Ninčić, prepuštena tada već fašističkoj Italiji.

Zbog odcjepljenja Rijeke, povezanost zagrebačke regije s morem bila je do 1925 - kada je otvorena lička pruga do Splita i priredena u Splitu prekrasna izložba - moguća samo mukotrpnim putem uskotračnom željeznicom Bosanski Brod - Sarajevo - Dubrovnik, odnosno izvanredno kompliciranim putem na Plase i spuštanjem na Crikvenicu i odatle brodovima na jug. Neki su išli i preko Sušaka. Sušak, kao istočni dio Rijeke, bio je "usko grlo" prometa i trgovine i turizma, koji prva Jugoslavija, zapuštajući luke, nije uspjela riješiti. Ipak, pod silnim pritiskom Hrvatske i njenoga gospodarstva, te pod pritiskom Češke i Mađžarske, Sušak se razvija u najveću luku Kraljevine SHS s izvanredno razvijenim proizvodnim pogonima.

Dalmacija stoga i tada ostaje dosta izolirano područje, jer lička pruga prolazi kroz slabo naseljena i neplodna područja te ne donosi u Split bogatstvo zaleđa. To je učinjeno tek izgradnjom pruge preko Bihaća 1948. Pokušaji Stjepana Radića, kao predsjednika Oblasnog odbora Zagrebačke oblasti, da 1927. i 1928. aktivira domaći turizam uz oživljavanje i isticanje povijesnih vrijednosti Primorja i Dalmacije, te čak pomišlja i na uspostavu stalnoga zračnog prometa Zagreb - more, kako bi se uspostavila brža kulturna, turistička, a i gospodarska komunikacija, propali su njegovom smrću i uspostavljanjem Aleksandrové diktature. More je prepušteno bogatim ljudima iz vlade, koji su preko Jadranske straže i upravnih organa kontrolirali i usmjeravali turistička kretanja. Vlada vodi vrlo slabu brigu o lukama, a i čitavo se gospodarstvo malo promijenilo u međuratnom razdoblju, jer je tarifna politika na brodskim i željezničkim linijama bila takva da je gospodarsko povezivanje juga i sjevera Hrvatske bilo skupo. Zanimljivo je spomenuti da je projekt gradnje kanala Dunav - Sava - Kupa - Bakarski zaljev bio potaknut i u ovom vremenu, ali da beogradska vlada 1921. nije prihvatila ponudu češkog inženjera Luke Karela za realizaciju tog projekta, ne samo stoga što bi on bio u interesu hrvatskih krajeva, već i stoga što je još uvijek postojala i u velikosrpskim krugovima sumnja u dugotrajnost održanja novostvorene jugoslavenske države, pa se forsirao francuski projekt gradnje kanala Dunav - Solun, koji je bio toliko skup da se nije mogao ostvariti.¹²

Ujesen 1929. obavljena je podjela zemlje na banovine. Sušak se našao u Savskoj, Split u Primorskoj, a Dubrovnik u Zetskoj banovini. Dalmacija se našla podjeljenija nego ikada ranije, pa se to osjeća na svim područjima života i rada, a nestašica hrane je stalno prisutan čimbenik življenja.

Stvaranje Banovine Hrvatske polovicom 1939. trebalo je izmijeniti postojeće stanje i odrediti petrificirane gospodarske odnose. Prvi put od Tomislava našla se i cijela Dalmacija i jedan dio Bosne u sklopu Hrvatske. Međutim,

za čitavo vrijeme svoga jednoipolgodišnjeg rada, budući da je to i vrijeme kada se u Europi osjeća utjecaj drugoga svjetskog rata - vlada Banovine Hrvatske se nije uspjela financijski razgraničiti sa središnjim uredima u Beogradu, pa i nije mogla voditi neku optimalnu prometnu i gospodarsku politiku, a nekoliko dana nakon što je dogovoreno konačno razgraničenje došlo je do Simovićevog puča, pa je vlast preuzelo novo vodstvo. Osim toga, i socijalne tenzije, zbog prevelikog izvoza žita i stoke u Treći Reich, bile su tolike da je preko Gospodarske sluge trebalo organizirati iscrpljujuće prebacivanje što većih količina kukuruza na jug. Zbog rata iz Hrvatske "bježi" i strani kapital a i sirovine je sve teže nabavljati pa su gospodarski tokovi poremećeni.

U vremenu Nezavisne Države Hrvatske Dalmacija je pod Italijom, pa ponovno nema cjelovitosti Hrvatske, utoliko više što su pod uprave drugih država došli i neki drugi dijelovi Hrvatske (Međimurje). Ubrzo zatim, pod djelovanjem partizanskih i četničkih akcija i ratnih sukoba, dolazi i do raspada čitavog sustava i do prometnoga kolapsa, a kapitulacija Italije ujesen 1943. nije na tom planu donijela ništa novo.

Stoga je 1945. trebalo opet početi graditi sve ispočetka, ali dirigitirana projekcija gospodarskog razvoja, i neki drugi čimbenici, sve do uvođenja samoupravljanja, djeluje negativno na gospodarske tokove.

SUMMARY

ADRIATIC ORIENTATION OF ZAGREB IN THE PAST

Natural barriers on the route between the seaside and North Croatia have to a degree always hindered traffic and transport of people and goods. This has readily been accepted by different opponents of unified Croatian national ter-

ritory, advocating the optimal aspect of linkage of the Balkan region on the East-West horizontal rather than on the North-South vertical, so that such ideas have been promoted and materialized on many occasions in the past.

POZIVNE BILJEŠKE

1. I. V. KISS, Die Muhrinsel-Domäne. 1637-1720., Acta historico-oeconomica Iugoslaviae, 17, 1990, 199-226.
2. V. KLAJIĆ, Život i djelo Pavla Rittera Vitezovića. 1652-1712, Zagreb 1914, 83.
3. No Senj i Bag (Karlobag) ostali su u Vojnoj krajini, a oduzete su od banske vlasti i Petrinja i Glina i pripojene tzv. banskoj krajini.
4. Projectum legum motivatum in objecto oeconomiae Publicae perferandarum..., Posonii 1826. i dr. Možda je zanimljivo spomenuti da je kameralističku školu polazio i neki Angelus Grazzi, koji se iskazao kao venecijanski državljani, a očito je građanin nekoga primorskoga grada na Jadranu.
5. M. DESPOT, Pokušaji manufakture u Građanskoj Hrvatskoj u 19. stoljeću, Zagreb, 1962.
6. Prvi srpski poslanik u Francuskoj u vrijeme prvoga srpskog ustanka bio je Rade Vučinić, rodom iz Karlovca.
7. Adamić je 1821. osnovao današnju riječku tvornicu papira na Rječini. Bio je mecena, te je sagradio i riječko kazalište, a želio je sagraditi i kazališta u Karlovcu i Zagrebu.
8. J. DRAŠKOVIĆ, Disertacija iliti razgovor, Karlovac, 1991.
9. M. KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, Sukob Eugena Kvaternika i baruna Lazara Hellenbacha oko stvaranja prvoga kreditnog zavoda u Hrvatskoj, Acta historico-oeconomica, vol. 18, 1991, 64, 70.
10. M. DESPOT, Industrija građanske Hrvatske, 1860-1873, Zagreb, 1970.
11. M. KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, Gradnja bakarske pruge, Jadranski zbornik, 14, Rijeka-Pula, 1991, 51-80.
12. Ravnopravnost, 9, 26.2.1921.