

Mirko Valentić

OSNOVNI PROBLEMI PROMETNE INTEGRACIJE
I JADRANSKE ORIJENTACIJE HRVATSKOG
PODUZETNIČKOG GRAĐANSTVA
U XIX STOLJEĆU

Osnovni problemi prometne integracije i jadranske orijentacije hrvatskoga poduzetničkog građanstva u XIX stoljeću

MIRKO VALENTIĆ

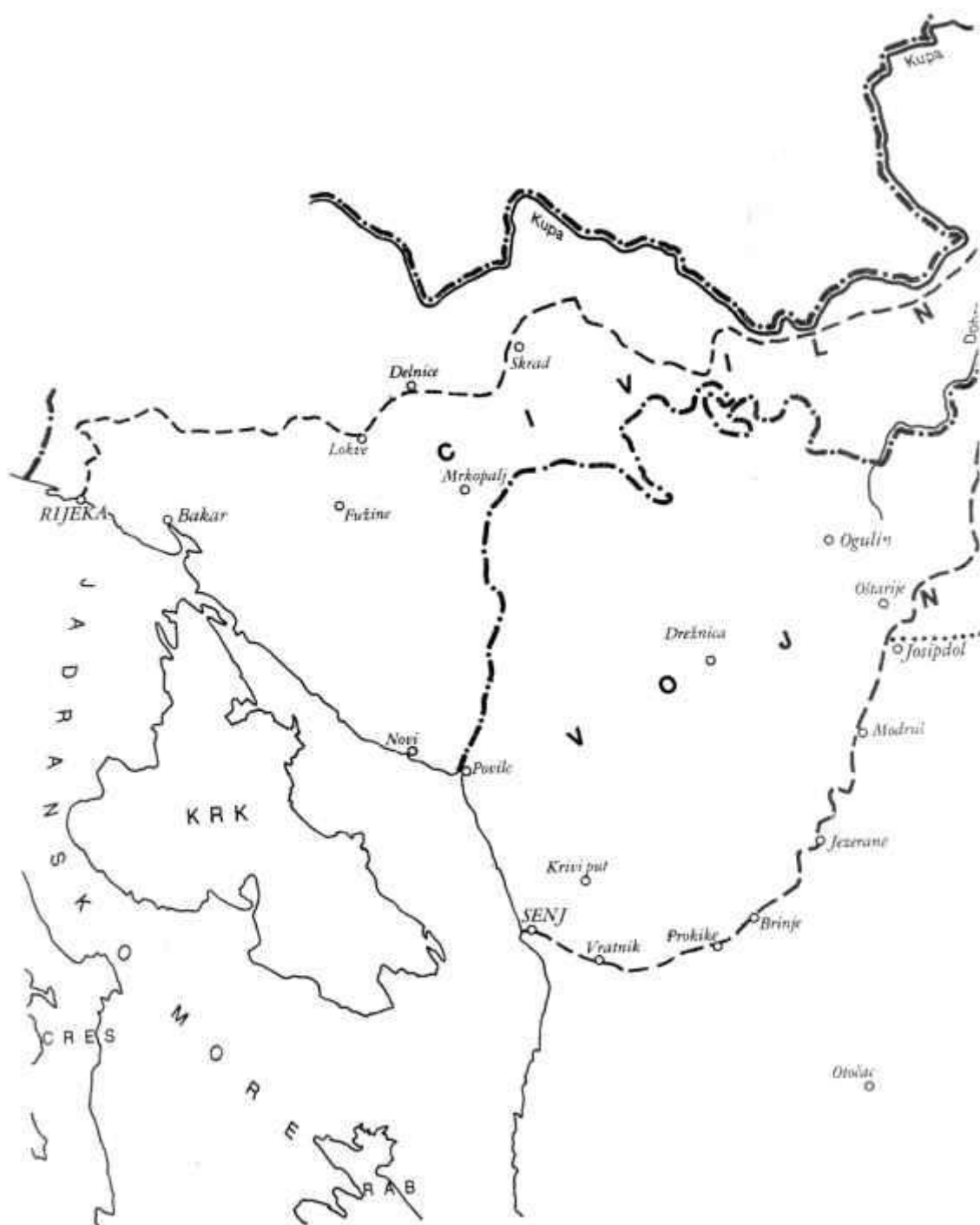
Institut za suvremenu povijest, Zagreb, SFRJ

U ovoj studiji o osnovnim problemima prometne integracije i nastojanjima hrvatskog poduzetničkog građanstva da željeznicom kao novim prometnim sredstvom modernizira tradicionalni promet, posebno ću razraditi projekte o izgradnji hrvatske željeznice prema lukama sjevernog Jadrana preko Drežnice i Novog Vinodola te prema Splitu preko Knina. S jednakom pozornošću bit će analizirana i »bitka« za Zemun kao ishodišnoj točki hrvatske prometne horizontale na Dunavu. Nakon kraćeg osvrta na teritorijalnu podlogu prometne integracije, osobito ću se zadržati na ovim pitanjima:

- najstariji planovi o izgradnji željezničkih pruga u Vojnoj krajini (*Sisač — Bandino selo*) i Građanskoj Hrvatskoj (*Podunavlje — Rijeka*);
- utjecaj željezničke magistrale Beč — Trst (1842—1857) na planiranje novih željezničkih pruga u Hrvatskoj;
- Austro-ugarska nagodba i odustajanje od izgradnje horizontalne hrvatske magistrale Zemun — Senj i Rijeka;
- Mollinaryjeva krajiška željeznica — posljednji pokušaj spašavanja osnovne linije prometne integracije Hrvatske.

TERITORIJALNA PODLOGA PROMETNE INTEGRACIJE

Različite političke granice na hrvatskom državnom prostoru od Drave do mora oblikovale su tijekom stoljeća pojedine veće cjeline kao što su Istra, Dalmacija, Vojna krajina i Banska Hrvatska, za koju se u posljednje vrijeme ustalio pojam Građanska Hrvatska. Za Vojnu krajinu upotrebljava se pojam Vojna Hrvatska. Rascjepkanost hrvatskih zemalja u sklopu Habsburške Monarhije osobito se negativno odrazila u razdoblju prve industrijske revolucije na tračnicama. Organsko povezivanje hrvatskih zemalja horizontalnom prometnom linijom istok-zapad ili vertikalama sjever-jug u predindustrijskom i industrijskom razdoblju ovisilo je u prvom redu o uspjehu vodećih nacionalnih privrednih i političkih snaga da za



Projekt najstarije željezničke pruge u Hrvatskoj: Sisak — Bandino selo (1838).



Prema originalnoj karti J. K. Knežića.

svoje prometne pothvate pridobiju krajiške vojne krugove u Zagrebu i vojne vrhove u Beču. Nesumnjiva zajednička teritorijalna podloga prometne integracije bila je Hrv.-slav. vojna krajina. Ta stoljetna ratna provincija Evrope bila je, zbog svog geopolitičko i geoekonomskeg položaja, presudan činilac organskog povezivanja rascjepkanih hrvatskih zemalja. Svojim cestama, poštom i telegrafom daje Vojna krajina u inicijalnoj fazi prometne integracije znatan doprinos. O njoj kao zajedničkoj teritorijalnoj podlozi prometne integracije bit će riječi u ovim uvodnim napomenama. Dosadašnja istraživanja Vojne krajine koncentrirana su, uglavnom, na njevu vojnu i stratešku ulogu od početka sukoba islamske i evropske civilizacije na hrvatskom državnom teritoriju u XVI st. do njezina konačnog razvojačenja 1873. godine. Uz naglašeni vojni interes bečki vladajući krugovi, poslije temeljitih reformi krajiškog sustava na sredini XVIII stoljeća, posvećuju privredi u Krajini znatno veću pažnju. Taj cjelovit interes Dvorskog ratnog savjeta za Vojnu krajinu oblikovan je tijekom druge polovice XVIII stoljeća.¹ Temeljni motiv privrednih krugova u Beču protiv potpune militarizacije Krajine i njenog stanovništva izrasta iz spoznaje da stoljetna zatvorenost »soldačke zemlje« smanjuje državne prihode. Pod utjecajem privrednih načela razvijalo se postepeno uvjerenje kako Vojnu krajinu nije moguće izolirati od privrednih tokova, napose njen dio od rijeke Save prema krajiškim lukama na sjevernom Jadranu. Oslobođenjem dijela krajiškog stanovništva na sredini XVIII st. od vojnih obveza, u nekoliko krajiških gradova, koji su dobili privilegije slične tipu slobodnih krajevskih gradova i proglašeni vojnim komunitetima, učinjen je prvi ustupak vojnih krugova Monarhije planovima privrednih krugova Zagreba i Beča o postepenom otvaranju Vojne krajine. Prema tome, u Vojnoj krajini na sredini XVIII st. započinje dugotrajan proces postepenog prilagodivanja robno-novčanoj privredi. Interes bečkih privrednih krugova za krajiške luke na Jadranu, poglavito Senj, potiče u prvom redu država, koja već 1775. započinje gradnju prve velike krajiške trgovačke ceste Karlovac-Senj.² Ta je cesta među suvremenicima poznatija kao »Jozefina«. Samo 9 godina kasnije gradi se u Krajini i druga velika trgovačka cesta prema moru na relaciji Gospić-Karlobag, poznatija kao »Terezijana«. Treći veliki cestovni pravac povezuje Jozefinu i Terezijanu sjevernom velebitskom padinom, uključujući Gospić i Otočac u krajiške prometne tokove.⁴ Krajiška velebitska magistrala spustila se 1832. preko Velebita,

¹ Dvorski ratni savjet kao vrhovnu zakonodavnu, upravnu i komandnu vlast nad Vojnom krajinom u Hrvatskoj zamijenit će od 1848. Ministarstvo rata.

² Brzim dilažansama kreće 1786. poštanski promet Beč—Senj. Riječ je o prvoj krajiškoj trgovačkoj cesti. Duga je 100 km.

³ »Terezijana« je tipično planinska cesta, širine 3—5 metara. Služila je pretežno za izvoz drvene građe i dovoz žita stanovnicima Ličke pukovnije. U dugoročnim planovima imala je poslužiti kao trgovački put zapadne Bosne prema izvozno-uvoznoj luci u Karlobagu.

⁴ Otvarajući Vojnu krajinu trgovačkom prometu prema moru, država je 1787—1789. završila izgradnju velebitske magistrale. Njezina početna točka bila je u Zutoj Lokvi iznad Senja odakle je vodila najprije preko Otočca do Gospića. Zatim je izgrađen njezin produžetak do Zadra (Dalmatinska cesta) preko Medaka, Sv. Roka i Gračaca na granici Krajine i Dalmacije.

Malog Alana i Obrovca do Zadra, tj. upravnog središta Dalmacije. Ta je cesta poznata pod imenom »Dalmatinska cesta«.

Na spomenutim krajiškim prometnicama prema moru: Jozefina, Terezijana, Velebitska i Dalmatinska cesta, pojavljuju se krajišnici sa svojim blagom i kolima kao aktivni nosioci prometne privrede.⁵ U Krajini je na pomolu posebna socijalna grupa koju u strukturi specifičnog krajiškog društva nazivamo »prijevoznici«. Tranzitna trgovina žitom iz južne Ugarske i Slavonije te šumskom masom, potašom, duhanom i ostalom robom cvjetat će osobito od rijeka Save i Kupe na jug prema moru. Krajiško stanovništvo, koje je gotovo isključivo seosko, dolazi prijevozom robe najbrže do gotovog novca. Novac privlači i sela koja su udaljena od trgovačkih prometnica da se i ona svojim blagom, kovačkim i kolarskim obrtom te sredstvima za promet uklope u nove prometno-trgovačke tokove. Prema tome, na krajiškim cestama prema moru odvijala se već potkraj XVIII st. akumulacija gotova novca u veoma dinamičnim oblicima. Uz spomenute ceste razvijao se i šverc većih oblika, posebice solju i drugom kolonijalnom robom. U krajiškim pukovnijama izdvajaju se, na početku XIX stoljeća, pojedine obitelji stječući velik ugled kao zakupnici šume, prijevoznici žita, drveta, potaše i ostalih roba. Nastaju prve trgovačke kuće, napose za trgovinu s Bosnom. Sve veća robnost šumske mase daje krajiškim prijevoznicima i trgovcima drvetom povoljne prilike za brzo stjecanje novca i društvenog prestiža. Najpoznatiji trgovci i zakupnici krajiške šume bili su iz Siska, Karlovca i Zagreba, zatim iz krajiških središta: Petrinje, Gline, Ogulina, Otočca, Gospića, Karlobaga, i, dakako, Senja. Za njima ne zaostaju ni trgovci i prijevoznički poduzetnici u Varaždinskoj i Slavonskoj krajini.

Domaći trgovački i prijevoznički poduzetnici Vojne Hrvatske i Građanske Hrvatske prate s velikim interesom pojavu prvih željeznica u Evropi dvadesetih godina XIX stoljeća.⁶ U Hrvatskoj, zbog njezina geoekonomskeg smještaja, veoma brzo prevladava svijest o potrebi modernizacije prometnog sustava. Jedino su lađari na Savi i Kupi zagovarali nove investicije u regulaciju rijeka dok su ostali nacionalni poduzetnici pristajali uz gradnju željeznica i parobroda. Prema ocjeni suvremenika na rijekama i cestama prema moru zaposleno je oko 3000 trgovaca i prijevoznika različite novčane moći. Primjerice, samo prijevoznici zarađuju godišnje oko milijun forinti. Domaće lađarsko poduzetništvo na Kupi i Savi okupljeno je uglavnom u Karlovcu, Sisku, Jasenovcu i Brodu. U Hrvatskoj vlada velik interes za trgovinu između Podunavlja i sjevernog Jadrana. Ali prijelaz na novu prijevoznu tehniku — parni brodovi na moru i rijeci Savi te željezničke pruge s lokomotivama u kopnenom prijevozu — usporava razjedinjenost hrvatskoga trgovačkog građanstva na ono u Vojnoj Hrvatskoj, na ono u Građanskoj Hrvatskoj i na ono u Dalmaciji i Istri. Ta je podvojenost najoštrije izražena na hrvatskoj morskoj obali od granice s Dalmacijom u Tribnju do Rijeke. Naime, luke sjevernog Jadrana — Hrvatsko primorje — dijele se u dva strogo odvojena upravna područja. Velik dio morske obale od Novog do Rijeke proglašen je, nakon reorganiza-

⁵ O krajiškim cestama prema moru pisao je u Hrvatskoj najiscrpnije *Stjepan Savič-Nossan, Senjski zbornik* 4 (Senj 1970), 125—205.

⁶ Prva željeznička pruga otvorena je u Engleskoj 1825.

cije 1776—1786, Ugarskim primorjem.⁷ Drugi dio hrvatske obale na sjevernom Jadranu, od Novog do granice s Dalmacijom, bio je u sklopu vojnokrajiškog dijela Primorja. Na vojnokrajiškom dijelu Jadranske obale bile su ove luke: Senj, Sv. Juraj, Klada, Jablanac, Karlobag i Lukovo. Od spomenutih vojnokrajiških luka najveće su, svakako, Senj i Karlobag. Prema tome odluke o velikim investicijskim zahvatima u promjenu strukture prometnica na kopnu, ili luka na morskoj obali, moraju se za Hrvatsku donositi u tri različita političko-upravna središta. Za Vojnu krajinu u Dvorskom ratnom savjetu u Beču, za Ugarsko primorje u Ugarskom namjesničkom vijeću u Pešti, a za Hrvatsku i Slavoniju te Dalmaciju i Istru u Beču. Najteže prolaze one velike investicije u Hrvatskoj za koje je potreban zajednički nastup Beča i Pešte. Pod utjecajem podjele koju su nametnuli vanjski centri dio predstavnika hrvatskog gospodarskog života surađivat će s Mađarima na planovima o izgradnji željeznice prema Rijeci, koja mora, koliko god je to moguće, izbjeći vojnokrajiški teritorij. To su u prvom redu feudalna i veleposjednička aristokracija Slavonije, trgovci Rijeke i dio trgovaca Karlovca. Drugi dio predstavnika hrvatskog gospodarskog života nastupat će u savezu s krajiškim vojnim vlastima. Oni će zagovarati gradnju modernih prometnica kroz Krajinu prema morskim lukama u Senju i Karlobagu. Među njima nema veleposjedničke aristokracije.

Bilo je potrebno, uvodno, obavijestiti čitaoce o sistemu odlučivanja i unutrašnjoj pocijepanosti privrednih krugova Hrvatske kako bi u daljnjem tekstu mogli lakše razumjeti dubinske uzroke negradnje, odnosno usporedne izgradnje željeznice prema lukama sjevernog Jadrana i Dalmacije. Zadržavajući se još uvijek na uvodnim napomenama, treba istaći i činjenicu da su gotovo sve inicijative za modernizaciju trgovačkih prometnica u Hrvatskoj nailazile na podršku Dvorskoga ratnog savjeta. Nema sumnje da je na tu činjenicu odlučno utjecao prometni položaj Hrvatske prema Orijentu i Jadranu. Upravo na ta dva prometna strateška pravca koncentrirat će Habsburška Monarhija svoj gospodarski i vojni interes u XIX stoljeću.

NAJSTARIJI PLANOVI O IZGRADNJI ŽELJEZNIČKIH PRUGA U VOJNOJ KRAJINI (SISAK — BANDINO SELO) I U GRAĐANSKOJ HRVATSKOJ (PODUNAVLJE — RIJEKA)

1. *Prvi Knežičev projekt viseće željeznice Sisak — Karlovac (1829).* Povijest željeznica u Hrvatskoj ima svoj početak u 1827. god. kada je Dvorski ratni savjet zatražio da se kroz vojnokrajiško područje izgradi željeznica od Siska, sjedišta savske trgovine žitom, do mora. Glavno vojno zapovjedništvo u Zagrebu povjerilo je rješavanje toga zadatka vrsnom krajiškom stručnjaku za gradnju cestovnih prometnica kapetanu J. K.

⁷ Rijeka je 1779. dobila status »Corpus Separatum« krune Sv. Stjepana. Od tada je podređena, neposredno, Ugarskoj. Ta je promjena oduzela pravo Hrvatskom saboru i hrvatskoj zemaljskoj vladi da direktno utječu na razvoj Rijeke i njezine luke. Promjena 1779. odredila je sudbinu Rijeke sve do propasti Monarhije 1918.

Knežiću.⁸ U elaboratu koji je završio 1829. predlaže izgradnju kombinirane željezničko-cestovne linije od Siska do Senja.⁹ Na prvoj dionici Sisak — Karlovac (lijevom obalom Kupe) predložio je (1829) gradnju viseće željeznice po uzoru na viseće željeznice izgrađene u Engleskoj.¹⁰ Viseća željeznica Sisak — Karlovac imala je najslabiju točku upravo u namjeri svoga tvorca da je gradi preko teritorija Građanske Hrvatske, tj. lijevom obalom Kupe preko Letovanića, Pokupskog, Kupčine i Kobilica zbog čega je trebalo dobiti prethodni pristanak ugarske vlade. Od Karlovca do Senja zagovarao je Knežić rekonstrukciju krajiške Jozefine kao najkraće ceste za Jadransko more. Njegov projekt¹¹ izrađen je u trenutku završetka rata između Rusije i Turske pa je razmatran u Beču i kao sredstvo za borbu protiv ruske žitne trgovine. Naime, novim Drinopoljskim mirom (1829) opet je, nakon višegodišnjeg prekida, otvoren slobodan prilaz ruskim brodovima iz Crnog mora prema Sredozemlju. Rusko žito u lukama Jadrana i Sredozemlja počinje opasno konkurirati mađarskom i hrvatskom, zbog znatno nižih prijevoznih troškova. Ni na očigledan konkurencijski interes, da se potisne rusko žito s tradicionalnih tržišta Monarhije, nije se moglo okupiti sve hrvatsko trgovačko građanstvo jer Knežić svojim prijedlozima usmjerava žitnu trgovinu od Karlovca preko vojnokrajiškog teritorija u senjsku luku. Ugarsko namjesničko vijeće u Pešti nije htjelo podržati Knežićev projekt modernizacije prometnica u Hrvatskoj, jer zaobilazi Rijeku i Ugarsko primorje. Zbog sumnje u rentabilitet visećih željeznica, koje se nisu održale ni u svojoj domovini Engleskoj, vladar je 1834. donio odluku da se prekinu radovi na njenoj gradnji. Za željeznicu Sisak — Karlovac bili su posebno zainteresirani riječki trgovci i prijevoznici, ali ne i za Senj kao glavnu izvoznju luku Vojne krajinje. Od Knežićevih prijedloga Dvorski ratni savjet odobrio je rekonstrukciju Jozefine sredstvima Krajiškog proventnog fonda. Cesta je tako temeljito preinačena i proširena da je prema ocjeni suvremenika djelovala u prometu kao nova.

⁸ Josip Kajetan Knežić (1786—1848) završio je krajišku »Normalnu geometrijsku školu« u Petrinji 1800. Izvrstan stručnjak, specijalist za cestogradnje. U povijesti izgradnje željezničkih prometnica u Hrvatskoj na lokomotivsku vuču izradio je (1838) prvi elaborat o njezinoj gradnji. Zahvaljujući njegovom elaboratu Hrvatska ulazi u red prvih evropskih zemalja koje su zakoračile u modernizaciju svojih prometnica.

⁹ Sisak je bio krajnja točka plovidbe većih riječnih brodova koji su prevozili žito iz južne Ugarske, Srijema i Slavonije za sjevernojadranske luke. Žito namijenjeno evropskom izvozu moralo se u Sisku pretovariti na manje lađe, koje su dalje vučene rijekom Kupom do Karlovca. Tu je još jednom pretovarivano na koljsku vuču za Rijeku ili Senj. Plovidba Kupom bila je veoma teška i nesigurna zbog niskog vodostaja, napose u ljetnim mjesecima.

¹⁰ Prva željeznica u austrijskom dijelu Monarhije izgrađena je 1828. ali na konjsku vuču: Budojevica (Budweis) — Kerschbaum. Ta dionica produžena je 1832. do Linza s ukupnom dužinom 131 km.

¹¹ Cijeli projekt objavio je *Bernad Stulli*, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825—1863*. 1, Zagreb 1975. 262—282.

Stulli je za povijest željeznica u Hrvatskoj objavio golemu izvornu građu koju je godinama prikupljao u arhivima Zagreba, Beča i Pešte i drugih gradova. Građa je objavljena 1975. u dva sveska (*Prijedlozi i projekti...*) Obuhvaća vrijeme 1825—1863. Uz objavljenu građu napisao je iscrpnu i preglednu studiju o problematici željezničkih pruga u Hrvatskoj do 1864; sv. 1, 11—160.

Ne mogavši postići sporazum s Ugarskim namjesničkim vijećem 1829—1834, u Dvorskom ratnom savjetu izvučen je već pomalo zaboravljen plan cestovnog povezivanja Siska s Karlobagom, koji je još na početku XIX st. izradio također velik stručnjak za ceste Marko Božić i prvi pobornik trgovačko-prometnog povezivanja Bosne s lukama u Karlobagu i Senju.¹² Projekt M. Božića poznat je u bečkim vojničkim krugovima kao najkraći prometni pravac od Siska do mora. Njegova druga, ne manje važna prednost bila je da nova cesta cijelom dužinom svoje trase prolazi isključivo kroz vojnokrajiško područje, pa za njezinu izgradnju nije potreban pristanak i usklađivanje s Peštom.

2. *Drugi projekt Knežičeve željeznice: Sisak — Bandino selo.* Knežiću je 2. travnja 1838. godine ponovo povjeren zadatak da izradi novi projekt povezivanja Siska s morem. Dvorski ratni savjet želi da to bude željeznica koja će povezati Jozefinsku cestu s Vojnim Siskom preko Gline i Petrinje. Prvi izvještaj stiže u Beč već potkraj srpnja 1838. Knežić predlaže gradnju prve krajiške željeznice Sisak — Bandino Selo kroz Bansku krajinu u dužini od 83 km. Imala bi ove stanice: Sisak, Petrinja, Glina, Topusko, Maljevac i Bandino Selo. Od Bandinog Sela planira gradnju nove ceste u dužini od 23 km koja bi posljednju željezničku stanicu u Bandinom Selu povezala s Jozefinskom cestom u Josipdolu. Od zadnje željezničke stanice u Bandinom Selu do Senja ostaje upravo polovica puta od ukupne dužine Sisak—Senj.

Knežić je, od prvog izvještaja 1838. do opširnih elaborata, predlagao gradnju prve krajiške željeznice s tračnicama na konjsku ili lokomotivsku vuču.¹³ Već u svom prvom izvještaju uvjeravao je bečke državne i privredne krugove, okupljene oko Dvorskog ratnog savjeta, da predložena krajiška željeznica Sisak — Bandino Selo može suzbiti ponovo ojačanu konkurenciju ruske žitne trgovine u austrijskim lukama na Jadranu, te orkloniti bečku bojazan od konkurencije te trgovine na ostalim levantiskim i mediteranskim tržištima.

U početnim izvještajima planirao je vrijeme gradnje na samo 2 godine, ali su kasnije analize pokazale da je za gradnju potrebno 3 godine. I vrijeme prijevoza robe od Siska do Senja, zajedno s pretovarivanjem, planirao je u početku na 2 dana. Kasnijim mjerenjem, napose kada je Dvorski ratni savjet odlučio da na prvoj krajiškoj željeznici bude konjska vuča,

¹² Marko Božić, krajiški general (1756—1809). Na poticaj vrhovnih vojnih krugova Monarhije, napose Dvorskog ratnog savjeta, istražuje nove trgovačke putove kroz Vojnu krajinu koji bi krajiškim lukama: Senju i Karlobagu osigurali veći promet. Godine 1784. upućen je u Bosnu radi istraživanja cesta u tom dijelu Turskog Carstva. Tom prilikom izradio je i topografske karte dijela Bosne. Ponovo je upućen u Bosnu 1788/9. radi istraživanja prometnica u gravitacijskoj zoni Bihaća. Preuzevši 1805. zapovjedništvo Prve banske pukovnije izradio je zapaženu prometnu studiju o gradnji nove trgovačke ceste Sisak—Karlobag preko Petrinje, Gline, Maljevca, Cetina i Gospića. Dvorski ratni savjet u Beču i privredni krugovi u Sisku i Zagrebu pokazuju veliki interes za Božićev projekt. Trasiranje nove krajiške cestovne magistrale prema moru završio je 1806/7. Međutim, ratni zapletaji s Napoleonovom Francuskom i francuska okupacija Vojne krajine od mora do Save prekinuli su sve radove na tzv. Božićevoj krajiškoj magistrali Sisak—Karlobag.

¹³ Godine 1837. dopremljene su iz Engleske u Austriju prve 4 lokomotive radi probne vožnje na liniji Floridsdorf—Wagram, a 6. I 1838. puštena je u promet prva lokomotivska željeznica u Austriji: Beč—Wagram.

vrijeme prijevoza do Senja pomjerio je na 4 dana. I uz spomenuto pomjerenja prva krajiška željeznica Sisak — Senj ostaje kudikamo najkraći put žitne trgovine. Planirana cijena njezine izgradnje bila je 1,400.799 forinti. Na drugom prometnom pravcu, koji se nalazio izvan Vojne krajine, putovalo se s robom od Siska rijekom Kupom do Karlovca i dalje Lujzinskom cestom do Rijeke čak 8—10 dana. Ukupna dužina staroga žitnog puta puta od Siska do Rijeke preko Karlovca bila je 38 milja ili 288 km.¹⁴ Gradnja nove Lujzinske ceste od Karlovca do Rijeke povjerena je, također, krajiškom časniku Filipu Vukasoviću. Do svoje smrti 1809. dovršio je najveći dio ceste. Potpuno je završena pod francuskom okupacijom (1811). Građena je udruženim sredstvima bečkih vlasnika kapitala i ugarsko-hrvatskih poduzetnika. Imala je status privatne ceste s visokom cestarinom. Bila je do polovice XIX st. jedna od najmodernijih cesta. Kako se na njoj drugoj strani, tj. Jozefini u Krajini kao državnoj cesti prema Senju, nije plaćala posebna cestarina postala je Jozefina, nakon rekonstrukcije (1833—1845), opasna konkurencija za riječku trgovinu. Prema tome, ugarski faktori moraju favorizirati Lujzinsku cestu. Na njoj je u trogodišnjem mjeranju (1826—1829) prevezeno iz Karlovca u Rijeku približno milijun centnera razne robe. Najzastupljenije je žito (kukuruz 300.000, pšenica 250.000) i duhan 80.000 centnera.¹⁵

Projekt prve krajiške željeznice sa Siskom kao polaznom točkom uživao je u krugovima Dvorskog ratnog savjeta — u početku — veliku podršku. Podrška vojnih krugova daje Knežiću poticaj da, uz rad na elaboratu njezine trase, izradi i elaborat o osposobljavanju senjske luke za veće izvozne poslove ne samo poljoprivrednih proizvoda Ugarske i Hrvatske nego i tranzitne robe iz Bosne. U trgovačkim i poduzetničkim krugovima Vojne krajine i Gradanske Hrvatske zabilježen je prvi veći optimizam tek 1840. Te je godine Dvorski ratni savjet zatražio od vladara koncesiju kojom bi u vlastitoj režiji, tj. sredstvima krajiških fondova i krajiškom radnom snagom, izgradio krajišku konjovoznu željeznicu Sisak — Senj. U zahtjevu za koncesiju Savjet je, uz analizu terenskih detalja i pogodnosti za gradnju, obradio i pitanja ekonomsko-prometne opravdanosti te krajiške investicije. U svoju argumentaciju uklopio je, veoma uspješno, promet riječnih brodara u Sisku 1824—1838. Zbog goleme važnosti tih podataka za gospodarsku povijest, donosimo u cijelosti tabelu iz 1840.¹⁶ Petnaestogodišnje mjerjenje (1824—1838) dopušta pouzdan sud o velikom prometu žita u sisačkoj luci. Godišnje stiže u Sisak prosječno 296 brodova, gotovo svaki radni dan po jedna lađa, s prosječno milijun vagana žita.¹⁷

¹⁴ Prema podacima upravnika Ugarske grad. direkcije F. Rauchmülera vozilo je na cijeloj Lujzinskoj cesti prema mjeranju u trogodišnjem prometu (1826—1829) oko 250 tisuća zaprežnih konja, 280 tisuća zaprežnih volova i oko 70 tisuća tovarnih konja.

¹⁵ U Hrvatskoj grad Karlovac ima važnu ulogu kao veliko prometno čvorište. U njemu se spajaju putovi dunavskog sliva s cestovnim prometnicama prema Senju i Rijeci. On je vrh prvog prometnog trokuta: Karlovac—Rijeka—Senj. Tu se okupljaju vlasnici lađa za plovidbu Kupom i Savom, zatim cestovni prijevoznici i brojni trgovci. On je zajedno sa Siskom značajan vojnostrateški punkt Monarhije. U njemu su velika javna skladišta za civilne i vojne potrebe te brojne gostionice i svratišta.

¹⁶ *Stulli, Prijedlozi 1, 317.*

¹⁷ Jedan je bečki vagan 61,49 litara. Prema težini oni su različiti: vagan pšenice = 45 kg, vagan kukuruza 33,6 kg, zobi 25,2.

Godina	Broj brodova koji su dovozili žitarice u Sisku iskazan po njihovoj nosivosti u vaganima						Broj brodova koji su odvezli iz Siska žitarice dalje — iskazan po njihovoj nosivosti u vaganima						Količina žitarica		Količina žitarica koja je ostala u Sisku
	1500		2000		3000		4000		5000		6000		Vagana		
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	
1824.	20	128	44	52	10	30	846.000	—	368	184	10	—	—	—	766.000
1825.	23	70	43	43	33	29	814.500	—	425	212	13	—	—	—	889.000
1826.	21	150	24	70	35	25	1.008.500	—	400	242	16	—	—	—	932.000
1827.	13	97	97	120	32	32	1.336.500	11	227	455	17	16	7	—	1.292.500
1828.	9	76	76	92	10	29	985.500	13	415	231	14	12	1	—	978.500
1829.	8	91	91	155	45	45	1.582.000	4	628	229	44	55	6	—	1.470.000
1830.	5	77	78	122	38	58	1.421.500	3	565	283	59	19	4	—	1.405.500
1831.	5	64	65	82	40	28	1.026.500	5	195	191	54	55	5	—	986.500
1832.	4	25	75	80	41	58	1.154.000	12	241	241	52	54	2	—	1.111.000
1833.	4	32	25	25	71	41	846.000	25	470	71	17	41	6	—	896.500
1834.	1	25	32	38	23	22	546.500	1	378	25	11	1	—	—	465.500
1835.	3	31	85	13	40	8	621.500	7	428	29	12	12	1	—	578.500
1836.	6	75	74	50	50	33	1.029.000	10	40	440	4	10	—	—	977.000
1837.	6	70	70	70	70	50	1.289.000	6	28	541	35	20	2	—	1.308.000
1838.	7	50	53	182	50	48	1.535.500	37	102	502	35	44	5	—	1.430.500
Ukupno:	135	1061	932	1194	588	536	16.042.500	134	4910	3876	3393	393	39	—	15.459.000
															583.500

Na tržištu Siska ostaje gotovo zanemariva količina. Prosječno tek 38.833 vagana godišnje. Prema tome buduća željeznica mogla je računati s najmanje milijun vagana tereta za senjsku luku. S druge strane, prijevoz na rijeci Kupi i grad Karlovac izgubili bi gotovo sve količine trgovačkih roba koje rijekom Savom stižu u Sisak. Karlovcu je zaprijetila kriza golemih razmjera. Pad prometa kroz karlovačko tržište opustio bi trgovačku živost na Lujzijani i izazvao pravi potres na Rijeci. Na drugoj strani prometne osi prema moru Senj povećava svoju pomorsku ulogu. Koliko god su poslovni ljudi godinama zahtijevali da se za izvoz ugarske robe sagradi željeznička pruga od Siska prema moru takvo je rješenje izazvalo 1841. pravu uzbunu. Na Rijeci je prva krajiška željeznica dočekan kao bečko favoriziranje krajiško-vojničkog područja i grada Senja. U povijesti tih dvaju gradova započinje najveće međusobno nadmetanje i optuživanje. Dvije luke Hrvatskog primorja ulaze u posljednju bitku za prevlast na sjevernom Jadranu. Argumentacija Senja bila je ova: planirana krajiška željeznica iz Siska najkraći je put do mora. Riječani su uzvratili svojim prednostima: skladišni prostor za oko 800.000 centnera robe i povoljniji položaj njihove luke.

3. *Bitka za Sisak.* Sve privredne krugove Senja i Rijeke, Siska i Karlovca prožima zajednička spoznaja: željeznica je najvažnije pitanje daljnjeg gospodarskog razvoja Hrvatske. Međutim, zbog različitog pogleda na prometnu integraciju Trojednice, napose iz Beča i Pešte, javljaju se prvi otpori krajiškoj željeznici u Pešti i Rijeci i prva razmimoilaženja u pitanju kako i kojim pravcem trasirati željeznicu s kopna na more. Osnovna dilema bila je: ili Krajinom i preko Kapele u Novi Vinodol ili preko Građanske Hrvatske, tj. kroz Gorski kotar, u Rijeku. I jedna i druga struja računa sa Siskom kao važnom točkom hrvatskoga horizontalnog željezničkog pravca istok—zapad.

Na presudni strateški položaj Siska u oblikovanju buduće mreže modernih prometnica ukazao je i sam Knežić, koji u središtu Monarhije uživa velik ugled kao sposoban planer prometnica budućnosti. Godine 1841. on izrađuje za razvojne potrebe bečkog središta poseban projekt koji će, gledano dugoročno, utjecati na sve buduće interese austrijskog kapitala u gradnji željeznica prema Jadranu i Orijentu.¹⁸ Projekt Knežića počiva na tri najveće trgovačko-empirijske točke: Sisak—Trst—Split. Spojivši te točke dobio je potpuno jednak istostraničan trokut sa Siskom kao njegovim dominantnim vrhom. Samo neznatnim pomicanjem tršćanske točke u Aquileju i splitske u Salonu dobiva se slika starih rimskih prometnih koridora. Osnovica i toga samo neznatno razmaknutog trokuta vodila je morskim putem iz Aquileje u Salonu odnosno iz rimske Siscije (Siska) jednom stranicom u Aquileju, a drugom u Salonu. U dugoročnoj razvojnoj koncepciji upućuje on, prije svega, na mogućnost kretanja robe kopno—more, more—kopno gotovo kao u kružnici. Kneževićev projekt izražen fascinirajućim trokutom služiti će Beču kao temeljni orijentacijski pravac gradnje prvih magistralnih austrijskih željeznica. I doista, stiže ona u Trst 1857. a u Sisak 1862. Tek su Nagodba s Ugarskom 1867. i dioba vlasti s Peštom onemogućile i realizaciju treće točke spomenutog trokuta, tj. gradnju magistralnoga željezničkog pravca od Siska do Splita.

¹⁸ Kriegsarchiv Wien — 1841 — B 144/2 (dalje: KA).

Samo godinu dana prije izrade Kneževićevog elaborata s fascinantnim trokutom koji se poziva na rimsku tradiciju, grupa najpoznatijih riječkih trgovaca i prijevoznika, nezadovoljna zbog gradnje krajiške željeznice Sisak—Senj, zatražila je 1840. odobrenje za projektiranje željezničke linije Sisak—Karlovac kroz teritorij Civilne Hrvatske. Njezin elaborat podsjeća u početku na prvi Knežićev projekt iz 1829. Cilj te željeznice bio je: zamijeniti nesigurni i skupi plovni put rijekom Kupom sa željeznicom na lokomotivsku vuču. Zatim, privući na Lujzinsku cestu i Riječku luku što više robe. Iako novoplanirana željeznica Sisak — Karlovac (lijevom obalom Kupe) ne vodi direktno prema moru, postaje opasna konkurencija krajiškoj željeznici Sisak—Bandino Selo. U međusobno nadmetanje Senja i Rijeke uključuju se i vanjski faktori. Senjani zatraže zaštitu u vojnim krugovima Zagreba i Beča. Riječane pak u prvoj fazi potpomaže veleposjednički krug Slavonije, zatim peštanski politički i privredni predstavnici, a najizdašnije mađarski političar Lajos Kossuth. Odlučni Riječani podnose vladaru predstavku zahtijevajući da se obustavi rješenje o početku pripremljenih radova na krajiškoj željeznici Sisak—Bandino Selo sve dotle dok oni ne podnesu projekt svoje željeznice: Sisak—Karlovac. I tek tada se centralna državna vlast — poruka je Riječana — može izjasniti koji je pravac ekonomičniji. Na prve vijesti da su započeli radovi na gradnji krajiške željeznice Sisak—Bandino Selo, Trgovački zbor Rijeke zahtijeva (1841) da se zabrane daljnji radovi. Od Ugarskog namjesničkog vijeća u Pešti zahtijeva da se prednost gradnje dađe riječkom projektu. Projektnu dokumentaciju željeznice Sisak—Rijeka preko Gorskog kotara završio je ing. M. A. Sanfermo 1842. i predao Ugarskom namjesničkom vijeću. Liniju Sisak—Karlovac povukao je što bliže Zagrebu računajući, naravno kasnije, na njezin produžetak do glavnog grada Hrvatske. Projekti Knežića (1829, 1838, 1841) i Sanferma (1842) povijesni su temelji hrvatskih željeznica.

Za povijest željeznica u Hrvatskoj ing. Sanfermo učinio je još jedan značajan korak. Predložio je u svom elaboratu produžetak željeznice (Sisak—Karlovac) iz Siska kroz Slavoniju do Vukovara, našu najveću luku na Dunavu. Svojim prijedlogom (1852) utjecao je, zapravo, na oblikovanje novoga željezničkog pravca Vukovar—Rijeka. U dugom procesu prometne modernizacije Hrvatske i integracije njezina tržišta horizontalnom linijom istok—zapad, željeznica Vukovar—Rijeka nudi uspostavu naše prve pogodne transverzale od veleposjedničkih ekonomija u međurječju Drave i Save do izvoznih luka Hrvatskog primorja. Željeznica Vukovar—Rijeka računa već na samom početku s izvozom agrarnih proizvoda, bačvarskih dužica i druge šumske građe. Prva varijanta željeznice Podunavlje — Hrvatsko primorje 1840-ih godina planirana je gotovo isključivo preko teritorija Gradanske Hrvatske pa je zbog toga na njezinu realizaciju mogla jače utjecati sama Ugarska. U svakom slučaju, Rijeka je povećala svoje izgleda da sačuva prometni primat na sjevernom Jadranu i ojača svoju konkurenciju s Trstom i Senjom. U novoj prometnoj strategiji koju je nametnula Rijeka 1842. krajiška konjovozna željeznica Sisak—Bandino Selo počinje gubiti obilježje najrentabilnijega prometnog pravca u Hrvatskoj.

Riječani, uz svesrdnu podršku ugarskih političkih i privrednih krugova, prihvaćaju sugestiju svoga prvog projektanta ing. Sanferma o produžetku početne trase Sisak—Karlovac do Vukovara.¹⁹ U Rijeci odmah kreću dvije paralelne akcije. Nastavlja se izrada projektne dokumentacije prema Vukovaru i započinje priprema za osnivanje dioničarskog društva. Prvi oglas o osnivanju »Društva« (Società per la strada ferrata Vukovar—Fiumana) pojavio se 1843. U pozivu za upis dionica istaknut je ovaj cilj vukovarsko-riječke željeznice: povezati Banat, najplodniji dio Ugarske, s Rijekom kao izvoznom lukom.²⁰ I grupa srijemskih veleposjednika (1845) izdaje poziv za osnivanje dioničarskog društva za gradnju željezničke pruge Vukovar—Rijeka. U ljeto 1845. zakazana je — na prijedlog Kosutha — prva konferencija peštansko-srijemskog i riječkog društva. Imala je za cilj dogovoriti uvjete o ujedinjenju dioničarskih društava.²¹ U toku pripremnih radova za ujedinjenje, tj. za koncentraciju dioničkog kapitala, prevladala je spoznaja da se samo koncentracijom velikoga privatnog kapitala i jakom podrškom Ugarskog namjesničkog vijeća može izgraditi željeznička magistrala Podunavlje—Rijeka. Trgovački i poduzetnički krugovi Hrvatske i Ugarske morali su, u tom trenutku, voditi računa o drugoj paralelnoj pruzi prema Jadranskom moru koju je počela graditi centralna državna vlast 1842.²² Riječ je o najtežoj, najskupljoj i najvećoj željezničkoj magistrali Carstva: Beč—Trst. Do 1846. izgrađena je od Beča do Celja, 1849. do Ljubljane. Dionica Ljubljana—Trst završena je 1857.

4. *Rijeka i Ugarsko namjesničko vijeće protiv spajanja vukovarsko-riječke s bečko-tršćanskom željeznicom.* U nacrtu ugovora o ujedinjenju dioničarskih društava 1845. (Unitae Societatis Pestano Fluminensis ad construendam semitam ferream) stajala je, između ostalog, odredba o zabrani gradnje pobočne pruge koja bi spojila vukovarsko-riječku s bečko-tršćanskom željeznicom. Stavljajući tu načelnu zabranu u okvir postojećih planova i očekivanja znači da Ujedinjeno društvo, koje svojim sredstvima gradi vukovarsko-riječku željeznicu, ne dopušta njezino spajanje, pobočnom prugom preko Zagreba i Zidanog Mosta, s bečko-tršćanskom željezničkom magistralom. Protiv spajanja bili su napose riječki privredni krugovi znajući da bi bečko-tršćanska željeznica izgradnjom priključka iz Zidanog Mosta u Zagreb ili Sisak privukla na Trst sav promet iz Savsko-dravskog međurječja i Podunavlja.

Različiti interesi, koji su postojali i prije bečko-tršćanske željeznice, ponovo su oživjeli stare rasprave o pravcima modernizacije prometnica u Hrvatskoj. U različite regionalne interese Hrvatske morao je zasjeći najveći autoritet zemlje — Hrvatski sabor. U predstavi vladaru (1845) Sabor

¹⁹ Više o problemima povezivanja Rijeke sa zaleđem željeznicom preko Delnica i Karlovca vidi B. Stulli, *Željezničko pitanje u povijesti Rijeke 1825—1873.* godine, *Jadranski zbornik* 12, 1982—1985, 105—179.

²⁰ Vidi B. Stulli, *Prijedlozi* 1, 431—432.

²¹ Vidi B. Stulli, 506—509.

²² Godine 1841. objavljen je u Beču prvi pregledni plan izgradnje željeznica u Carstvu. Gradnja je planirana na temelju privatnih koncesija izuzev pruge Beč—Trst. Podržavljenje željeznica započelo je u Monarhiji tek 1850. Međutim, kada će Krimski rat još jednom iscrpiti drž. blagajnu — uveden je ponovo sustav koncesioniranih »privatnih« željeznica. Taj će sistem trajati sve do 1873. kada ponovo počinje faza podržavljenja željeznica, tj. nagli rast državnog kapitala u gradnji željeznica.

zahtijeva da se u nacrtu ugovora o izgradnji željezničke magistrale Vukovar—Rijeka briše uvjet kojim se zabranjuje izgradnja pobočne linije prema bečko-tršćanskoj željeznici, jer taj uvjet sprečava gradnju posebnog odvojka do Zagreba.²³ Zahtjev Hrvatskog sabora za izlazak na bečko-tršćansku željeznicu dolinom rijeke Save utire novi pravac prometne integracije Hrvatske koji će se definitivno oblikovati tek 1860-ih godina. U novim prometnim planovima Zagreb želi postati prometni križ preko kojeg će pulsirati prometni tokovi austrijskog dijela Monarhije prema Istoku ali i jednako tako prometni tokovi Ugarske prema Rijeci i Splitu. Rijeku i njezino uže gravitacijsko područje L. Kossuth je uvijek promatrao kao Ugarsko primorje.²⁴ Bio je ljuti protivnik priključka slavonske željeznice na prugu Beč—Trst. Gradnju odvojka Zagreb—Zidani Most s bilo koje točke pruge Vukovar—Rijeka ocjenjuje Kossuth, u svjetlu mađarske prometne strategije, kao gradnju pruge Vukovar—Zagreb—Trst. Ukoliko se dopusti gradnja priključka preko Zagreba — pisao je 1846. svom političkom prijatelju N. Weselényju — propala je »naša riječka pruga«.²⁵ Njegova ocjena bila je točna, jer tada Ujedinjeni konzorcij u Evropi ne bi mogao pronaći banku koja bi pratila gradnju skupe brdske pruge od Karlovca do Rijeke preko Delnica. Znajući da država, tj. političko središte Carstva, neće poduprijeti gradnju te druge paralelne pruge prema Jadranu preko Gorskog kotara izrekao je još jednu ocjenu koju će daljnji razvoj potvrditi u cijelosti. Kada je riječ o odnosima s Bečom, ocjenjuje da će pitanje željezničke pruge za Rijeku preko Građanske Hrvatske predstavljati područje najtežih političkih borbi.²⁶

Koliko god se Kossuth borio za »ugarsku željeznicu« i u toj borbi nailazio na čvrst otpor hrvatskih iliraca i na »nerazumijevanje« Beča, ipak je odluka o odustajanju od vukovarsko-riječke željeznice donesena na Ugarskom saboru. Posebnim zakonskim člankom (XXX) Ugarski je sabor 1848. ovlastio organe vlade da urade sve kako bi se u skoroj budućnosti izgradilo 6 novih najznačajnijih željeznica za nacionalnu privredu Mađarske. Sve te buduće željeznice polazit će — zaključuje Ugarski sabor — iz Budimpešte — »srca domovine«, ali s tim da se što prije započne s radovima na izgradnji pruge Budimpešta — Rijeka.²⁷ Posljednja odredba toga zakona znači, zapravo, da se mađarski politički i privredni krugovi vraćaju (1848) svojoj prvotnoj težnji o najkraćoj i direktnoj vezi mađarske metropole s Rijekom.²⁸ Određujući 1848. da nova polazna točka željezničke pruge za Rijeku mora biti Pešta, postaje očito da Ugarska na duži rok odustaje od toliko priželjkivane vukovarsko-riječke željeznice. Bitku za vlastitu izvoznu poziciju na Jadranu vodit će Mađari od 1848. a napose od Nagodbe 1867, s novom trasom: Budimpešta—Rijeka, preko Žakanja,

²³ Vidi B. Stulli, 502—503.

²⁴ Na tzv. Ugarskom primorju bile su pored riječke luke aktivne još i luke u Martinšćici, Žurkovu, Bakru, Kraljevici, Selcu i Novom.

²⁵ Vidi B. Stulli 521.

²⁶ Vidi B. Stulli, 521.

²⁷ Zajednički hrvatsko-ugarski sabor zasjedao je u Požunu od studenog 1847. do travnja 1848. Zakonski čl. XXX sankcionirao je vladar 14. travnja 1848.

²⁸ O tome je odlučeno već 1836. u Zakonskom čl. XXV Ugarskog sabora.

Zagreba, Karlovca i Delnica. Upravo ta željeznica, zajedno s brojnim mađarskim vertikalama prema Slavoniji i Bosni, pocijepat će gospodarski prostor Hrvatske. Vežući sistematski dio po dio hrvatskog tržišta uz Peštu i mađarsko gospodarstvo nasilno je prekinut proces prometne integracije hrvatskog nacionalnog tržišta utemeljen na horizontalnoj magistrali Zemun—Senj i Rijeka te na orijentaciji prema evropskom prometu s osloncem na austrijsku željeznicu Beč—Trst. Tu se u prvom redu misli na prometnu perspektivu onih privrednih i političkih krugova Hrvatske što ih veoma uspješno prezentiraju hrvatski liberali, koji su jezgra Narodne stranke.

UTJECAJ ŽELJEZNIČKE MAGISTRALNE BEČ—TRST (1842—1857) NA PLANIRANJE NOVIH ŽELJEZNIČKIH PRUGA U HRVATSKOJ

Prema istraživanjima Mirjane Gross, veleposjednička ekonomija i građansko poduzetništvo Hrvatske »usredotočilo je sve svoje nade u izgradnju željeznice«, jer su loše prometnice onemogućivale 1850-ih godina izvoz i postizanje većih cijena.²⁹ Naravno, zbog velikih državnih troškova na gradnji željezničke magistrale Beč—Trst kasne svi pripremni i građevinski radovi na planiranom produžetku do Zagreba i Siska.³⁰ Tek 1855. vladar je odobrio nastavak izgradnje željezničke pruge Zidani Most — Zagreb na cijeloj trasi i izradu tehničke dokumentacije za njezin produžetak do Siska. Također je odobrena i izrada tehničke dokumentacije za poseban odvojak te željeznice: Zagreb—Karlovac. Ipak, na istinski početak radova čekalo se do izdavanja koncesije. Zadužena država prepustila je izgradnju i eksploataciju željezničke pruge Zidani Most — Zagreb — Sisak i posebnog odvojka Zagreb — Karlovac tvrtki »A. Szecseny i drugovi« 16. travnja 1857. Produžetkom bečko-tršćanske željeznice do Siska planirano je, u središtu Monarhije, uključivanje Siska i cjelokupne savske trgovine u novu željezničku mrežu prometnica za snabdijevanje bečkog tržišta žitaricama i hrvatskog tržišta industrijskom robom Austrije.³¹

²⁹ Vidi *M. Gross*, *Počeci moderne Hrvatske*, Zagreb 1985, 229.

³⁰ Bečko-tršćanska željeznica zajedno s priključnim prugama do Siska i Karlovca postaje vlasništvo međunarodnog društva bankara i magnata. Pravo ime bilo mu je »C. k. povlašteno društvo Južne željeznice«. Koncesijska isprava o utemeljenju objavljena je 1858. Kasnije društvo mijenja ime u »Željeznica Dunavsko-Savska-Jadranska«. Središte društva bilo je najprije u Beču (do 1859) zatim u Parizu. Do sloma Monarhije 1918. pripada mu najveći dio privatnih željeznica Austro-Ugarske. Njegove pruge u Monarhiji bile su duge 2,224.228 km. Društvo je svoju željeznicu Zagreb—Karlovac prodalo mađarskom društvu »Državne željeznice« u trenutku kada je Mađarska izgradila svoju željeznicu Karlovac—Rijeka 1873.

³¹ Željeznica od Zidanog Mosta do Zagreba i Siska otvorena je za promet 2. listopada 1862. Vlak iz Zagreba za Sisak kretao je u 6,55 ujutro, a stizao u Sisak u 8,53. Prema tome vožnja do Siska trajala je nepuna 2 sata. Iz Siska je polazio vlak u 5,20, a dolazio u Zagreb u 7,16. Za Zidani Most odlazio je u 7,35, a stizao u Zidani Most u 10,45. Tu je vožnja trajala 3 sata. Na pruzi do Zidanog Mosta bila je samo jedna stanica, Zaprešić. Na pruzi Zagreb—Sisak bile su samo dvije stanice. Od listopada 1864. išla su za Sisak već dva vlaka. Vožnja od Siska do Beča bila je ovakva. Polazak iz Siska ujutro u 5,20, u Zagreb se stizalo u 7,15, a u Beč u

U povijesti prvih željeznica u Hrvatskoj odvojci do Siska (1862) i Karlovca (1865) imali su, prema zamislima bečkih financijskih i industrijskih krugova, ove dalekosežne prometne ciljeve: preko Karlovca doseći Senj i Rijeku, a iz Siska (gradnjom dalmatinske željeznice) povući bečku magistralu do Splita. Dakle, na pomolu je ostvarenje prometnih vizija Kneževićovog fascinirajućeg trokuta, koji je, doduše, otvarao put ekspanziji austrijskog industrijskog gospodarstva ali je jednako tako, kada je riječ o Hrvatskoj, poticao prometnu i teritorijalnu integraciju hrvatskih zemalja. Najnezadovoljnija je članica Monarhije u prednagodbeno vrijeme Ugarska, jer joj Austrija zatvara ekspanziju prema Jadranu. Na žalost, austrijski porazi 1866. i Nagodba s Ugarskom 1867. obilježavaju kraj munjevitoga bečkog prometnog prodora na Jadran. Zbog toga austrijska »Južna željeznica« do Siska i Karlovca ostaje samo torzo tadašnje ekspanzionističke politike prema Jadranu i Orijentu. U dugotrajnom procesu prometne integracije Hrvatske pojavit će se na privrednoj i političkoj sceni, poslije Nagodbe i djelomičnog uzmicanja Austrije, novi faktor vlasti — Ugarska. Nova istraživanja i spoznaje o dosad nepoznatim projektima prometne integracije i jadranske orijentacije ne daju za pravo našoj dosadašnjoj ocjeni prema kojoj je osnovni cilj izgradnje željeznica do Siska i Karlovca bio ukinuće samostalne hrvatske trgovine između Save i mora.

1. *Novi projekt krajiške željeznice Zemun — Senj i Rijeka preko Siska, Karlovca i Drežnice.* Uključivanjem polazne točke Kneževićeve krajiške željeznice (Sisak) u bečko-tršćansku magistralu pojavila se u političkim i privrednim krugovima Hrvatske sumnja i napetost iz koje se sve glasnije postavljalo pitanje: hoće li bečki vojni i privredni krugovi i dalje zagovarati gradnju već odobrene krajiške željeznice prema moru (Sisak—Bandino Selo). Strah je riješen godinu dana prije (1856) nego što je odvojak od Zidanog Mosta do Siska konačno predan tvrtki »Szecsény i drugovi«. U krugovima vojnih vrhova Monarhije, okupljenim oko Ministarstva rata i zagrebačke Generalkomande, nastaje 1856. potpuno nov prijedlog o izgradnji prave krajiške magistrale koja se na dva mjesta (Sisak i Karlovac) vezuje na austrijsku državnu magistralu Beč—Trst. Projekt vojnih vrhova Monarhije ima naslov: »Program željeznice kroz Hrv.-slav. Vojnu krajinu kao najkraće veze jadranskih morskih luka Rijeke i Senja s donjim Dunavom kod Zemuna«. ³² Magistralnu liniju Zemun—Rijeka, Senj »Program« dijeli u dva glavna dijela:

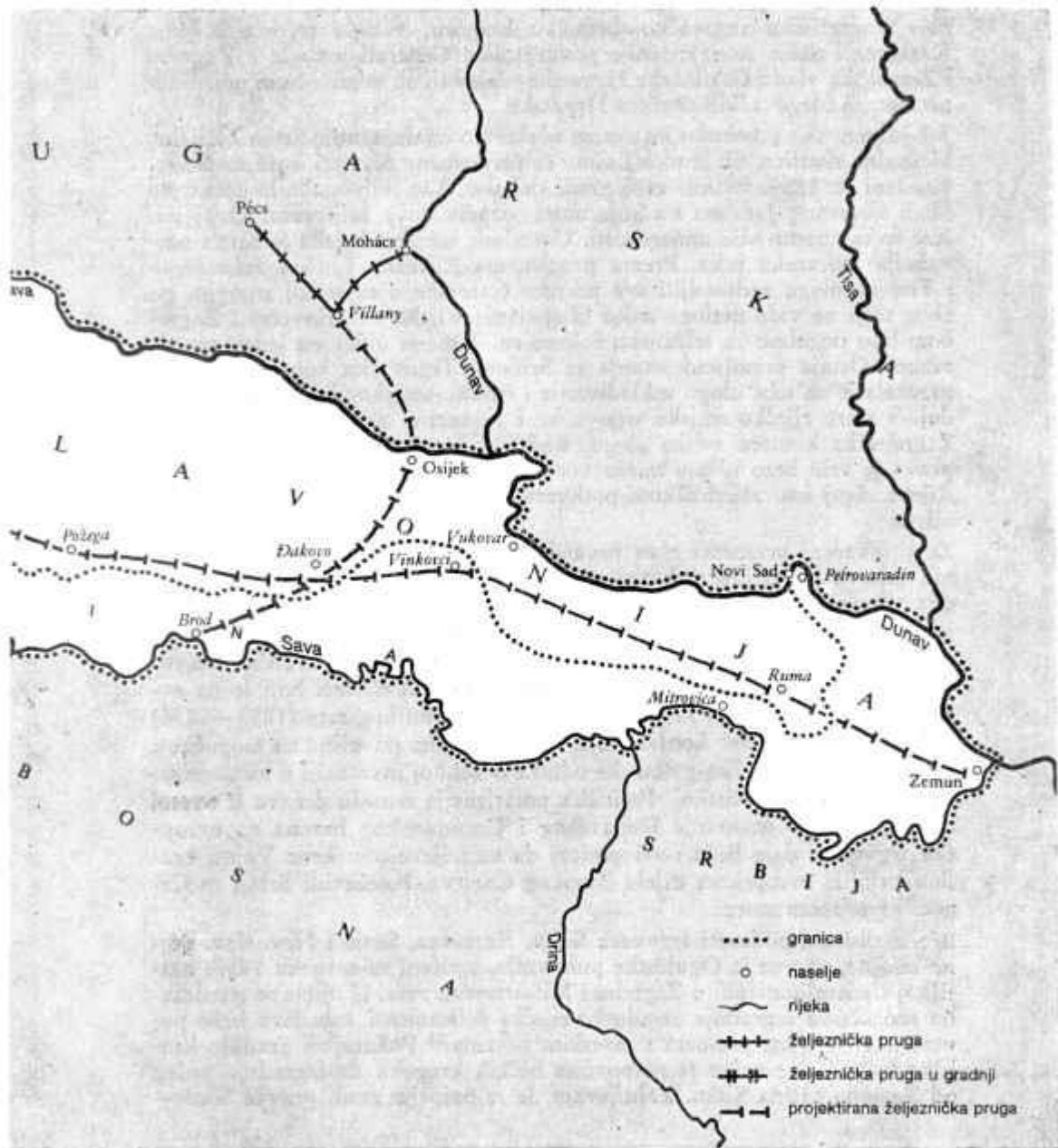
A/ od Zemuna do Karlovca i B/ od Karlovca do Rijeke i morskih luka u njenoj blizini te s posebnim odvojkom za Senj. Dioba prema točkama A i B znači zapravo redosljed izgradnje. »Program« zahtijeva od budućih projekatana da prilikom trasiranja vode krajišku željeznicu od Zemuna do morske obale isključivo teritorijem Vojne krajine, kroz pukovnije

5,25 navečer. Dakle, vožnja je trajala ravno 12 sati. Vozni red iz 1865. spominje parobrodarstvo na Savi. Putnik je u Sisku imao vezu parobrodom do Zemuna ponedjeljkom i četvrtkom ujutro, a natrag nedjeljom i četvrtkom, također ujutro. Željeznica do Karlovca otvorena je 1. lipnja 1865. Vozio je samo jedan vlak. Polazio iz Zagreba u 7,45 popodne, a dolazio u Karlovac u 9,47 navečer. Iz Karlovca odlazi ujutro u 5,35, a dolazi u Zagreb u 7,37. Na pruzi u prvi mah nije bilo nijedne stanice jer Leskovac još nije bio otvoren, a stanica Zdenčina bila je »nestalna postaja«.

³² KA, 1856-III/8-125/5.



Projekt najstarije hrvatske horizontalne željeznice: Zemun — Senj i Rijeka (1864).



Prema originalnoj karti objavljenoj 1864.

Petrovaradinsku, Brodsku, Gradišku, I. i II. bansku, Slunjsku, Ogulinsku i Otočku. Potkraj 1856. obavijestilo je Ministarstvo rata o tom »Programu« Zagrebačku trgovačko-obrtničku komoru, vodeće trgovce Rijeke, Karlovca i Senja te najmoćnije poduzetnike. Generalkomanda u Zagrebu i Zemaljska vlada Građanske Hrvatske očekivali su odgovore iz pojedinih prometnih i trgovačkih središta Hrvatske.

Još jednom se s posebnim interesom očekivalo izjašnjavanje Senja i Rijeke. Međutim, rivalitet tih gradova samo će privremeno oživjeti stare rasprave. Riječani su 1857. branili svoj grad, dakako, kao najpogodniju točku na obali sjevernog Jadrana na koju mora »izaći« nova željeznica. Ovaj put čine to sa znatno više umjerenosti. Uostalom, uz Trst Rijeka je zaista najvažnija jadranska luka. Prema procjenama Riječana »Južna željeznica« i Trst ne mogu zadovoljiti sve potrebe Carevine u svjetskoj trgovini pa zbog toga ne vide razloga zašto bi spajanje Rijeke s Karlovcem i Zagrebom bilo pogubno za tršćansku željeznicu. Time je uklonjen jedan nespo- razum. Ostaju samo nadmetanja sa Senjom. Trgovačka komora Zagreba preuzela je na sebe ulogu uskladjivanja i riječko-senjskog izmirenja. Usklađujući stare riječko-senjske trgovačke i prometne razmirice, odigrala je Zagrebačka komora veliku ulogu. Radeći u interesu »cijele zemlje«, rasprava je vrlo brzo ušla u mirne vode i vođena je o željeznici Zemun — Rijeka, Senj kao zajedničkom pothvatu cjelokupnoga hrvatskog poduzetništva.

Za prihvaćeni prometni plan hrvatskog poduzetništva i »Program« vojnih vrhova Monarhije pokazuje velik interes bečka financijska aristokracija okupljena od 1854. oko *Credit-Anstalta i Austrijskog društva državnih željeznica*.³³ Bečki financijski krugovi vide u gradnji zemunsko-riječke željeznice preko Siska i Karlovca najpovoljniju priliku da se bečko-tršćanskoj magistrali otvori put prema Istoku. I vanjski faktori koji se na evropskoj političkoj sceni kristaliziraju tijekom Krimskog rata (1853—1856) i oko Pariške mirovne konferencije, djeluju veoma povoljno na mogućnost lakšeg donošenja bečko-peštanske odluke o velikoj investiciji u modernizaciju prometa u Hrvatskoj. Politička polarizacija između država u Svetoj alijansi, napose otvaranje Dunavskog i Crnomorskog bazena za evropsku trgovinu, daje Beču novi poticaj da se željeznicom kroz Vojnu krajinu približi evropskom dijelu Turskog Carstva, Kneževini Srbiji te Crnom i Egejskom moru.

Brojni pismeni podnesci trgovaca Siska, Karlovca, Senja i Hrv.-slav. vojne krajine, napose iz Ogulinske pukovnije, upućeni su u tijeku 1857. krajiškoj Generalkomandi u Zagrebu i Ministarstvu rata. U njima se pozdravlja mogućnost izgradnje zemunsko-riječke željeznice i zahtijeva brže povezivanje savskog prometa s morskim lukama.³⁴ Požurujući gradnju krajiške željeznice protive se planovima bečkih krugova da izgradnja počne od Zemuna prema Sisku. Zahtijevaju da se najprije gradi pravac Sisak—

³³ Više o financijskim institucijama Monarhije vidi *Igor Karaman*, *Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću*, Zagreb 1972, 78, 9.

³⁴ Još 1852. zatražio je najugledniji senjski trgovac A. Vranjčan gradnju »makar konjovozne« željeznice od Karlovca do Senja. Vidi *I. Karaman*, *Isto*, 81.

Karlovac—Rijeka i Senj, a da se u drugoj etapi nastavi izgradnja od Siska u Zemun. Među prvim zahtjevima koji su stigli u Ministarstvo rata bile su molbe trgovačkog građanstva Siska i Petrinje.³⁵

2. *Drežnica kao prva prevojna točka hrvatske kontinentalne željeznice prema Jadranu.* Izrada projekta nove krajiške željeznice započela je najprije u krajiškoj građevinskoj direkciji Ogulinske pukovnije. U Ogulinu je urađeno najviše na rješavanju najsloženijeg pitanja kako podići krajišku željeznicu od Ogulina na Kapelu i spustiti je na morsku obalu kod Novog. Prema tome, u Ogulinu nije rađena tzv. prethodna studija za cijelu trasu nego samo za njezin najsloženiji dio od Karlovca do Novog. Sastavljač prethodne studije bio je i ovaj put domaći sin, krajiški kapetan građevinske struke Anton Ratković, koji je sa znatno manje uspjeha preuzeo ulogu J. K. Knežića. Za svakog projektanta željeznice na lokomotivsku vuču s hrvatskog kopna prema Jadranskom moru bio je najveći tehnički problem kako svladati visoko planinsko gorje koje počinje kod Ogulina. Postojala su samo dva alternativna pravca. Jedan kroz Gorski kotar preko Delnica i drugi preko zapadnih obronaka Kapele i Drežnice. Novi krajiški projektant A. Ratković odlučio se za pravac preko Drežnice, tj. preko Krajine kako i preporuča »Program« Ministarstva rata. Tri su razloga zagovarala izbor Drežnice. Najprije, ako krajiška željeznica na svom putu prema moru skrene u Ogulinu prema Gorskom kotaru i Delnicama mora napustiti teritorij Vojne krajine i kroz Građansku Hrvatsku nastaviti put prema Rijeci, a tek odatle dugom morskom linijom u Senj. Za vojne krugove u Krajini i Beču pravac preko Gorskog kotara i Delnica ocijenjen je najnepovoljnijim, jer pretpostavlja potrebu pregovora s Ugarskom. Bez njezina pristanka nije se moglo započeti ni s pripremnim radovima na teritoriju Građanske Hrvatske. Drugi je razlog koji je zagovarao pravac preko Drežnice dužina trase. Trasa od Siska do Rijeke preko Građanske Hrvatske (Delnica) bila je duga 37 milja, dok je trasa Sisak—Karlovac—Rijeka preko Drežnice i Novog znatno kraća, 30 milja. Preračunato u kilometre to je ušteda od oko 50 km. I na kraju, trasom preko Delnica krajiška luka u Senju gubi ravnopravan položaj i postaje privjesak riječke luke, jer svaki prijevoz za Senj ili iz Senja mora proći kroz Rijeku.

U molbama krajišnika brinjske, jezeranske, modruške i ogulinske satnije sačuvana je dragocjena građa o preporodnim očekivanjima stanovništva sjeverne i južne padine Kapele. Vjerovalo se da će željeznica donijeti tome dijelu Krajine i Primorja privredni uspon. Zato je svaka satnija »navijala« da baš kroz njezin kraj mora prolaziti to moderno čudo prijevoznike tehnike.³⁶ Prema prijedlozima svoga prvog projektanta A. Ratkovića, išla bi krajiška željeznica iz Ogulina u Novi, najprije preko zapadnih obronaka Kleka u Bjeljak odakle bi skretala u Musulinski potok, a odatle do vrela Tisovac da bi se konačno pojavila na zaravni Jasenka. Od Jasenka produžila bi prema prvoj većoj postaji u Drežnici. Od Drežnice prema Novom postojala su dva moguća pravca. Jedan dulji ali jeftiniji išao bi već

³⁵ Vidi, KA, 1856-III/8-125-5/5.

³⁶ Vidi, Arhiv Hrvatske, Civilna uprava Vojne krajine 1857-71-6, kutija 94 (dalje CUPUK).

postojećom cestom u Križpolje, odatle prema zapadu u Kamenicu, Vodo-teč i Mrzli do Krivog puta. Od Krivog puta spuštao bi se blago preko Sv. Jakova i Marije u Novi. Drugi kraći pravac sjekao bi od Drežnice južnu padinu Kapele preko Ivakuše i Vojvoduše također u Krivi put i odatle prema Novom.³⁷

Vrijednost te na žalost nikad izgrađene željeznice treba procjenjivati na osnovi činjenice da je omogućavala povezivanje svih luka i gradskih naselja koja leže uz obalu Hrvatskog primorja od Senja do Rijeke. Zatim, riječ je o najekonomičnijem projektu izlaska hrvatske kontinentalne željeznice na more, izbjegavajući prometno najtežu i najskuplju varijantu kroz Gorski kotar. Projekt iz 1857. i 1863. s Novim Vinodolom kao izlaznom točkom na moru prebrzo je i neopravdano pao u zaborav. U današnjem traženju novih »vrata« prema moru na njega se ne bi smjelo zaboraviti.

Ekonomski rentabilitet projekta krajiške željeznice Zemun—Rijeka, Senj nije utemeljen samo na prijevozu žita iz južne Ugarske, Srijema i Slavonije ili na izvozu drveta iz bogatih krajiških šuma, već je s jednakom ozbiljnošću ta željeznica računala i s privredno-prometnom moći hrvatskih luka. Luke Hrvatskog primorja od Karlobaga do Rijeke, bilo ih je ukupno 13, imale su, primjerice 1859, ukupan promet u novčanoj vrijednosti od gotovo 18 milijuna forinti. Uvoz i izvoz robe preko luka Gradanske Hrvatske bio je, kao što nam pokazuje naredna tabela, mnogo veći od prometa u krajiškim lukama (14 milijuna forinti). Kroz morske luke Vojne krajinje prekrčano je iste godine uvezene i izvezene robe u vrijednosti od samo 4 milijuna forinti. Doduše, krajiške luke imaju znatno manji promet, ali je zato njihov izvoz bio veći od uvoza za 102%/o. U lukama Gradanske Hrvatske izvoz je veći od uvoza samo 30%/o.

Promet u lukama Hrvatskog primorja pokazuje u 20-godišnjem mjerenu (1840—1861) neprestani uspon. Prema prikupljenim podacima on je ovakav:

1840. god.	6.500.000 forinti,
1848. god.	8.400.000 forinti,
1859. god.	17.815.400 forinti,
1861. god.	16.484.700 forinti.

U narednoj tabeli prikazan je promet u svakoj luci Hrvatskog primorja 1859. i 1861, a to je upravo onaj trenutak kada je u Beču i Zagrebu započela rasprava, dakako skrivena od javnosti, kojoj evropskoj tvrtki povjeriti koncesiju za izradu studijskog projekta krajiške željezničke magistrale Zemun—Senj, Rijeka.

Navodeći pojedine prednosti krajiške željeznice i njezinu isplativost, valja još spomenuti i dužinu njezine trase preko tzv. alternativnih pravaca Drežnice i Delnica izražene u austrijskim miljama (7588 m).

Sisak—Rijeka, preko Delnica, oko 37 milja,
Sisak—Rijeka, preko Novog i Drežnice, oko 30 milja,
Sisak—Trst, preko Zidanog Mosta, 44 milje.

³⁷ Isto, kutija 94.

God.	Luka	Uvoz			Izvoz		
		Brodova	Tona	Vrijednost	Brodova	Tona	Vrijednost
1859.	CIV. HRVATSKA ³⁸						
	Rijeka	6.212	143.412	5.603.200	6.432	144.920	7.339.400
	Martinsćica	18	51	100	17	49	?
	Žurkova	61	204	400	68	231	200
	Bakar	728	16.047	259.100	630	17.291	464.700
	Kraljeвица	1.151	14.277	141.200	1.165	13.727	217.900
	Selce	736	5.456	142.700	768	5.578	56.300
	Novi	209	1.800	53.300	208	1.790	25.800
		9.115	181.247	6.200.000	9.288	18.586	8.104.300
		2.120	56.969	1.037.200	2.136	58.118	2.096.200
1861.	VOJNA KRAJINA						
	Semj	500	3.908	22.300	505	3.975	51.500
	Sv. Juraj	127	2.912	1.400	129	2.916	28.800
	Klenovica	329	1.686	18.900	339	1.699	16.500
	Jablanac	432	4.938	151.800	431	4.827	86.500
	Karlobag	3.508	70.413	1.231.600	3.540	77.535	2.279.500
		6.543	139.805	4.884.000	6.547	143.597	6.310.700
		17	92	1.300	17	92	100
		689	16.349	276.400	707	16.292	325.100
		1.099	13.203	65.800	1.105	13.069	224.900
	832	4.354	164.800	846	5.040	49.500	
	207	1.466	51.300	207	1.466	36.000	
	9.387	175.269	5.443.600	9.429	179.556	6.946.300	
1861.	VOJNA KRAJINA						
	Semj	2.499	65.501	1.383.000	2.497	49.778	2.314.900
	Sv. Juraj	425	3.550	8.400	436	3.571	44.400
	Klenovica	135	3.853	800	136	3.855	35.400
	Jablanac	433	1.957	18.800	438	1.854	25.200
	Karlobag	517	6.855	157.600	499	6.765	106.300
	4.009	81.716	1.668.600	4.006	65.823	2.526.200	

³⁸ Denkschrift über die Nothwendigkeit und die Bedeutung einer Eisenbahn von Semlin nach Fiume mit Abzweigungen nach Zeng, Esseg und Brod, Wien 1864, 99-100 (dalje: Denkschrift).

Uspoređujući duljine pojedinih linija, željeznica Sisak—Rijeka mogla je izdržati i konkurenciju bečko-tršćanske magistrale s odvojkom do Siska, jer je trasa Sisak—Trst bila dulja za oko 14 milja (oko 100 km) od trase Sisak—Rijeka preko Novog.

I rudno bogatstvo nudi krajiškoj željeznici također nove prijevoznike poslove. Sisački i tršćanski poduzetnici Falkner, Wellenreiter i Blanschi istražuju i eksploatiraju rudno bogatstvo Banske krajine s prilično uspjeha još od 1849. Inicijativa za gradnju željeznice kroz Bansku krajinu privukla je još jednog tršćanskog poduzetnika (Wollheima) da se sa svojim kapitalom također uključi u eksploataciju ugljena i željeza. Rudarski poduzetnici koji su tu uložili znatan kapital polažu sve svoje nade u izgradnju krajiške željeznice.³⁰ I siromašnom krajiškom seljaku, koji stoljećima služi Monarhiji kao njezin doživotni vojnik u najvećoj ratnoj provinciji Evrope, daje ta željeznica goleme razvojne mogućnosti.

Nakon prvih pozitivnih obavijesti koje su stizale iz Hrvatske, Ministarstvo rata prihvaća »Program« željeznice kroz Hrv.-slav. vojnu krajinu kao najkraći spoj jadranskih morskih luka Rijeke i Senja s Dunavom. U vladinim krugovima ocijenjen je »Program« kao važan međunarodni prometni pothvat jer povezuje Crno i Jadransko more. Neka iskustva iz krimskog rata navela su vojne krugove na razmišljanja i o vojnoj upotrebi krajiške željeznice. Promatrana s vojnointervencijske točke, željeznička magistrala Zemun—Rijeka, Senj omogućava brzo prebacivanje vojske i ratnog materijala iz udaljene Brodske i Petrovaradinske pukovnije s desne obale Dunava na »Istočnu željeznicu« prema Erdelju. Zatim, ona povezuje isturene vojne garnizone na jugoistoku, smještene u tvrđavama: Petrovaradin, Brod, Stara Gradiška i Karlovac povećavajući ofenzivnu moć tih garnizona prema Turskom Carstvu. U isključivo vojnim interesima krajiška željeznica omogućuje i najbržu koncentraciju krajiških trupa na bilo kojoj graničnoj točki prema Bosni i Srbiji. S jednakim uspjehom može osigurati brzo prebacivanje vojnih trupa iz jugoistočnih dijelova Carstva preko Senja i Rijeke u sjevernu Italiju radi obrane austrijskih stečevina na Apeninskom poluotoku, Lombardije i Venecije.

Zbog tradicionalne navike Beča da razvojne projekte u različitim dijelovima Monarhije promatra strogo centralistički, jasno je da taj isti Beč nije mogao donijeti odluku o izvedbenom projektu krajiške željeznice prije nego što je završena izgradnja bečko-tršćanskog odvojka do Zagreba i Siska (1862). To je jedan od osnovnih razloga da je koncesija za istražne radove i izradu studijskog projekta podijeljena tek 1863. Nju je dobilo najpoznatije belgijsko društvo za gradnju željeznica, a povjerena je uglednom evropskom stručnjaku za gradnju željeznica ing. Achillesu Clavelu. Tehnički elaborat završen je potkraj 1863. Clavel je te godine užurbano radio na cijeloj trasi od Zemuna do Rijeke i Senja držeći se, uglavnom, smjernica »Programa« iz 1856. Ipak, zbog močvarnog tla i opasnosti od neuređenog toka rijeke Save morao je izvedbenu trasu pomaknuti nešto sjevernije kroz Slavoniju, izvlačeći je iz Posavine. Njegova trasa ide kroz Petrovaradinsku pukovniciju do Vinkovaca. Tu napušta teritorij Krajine

³⁰ O rudarskoj aktivnosti u Vojnoj krajini vidi *M. Valentić*, Društvena i gospodarska struktura Prve banske pukovnije 1848—1881. godine, *Časopis za suvremenu povijest* 1/1987, Zagreb 1987, 19—76.

i skreće nešto sjevernije kroz Građansku Hrvatsku do Đakova i dalje do Požege i Kutine odakle se trasa ponovo spušta u Vojnu krajinu kroz Gradišku pukovnicu. Tu u blizini Siska prelazi Savu i od Vojnog Siska vodi dalje kroz Bansku krajinu u Karlovac. Iz Karlovca kroz Slunjsku pukovnicu u Ogulin i preko Drežnice u Novi. Držeći se pretprojekta A. Ratkovića, Clavel je potvrdio da je i naš krajiški građevinski stručnjak dobro obavio tzv. prethodne radove.

U blizini Novog skreće jedan njezin odvojak, također Krajinom, u Senj, a drugi preko Građanske Hrvatske prolazi kroz morske luke Novi, Crikvenicu, Kraljevicu, Bakar i Rijeku. Trasa nove željeznice ne favorizira više Senj na račun Rijeke, kao u Knežićevom projektu 1839, niti Rijeku na račun Senja kao što je to činjeno 1842—1848. s »ugarskom željeznicom«. Clavel je svoj projekt s kartom trase i ostalim priložima objavio 1864. u već spomenutoj brošuri.⁴⁰ Za povijest naše pomorske i prometne kulture valja posebno upozoriti na Clavelove planove pomorskih luka u Senju, Novom, Kraljevici, Bakru i Rijeci te na skice nekih željezničkih stanica u tim mjestima koje, na žalost, nikada nisu izvedene.

U prednagodbenoj i postnagodbenoj fazi prometne integracije s pretežnim osloncem na željeznicu, Hrvatska je u velikim infrastrukturnim investicijama Monarhije služila Austriji i Ugarskoj u prvom redu kao prometni koridor jednom za bečku, drugi put za peštansku ekspanziju prema Jadranu i Orijentu.

Danas kada je započela druga industrijska revolucija na tračnicama s francuskim »TGV« vlakovima moramo se vratiti bogatoj baštini već zaboravljenih projekata i prometnih vizija hrvatskoga poduzetničkog građanstva XIX stoljeća. Druga industrijska revolucija na tračnicama vjerojatno je nova šansa hrvatskog naroda da prometnu integraciju svoje zemlje uredi prema vlastitim potrebama, ispravljajući goleme slabosti koje su se redale sve do rasula Monarhije 1918. godine.

AUSTRO-UGARSKA NAGODBA I ODUSTAJANJE OD IZGRADNJE HORIZONTALNE HRVATSKE MAGISTRALNE ZEMUN — RIJEKA, SENJ

Diobom vlasti između Beča i Budimpešte (1867) provedena je, naravno, i dioba Carstva na zasebnu austrijsku (Cislajtaniju) i zasebnu ugarsko-hrvatsku polovicu (Translajtanija). Posebnom nagodbom između Hrvatske i Ugarske (1868) zadobili su mađarski vladajući krugovi odlučan utjecaj na riječku luku.⁴¹ Iz velikog pokreta za prometnu integraciju s jadranskom orijentacijom Trojednice, koja na najbolji način nastoji modernizirati tradicionalni prometni put Savom i Kupom, nestaje Rijeke kao temeljne točke hrvatske prometne ekspanzije na Jadran. Rušenjem vi-

⁴⁰ Vidi, Denkschrift, Wien 1864.

⁴¹ U dijelu Hrvatsko-ugarske nagodbe, koja će Mađarima poslužiti kao podloga za pritisak na Hrvatsku u stjecanju vlasti i utjecaja nad Rijekom, stajala je i ova odredba: Rijeka ne pripada teritoriju Hrvatske jer sačinjava »posebno s ugarskom krunom spojeno tijelo (separatum sacrae regno adnexum corpus)«.

zije o Clavelovom projektu horizontalne krajiške magistrale Zemun—Senj i Rijeka završava prva faza povijesti prometne integracije.

Iako su izgrađene željeznice u Hrvatskoj do nagodbe 1867. godine bile austrijske (Sisak, Karlovac), ipak je Hrvatska uspijevala da protiv Austrije, kao jednog takmaca, bar djelomično sačuva posebne nacionalne interese. U drugoj fazi, koja počinje poslije Nagodbe, bit će moguće još manje ugrađivati u razvoj hrvatskog gospodarstva spektakularne prednosti koje pruža prva industrijska revolucija na tračnicama, jer će oba nosioca dualizma djelovati solidarno u zapostavljanju hrvatskih interesa. Solidaran proces bečko-peštanskih nosilaca dualizma započinje već s poznatom »riječkom krpicom«, od kada se Rijeka pojavljuje kao »glavna« izvozna luka mađarskih agrarnih i industrijskih proizvoda.

1. *Mađarska željeznička vertikalna Budimpešta — Rijeka.* Uređujući Nagodbom 1868. hrvatsko-mađarske odnose, željeznice u Hrvatskoj pripajaju se nadležnosti zajedničke vlade u Pešti. Na planu prometa Mađari su Nagodbom vezali ruke Austriji, a Hrvatima oteli Rijeku. To su temeljne negativne činjenice koje će bitno utjecati na usporavanje prometne i teritorijalne integracije hrvatskih zemalja. Prva vertikalna, koja je izgrađena poslije Nagodbe, bila je Zakany—Zagreb, otvorena za promet 23. listopada 1870. Druga mađarska vertikalna bila je Karlovac — Rijeka, dakako, preko Gorskog kotara i Delnica. Izgradnja je započela 1869, a završena 23. listopada 1873. I jedna i druga željeznica bile su u početku samo isječci velike vertikale Budimpešta — Rijeka.⁴² I dok je bečko-tršćanska magistrala izgrađena kao željeznica austrijske ekspanzije na Jadran i Orijent, u bitki za prestiž između dvaju centara Monarhije, budimpeštansko-riječka magistrala zamišljena je kao linija samostalne mađarske ekspanzije na Jadran. Pruga Budimpešta—Rijeka imala je u početku velikih poteškoća. Rađena je pod velikim pritiskom vremena. Mađarski krugovi nisu vjerovali u dugi život dualizma pa su žurili da što prije završe svoj najkraći izlaz na more.

⁴² Mađarska je svoje isječke mogla spojiti u jedinstveno prometno poduzeće tek otkupom željeznice Zagreb — Karlovac, vlasništva međunarodnog društva »Južne željeznice« i postizanjem sporazuma o proširenju željezničke stanice Zagreb, koja je također uknjižena u gruntovnicu društva »Južne željeznice«. Prvi pritisak na »Južne željeznice« izvršili su Mađari 1877. zaprijetivši da će, ukoliko to društvo ne pristane na otkup, graditi preko Siska i Banske krajine novu željeznicu do neke točke na pruzi Karlovac—Rijeka. Tada bi pruga »Južnih željeznica« Zagreb—Karlovac izgubila sve terete iz Banjaluke i sve buduće sa savske željeznice Zemun—Sisak. To bi, dakako, osiromašilo Sisak kudikamo važniju stratešku točku »Južne željeznice« i Austrije prema Istoku i Banjaluci. Mađarska »argumentacija« i nagodbena »prava« da se ta željeznica izgradi isključivo sredstvima od prodaje krajiških šuma, bila je dovoljna za pristanak na otkup. Pa ipak, i poslije prodaje pruge Zagreb—Karlovac »Državnim željeznicama Mađarske« osigurale su »Južne željeznice« posebnim ugovorom svoj prijevozni monopol. Od svih tovara koji su u Sisak dolazili savskom dolinom od Zemuna i išli prema moru, ili bili upućeni direktno na Rijeku, morale su »Državne željeznice Mađarske« odstupiti »Južnim željeznicama« 40% ukupne vozarine. U bitki za Sisak Mađari će znatno kasnije provesti svoj plan o spajanju budimpeštansko-riječke željeznice sa sisačkim strateškim čvorištem. Kako to nisu mogli izvesti preko sisačkog kolodvora, koji je također bio upisan u gruntovnicu »Južnih željeznica«, izgradit će u Sisku posebnu polaznu stanicu (Caprag) za željeznicu do Karlovca a preko Vrginmosta.

Zurba je prisutna i na jednom i drugom isječku. S najviše građevinskih slabosti izvedena je vertikalna Zakany—Zagreb. Vlak se kretao puževom brzinom od samo 10 km na sat. Najslabija točka bio je drveni most na Dravi, koji je zamijenjen tek 1894. Ta pruga, kao i sve ostale linije »Državnih željeznica« Ugarske, imala je potpunu eksteritorijalnost. Komunikacijski jezik bio je mađarski, a stanično osoblje Mađari. Služeći se eksteritorijalnošću, uprava željeznica u Hrvatskoj, njeno činovništvo i ostalo zaposleno osoblje postaje gotovo nezavisno od hrvatske autonomne vlade u Zagrebu i njezinih organa u županijama. Samo najteže poslove mogli su dobiti domaći sinovi. U usporedbi s početnim zanosom iz prednagodbene faze mogu se naslutiti razočaranja koja su nastupila od trenutka mađarskog preuzimanja izgradnje željeznica u Hrvatskoj.

Gradnja željeznice prema Rijeci zapinjala je kroz Gorski kotar kao što su i očekivali svi oni projektanti koji su zagovarali pravac preko Kapele i Drežnice. Poteškoće ne prestaju ni prvih godina kada su krenuli prvi vlakovi. Pokazalo se da željeznica nije sposobna za vožnju u zimskim uvjetima zbog velikih snježnih nanosa, dok je bura od Plasa prema Rijeci prevrtala vlakove u svako godišnje doba sve do 1912. Zimi između Lokvi i Delnica potrebne su i 4 lokomotive da snježnim plugovima osposobe prugu. Jedina zaštita od snježnih nanosa bilo je podizanje zidova. Građeni su najprije od drveta, a tek 1900. dovršeni od kamena. Podignuti su kilometri visokog kamenog zida za zaštitu pruge od bure i prevrtanja vagona. Zbog velikih i dugotrajnih dodatnih građevinskih radova, pruga je ostala sve do danas poznata kao najteža i najskuplja željeznica u Hrvatskoj.

O riječkoj željeznici zabilježio je njen najbolji poznavalac Josip Gorničić-Brdovački ovo: »Godine 1873. otvorena je pruga za Rijeku. Ona je imala zadatak da za 'Magyarország' osvoji pomorske veze, no doživjela je odmah u početku veliki fiasko. Silne pošiljke repice, kojom se mislilo prosperirati na vanjskom tržištu, pokvarile su se, jer na Rijeci nije bilo podestnih skladišnih prostorija. Ono malo zgrada bilo je iz drva, a i sama stanična zgrada bila je sve do XX. stoljeća obična drvenjara. Pa i ostali uređaji bili su izgrađeni sasvim primitivno. Isto tako i pojedine lučke naprave, koje je tek kasnije kako tako solidnije izvela firma Gregersen, dakako uz milijunske troškove. Od 1871. do 1911. g. utrošeno je, kako kažu, 50,326.652 kruna na te radnje. Ali to će biti prosti falsifikat, jer te svote idu na stotine milijuna. Toliko su valjda iznosile samo dnevnice raznih 'eksperata', koji su kao skakavci decenijama navaljivali na Rijeku.«⁴⁹

Putnički promet na pruzi Budimpešta—Rijeka bio je u početku veoma slab. Prvi brzi vlak, uveden 1876, imao je najprije samo dvojica kola za putnike. Zbog malog broja putnika ukinut je 1887. Tek 1890, kada je sigurnost pruge znatno povećana, javljaju se dva dnevna brza vlaka, jedan u odlasku i drugi u dolasku na riječku stanicu. Od tada je prijevoz putnika i robe u neprestanom usponu. Godine 1896. ušlo je u riječku stanicu preko Delnica 57.176 teretnih vagona, a izašlo također preko Delnica 57.136. Prugom »Južne željeznice«, odvojak tršćanske magistrale

⁴⁹ Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918, Građa za gospodarsku povijest, JAZU, 3/1952, 159.

preko Sv. Petra na Krasu, ulazi 24.927, a izlazi na istom pravcu još 25.264 teretnih vagona. U devedesetim godinama XIX stoljeća Rijeka i njezina luka započinju svoje prvo i uporno nadmetanje s Trstom. I kao što će Trstu Austrija utisnuti snažan i trajan biljeg svoje ekspanzije, tako će i Rijeka sa svojim javnim zgradama i prometnom infrastrukturom poprimiti i do danas sačuvati jedini mađarski biljeg na Jadranu.

2. *Dalmatinska željeznica kroz Vojnu krajinu — bitka za Split.* Različiti prometni interesi Austrije i Ugarske, koji se antagonistički prepliću na hrvatskom državnom teritoriju, daju postnagodbenoj etapi poseban biljeg. Odmah poslije gubitka Rijeke kao izlazne točke planirane zemunsko-riječke željeznice kroz Vojnu krajinu, Austrija 1868. i 1869. god. nastoji brzom izgradnjom željeznice za Split preživjeti riječki udar. Plan o izgradnji bečko-splitske magistrale, koja bi riječku željeznicu pritisla s dvije poluge: Trstom i Splitom, mogao je imati jaku podršku najprije u vojnim krugovima Beča i Zagreba, jer se oni nisu mirili s dualizmom. Gradnja trase Beč—Split započela bi na Dravi kod Barcza,⁴⁴ koji je sistemom privilegiranog društva »Južne željeznice« već spojen s Bečom. Od Barcza išla bi dalmatinska željeznica teritorijem Vojne krajine do Knina, tj. do granice s Dalmacijom. Njezina trasa vodi najprije preko Đurđevačke pukovnije do Siska, dalje Krajinom do granice Ličke pukovnije s Dalmacijom u blizini Knina (Pašić). Splitska željeznica u ovom radu zauzima posebno mjesto jer je pitanje njezine gradnje bilo u najtješnjoj vezi s Vojnom krajinom.⁴⁵ U višestrukoj povezanosti dalmatinske željeznice s Vojnom krajinom ističem u prvom redu pitanje investicijskog kapitala potrebnog za njenu gradnju i shvaćanje austrijskih političkih i vojnih krugova o tome kako su Vojna krajina i Dalmacija, nagodbom 1867. potpale pod utjecajnu sferu austrijskog dijela dualističke Monarhije. Kako država nije imala dovoljno novca za brzu gradnju željeznica kroz Hrvatsku zahtijevalo se od Ministarstva rata da proda veće komplekse krajiških šuma, napose hrastovih u Slavonskoj krajinu, i dobiveni kapital investira u gradnju dalmatinske željeznice.⁴⁶

Krajiške šume privlačile su kapital mnogih evropskih središta. Nova arhivska građa pokazuje da su krajiške šume stajale na prvom mjestu u

⁴⁴ Leži nasuprot Virovitici.

⁴⁵ U procesu prometne modernizacije Hrvatska je stisnuta kao kliještima s jedne strane od austrijskih, a s druge od mađarskih prometnih interesnih pravaca. Više o tome vidi M. Valentić, Karakteristike prometne politike Austrije i Ugarske prema Hrvatskoj poslije Nagodbe 1867. godine, *Acta historica-oeconomica Iugoslaviae*, 5 (Zagreb 1978) 197—210.

⁴⁶ Borba za krajiške šume jedna je od najsloženijih tema u posljednjoj dionici povijesti Vojne krajine. U nedostatku državnog kapitala potrebnog za modernizaciju prometnica u Krajinu izrađeno je u Beču nekoliko projekata o prodaji goleme šumske mase. Planovi o prvoj plantažnoj prodaji šuma u Krajinu izrađeni su u Ministarstvu rata 1867/68. Prodaja »zelenih rudnika« Krajine izazvala je »veliku uzbunu« u krugovima ugarske vlade. Problem je riješen posebnim Mađarsko-austrijskim sporazumom 28. XII 1869. Za našu temu bitne su dvije odredbe sporazuma: buduća prodaja šuma u Krajinu ne može se provesti bez sporazuma s ugarskom vladom; za realizaciju sporazuma o prodaji »prezrelih šuma« osnovat će se posebna komisija. Ukupno je izdvojeno za prodaju 102.000 jutara, od toga samo u Brodskoj i Petrovaradinskoj pukovnijama 30.000 jutara. Ukupna vrijednost šumske mase u Krajinu procijenjena je nešto kasnije (1877) na 146,936.000 forinti. Šume u Brodskoj i Petrovaradinskoj pukovnijama prodane su (30.000 jutara) 1872. godine za 33,300.000 forinti.

planu austrijske i mađarske prometne politike kao moćan izvor sredstava za gradnju željeznica prema Turskoj i lukama Jadranskog mora.⁴⁷ Golema šumska masa u Krajini dobila je gotovo odlučno mjesto i u prometnoj politici Friedricha Beusta⁴⁸ te njegove forsirane gradnje željeznice kroz Bosnu kako bi međunarodni tranzit s Orijentom privukao na Beč.⁴⁹

Tajna sjednica austrijske vlade 9. veljače 1869. otkriva upravo takav plan: gradnja dalmatinske željeznice kapitalom od prodaje krajiških šuma.⁵⁰ Investicijsku ponudu za gradnju dalmatinske željeznice Split—Beč odnosno Split—Barcz podnio je austrijskoj vladi engleski financijer i član engleskog parlamenta Ralph Earle potkraj 1868. godine. Znajući za krizu državnog kapitala i golemi državni dug, engleski financijer zatražio je koncesiju za gradnju dalmatinske željeznice bez direktne subvencije austrijskog državnog kapitala, ali uz uvjet da mu se na ime te subvencije odobri eksploatacija krajiških šuma.

Uključivanje cislajtanske Dalmacije u privredni razvitak čitave dualističke Monarhije povezivalo se također s planom gradnje željezničke pruge Osijek — Sisak. Planirana pruga Osijek — Sisak bila je sastavni dio željeznice Alföld — Rijeka.⁵¹ Pruga Sisak — Osijek tvorila bi najkraću i najekonomičniju vezu između panonske žitnice i najveće dalmatinske luke u Splitu.⁵² Prema ocjeni trgovačkih krugova u Beču, spajanjem dalmatinske željeznice s prugom Osijek — Sisak postao bi Split najjača luka ugarske žitnice.

Budući da je Ugarska razvoj svoje ekonomske moći vezala za izvoz preko Rijeke, oslobođen od austrijske kontrole, planirana gradnja dalmatinske željeznice izazvat će pravu buru u krugovima peštanske vlade. Na nezadovoljstvo ugarske vlade djelovat će i nova spoznaja da će se konkurentna prometnica prema Splitu graditi sječom krajiških šuma. Mađari su poslije nagodbenih sporazuma s Austrijom (1867) i Hrvatskom (1868) vjerovali da krajiške šume pripadaju u domenu ugarskog Ministarstva financija. Znajući za pretenzije Mađara na krajiške šume, ministar rata F. Kuhn, u tajnoj sjednici austrijske vlade (9. II 1869), odbija da sam preuzme odgovornost za prodaju krajiških šuma engleskom financijeru. Čini se da je Kuhn, u veoma složenim austro-ugarskim odnosima, pokazao najviše smi-

⁴⁷ Vidi M. Valentić, Osnovni problemi u ekonomici Hrv.-slav. voj. krajine, *Historijski zbornik*, 18 (Zagreb 1965), 788–102.

⁴⁸ Austrijski kancelar 1866–1871.

⁴⁹ Na planove austrijskog kapitala da gradnjom željeznice kroz Bosnu, a poslije gubitka pozicija u Savezu njemačkih država 1866, poveže Monarhiju s Turskim Carstvom, upozorio je *Dževad Juzbasić*. Njegova monografija »Izgradnja željeznice u Bosni i Hercegovini u svjetlu austrougarske politike od okupacije do Kallayeve ere«, Akademija nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine, *Djela*, 48/28, Sarajevo 1974, daje niz dragocjenih podataka za bečku istočnu politiku od historijskih zbivanja 1866. do početka prvog svjetskog rata.

⁵⁰ Vidi Protokol ministarske konferencije od 9. II 1869. Haus-Hof- und Staatsarchiv Wien, Ministerrath, Kabinetkanzleiakten 470 (dalje: HHStA, KZ).

⁵¹ Alföld je podunavska nizina u Mađarskoj. O spajanju Alfölda s morem Mađari su imali velike planove. Za alföldsko-riječku željeznicu izdata je pretkoncesija 1863/4. Ta će željeznica prolaziti kroz Hrvatsku preko Osijeka i Siska.

⁵² I Clavelov projekt prve krajiške željeznice Zemun—Rijeka predvidio je spajanje Osijeka s krajiškom željeznicom izgradnjom pobočne pruge Osijek—Brod.

šla za političku stvarnost. Projektu dalmatinske željeznice suprotstavio je već otprije izrađen projekt željezničke pruge Ljubljana — Josipdol (u blizini Ogulina) s produžetkom prema Dalmaciji kroz Liku. Projekt je zagovarala vojska kao najkraći put za transport vojske i opreme iz Cislajtanijske u Dalmaciju. Protiv toga projekta Mađari nisu bili posebno nerazpoloženi.

Uzbuna protiv namjeravane prodaje šuma zapljusnula je ne samo štampu nego i sabore u Zagrebu i Budimpešti. Koliko je pitanje krajiških šuma i izgradnja dalmatinske željeznice potreslo austro-ugarske odnose pokazuje najbolje zaključna ocjena kancelara F. Beusta na sjednici ministarske konferencije 7. svibnja 1869. On je austrijske ministre upozorio na realnu mogućnost da političke napetosti u Hrvatskoj i Ugarskoj, nastale zbog prodaje krajiških šuma, dovedu »čak do kabinetskih pitanja u ugarskoj vladi«. ⁵³ Ta opasnost poslužiti će kralju kao dovoljan razlog da odmah sazove prvo zajedničko savjetovanje austro-ugarske vlade o problemima prodaje krajiških šuma (26. V 1869). Prijedlog o sječi krajiške šume da bi se izgradila dalmatinska željeznica narušio je ravnotežu snaga u Monarhiji, dualistički sistem zapada u prvu veću krizu. Na sjednici zajedničke vlade Mađari ulaze u bitku za cijelu Krajinu rušeći sve austrijske planove, napose onaj o gradnji dalmatinske željeznice, pozivajući se isključivo na slovo i duh Nagodbe. Austrijska vlada nije uspjela obraniti uzurpirano pravo da sama odlučuje o prodaji krajiških šuma. Odluku o tome morala je podijeliti »sporazumom« s ugarskom vladom, što zapravo znači definitivni kraj dalmatinske željeznice. ⁵⁴

I planirana gradnja željezničke pruge kroz Bosnu preko Banjaluke također je uznemirila Ugarsku. ⁵⁵ Nezadovoljna je bila i Srbija jer bi bosanska željeznica ostavila Kneževinu Srbiju na periferiji međunarodnog saobraćaja. Nezadovoljstvo Srbije i Ugarske još više otežava položaj Austrije. Mađari su svoju suglasnost za povezivanje bosanske željeznice s »Južnom željeznicom« kod Siska uvjetovali istodobnom gradnjom pruge preko Srbije kako bi mađarska privreda, dolinom Morave, dobila izlaz na Solun i Carigrad. Na drugoj strani, mađarska željeznica preko Rijeke zauzela je značajno mjesto u cjelokupnom jadranskom prometu. S dvije izvozne željeznice (preko Srbije i Hrvatske) Mađarska je nastojala ojačati svoje gospodarske pozicije prema cijeloj Cislajtaniji.

⁵³ Vidi, Protokol ministarske konferencije, 7. V 1869, HH StA, KZ 1451, f. 1032.

⁵⁴ O problematiki gradnje željeznica u Dalmaciji i njenom gospodarskom razvitku u XIX st. vidi: *I. Karaman*, Problemi privrednog razvitka Dalmacije pod austrijskom upravom, Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću, Zagreb 1972, 266—290.

⁵⁵ Tražeći robu za izvoz i tržište za svoje proizvode građanski poduzetnički krugovi Hrvatske pokazuju prirodan interes za uključivanje Bosne i Hercegovine u svoj prometni krivotok, napose zapadne Bosne prema Sisku i Senju te preostale Bosne i Hercegovine prema lukama u Dalmaciji. Prema Senju postojala su dva projekta izgradnje željeznice. Jedan Bihać — Senj i drugi Bosanski Novi — Bihać — Otočac — Senj. Prema Bosni i Hercegovini s dalmatinske strane postojalo je, također, više projekata. Međutim, izgradnjom autonomne uskotračne željezničke mreže na području okupirane i od dualističkih središta strogo kontrolirane Bosne i Hercegovine upućivan je promet i sva trgovina isključivo prema sjeveru u Brod do mađarskih vertikala, ili preko Bosanskog Novog prema »Južnim željeznicama« u Sisku. Sprečavanjem spajanja bosanskih i dalmatinskih željeznica izmijenjen je stoljetni tok roba i prometa između dalmatinskih luka i Bosne.

Prema tome, rasprava na ministarskim konferencijama 1869. o eksploataciji krajiških šuma baca nešto više svjetla na samu bit problema: sukob dviju prometnih politika prema Istoku i Jadranu. Rasprava otkriva glavne strateško-prometne točke. Za Beč to su, poslije gubitka Rijeke i ostalih sjevernojadranskih luka, Split i Zemun, za Budimpeštu, naravno, Rijeka, ali ništa manje i Zemun.

Zemun kao zajednička točka interesa jedne i druge prometne politike označava epicentar budućih sukoba dviju suprotnih prometnih politika (Austrije i Ugarske) na hrvatskom prostoru.

U velikim prometnim planovima Beča i Pešte ipak najteže prolazi Dalmacija i njezino uključivanje u prometne tokove Trojednice. Iz prometne izolacije prema svom prirodnom zaleđu krenulo se u Dalmaciji 1874. s gradnjom prve dalmatinske željeznice prema Zagrebu, privrednom i političkom središtu hrvatskog naroda. Riječ je o željeznici Split—Siverić s odvojkom od Perkovca u Šibenik. Prva dionica dalmatinske željeznice progradila je 1877, a njezin produžetak do Knina pušten je u promet 7. lipnja 1888. godine. Na žalost, tu je dalmatinska željeznica zastala sve do propasti Habsburške Monarhije 1918. Fascinantni trokut prometne integracije koji je koncipirao Knežić 1841 — Sisak—Trst—Split ili Sisak—Rijeka—Split — nije ostvaren. Od tri kopnena prevoja Hrvatke prema Jadranskom moru (Delnice, Drežnica, Knin) radio je samo najteži preko Gorskog kotara.

Krugovi koji su zahtijevali upostavu izravne veze Beča s Dalmacijom bili su zaustavljeni u svom nastojanju sve do 1907, uz objašnjenje nosilaca dualizma da je za državu mnogo važnije pitanje sačuvati ravnotežu snaga dualističkog sustava. U bečkom središtu pobornika povezivanja Dalmacije s Bečom nastaje zanimljiv plan o izgradnji »otočke željeznice« koja bi od istarske obale pomoću trajekata spojila austrijsku željezničku mrežu s dalmatinskom. Istražujući probleme izgradnje dalmatinskih željeznica I. Karaman je o projektu otočke željeznice napisao: »Godine 1910. osnovano je u Beču udruženje za izgradnju takve 'otočke željeznice', koje je namjeravalo u Istri uspostaviti prugu od Matulja do Preluke (5 km) i zatim izgraditi prugu od Novalje na otoku Pagu do Zadra (56 km, od toga 42 km na otoku Pagu), a između Preluke (naselje između Opatije i Rijeke, op. M. V.) i Novalje vlakovi bi putovali trajektom u udaljenosti od 100 km; veza između otoka Paga i kopna uspostavila bi se pokretnim mostom. Društvo je namjeravalo zadržati u vlastitoj eksploataciji samo trajekte, dionicu do Preluke preuzele bi 'južne željeznice', a prugu Novalja—Zadar Uprava državnih željeznica u Dalmaciji.«⁶⁶

Veza Splita sa Zagrebom ostala je neizgrađena, kako smo već istakli, sve do propasti Monarhije. Zajedno s Dalmacijom gospodarski je izolirana i cijela Lika. Tek 1907. s posljednjim carinskim sporazumom između Austrije i Ugarske prije prvog svjetskog rata Ugarska je konačno prihvatila obvezu gradnje već gotovog projekta ličke željeznice od Ogulina do Knina.⁶⁷ Imala je ne samo trgovinsku nego i vojnostratešku važnost. Ugovor

⁶⁶ I. Karaman. Isto, 274.

⁶⁷ Projekt je nastao 1875. u Generalkomandi Zagreba kao zemaljskoj upravi Hrv.-slav. vojne krajine. Poznat je kao Mollinaryjev projekt.

o gradnji potpisan je 5. ožujka 1912. Nosilac projekta bila je »Državna željeznica« u Pešti koja je preuzela obvezu da će radove završiti za 6,5 godina s cijenom od 97 1/2 milijuna kruna. Prva dionica do Plaškog otvorena je 14. listopada 1914. S daljnjom gradnjom Mađari nisu žurili. Ne držeći se krajiškog projekta, izveli su trasu tako da su je nepotrebno produljivali i napravili na njoj veći broj nepotrebnih padova pa je lička željeznica već na početku bila onesposobljena da postane dobar takmac riječkoj željeznici. Pruga je konačno dovršena i predana prometu tek 22. srpnja 1925. godine.

3. *Mollinaryjeva krajiška željeznica — posljednji pokušaj spašavanja osnovne linije prometne integracije Hrvatske.* Poslije definitivnog kraha s projektom dalmatinske željeznice 1869, francusko-pruskog odmjerenja snaga pred Sedanom 1870, austro-ugarskog sporazuma o rješenju krajiškog pitanja,⁵⁸ osnivanja Krajiškog investicijskog fonda za gradnju prometnica u Krajini⁵⁹ i konačno poslije oporavljanja bečke burze kapitala poslije poznatog kraha 1873, mogli su, još jednom, početi pregovori o velikom projektu krajiške željeznice. Povijest krajiške željeznice poslije izgubljene bitke za Rijeku i Split (1869) ulazi u drugu razvojnu fazu koja će trajati sve do 1907, kada je ugarska vlada prihvatila obvezu da izgradi posljednju dionicu krajiške željeznice od Ogulina do Knina, tzv. ličku željeznicu.

Zbog gubitka prvih izlaznih točki krajiške željeznice na more u Senju i Rijeci (Clavelov projekt 1864), izrađen je u Građevinskoj direkciji zagrebačke Generalkomande potpuno novi projekt. Stari magistralni pravac Zemun—Senj i Rijeka skraćen je na liniju Zemun—Ogulin, ali zato prometno obogaćen većim brojem pobočnih pruga. One su imale cilj privući na krajišku magistralu što više robe. Po svom rasporedu i geografskom položaju sve su to svojevrstne vertikale koje sprečavaju mađarskim vertikalama vezivanje hrvatskog gospodarstva uz mađarska prekodravska središta. Riječ je o ovim odvojcima, tj. pobočnim prugama:

Sisak—Bosanski Novi,
Stara Pazova—Petrovaradin,
Vinkovci—Dalj,
Oštarije—Knin.

S ovako zacrtanim odvojcima vraćen je prvotnoj krajiškoj željeznici iz vremena Knežića i Clavela izgubljeni prometni ugled. Projektirajući novu magistralnu trasu Ogulin—Zemun riješeno je da nova željeznica od Ogulina prema Zemunu kreće vlastitom trasom izbjegavajući spajanje s budimpeštansko-riječkom željeznicom. Zato krajiška trasa ide preko Tržića, Bandinog Sela, Maljevca, Topuskog, Gline i Petrinje u Sisak i dalje savskom trasom u Zemun i Beograd. Kako novi projekt krajiške željeznice iz Oštarija skreće Likom u Knin, nazire se upravo u tom njezinom segmentu osnovna namjera zagrebačko-bečkih vojnih i političkih krugova da

⁵⁸ Odluka o konačnom razvojačenju Vojne krajine donesena je 8. VI 1871.

⁵⁹ U Ministarstvu rata postojao je plan o pretvaranju Krajiškog investicionog fonda u posebnu banku za Krajinu koja bi bila nosilac privrednog preporoda na krajiškom teritoriju. Na žalost, taj se plan nije nikada ostvario. Krajiški investicijski fond dobit će upravu sastavljenu od predstavnika ugarske vlade i Ministarstva rata.

se s novom krajiškom željeznicom konačno stigne u Split i tako dalmatinskim lukama otvori put prema Dunavu i Crnom moru preko Zemuna, a prema Beču preko Siska. Na pomolu je, dakle, još jedan veliki projekt prometne integracije Hrvatske s jadranskom orijentacijom. Suvremenici su, ne znajući za rasplet koji će uslijediti s tim velikim prometnim potihvatom, s pravom isticali da bi novi projekt željeznice kroz Krajinu mogao poslužiti i samim krajišnicima kao svojevrsna plaća za sve one žrtve koje su stoljećima podnosili braneći prestiž bečkog dvoglavog orla i njegovog dvora. Hrvatski građanski krugovi i poduzetništvo vidjeli su u novoj krajiškoj željeznici snažan faktor modernizacije i teritorijalne integracije hrvatskih zemalja. Narodna stranka i Mažuranićeva vlada daju novom projektu i vojnim krugovima najveću podršku.

Međutim, pristup krajiškoj željeznici u ugarskoj vladi nailazi na sasvim suprotna raspoloženja. U Pešti se ovako razmišljalo: krajišku željeznicu treba iskoristiti za razbijanje hrvatskoga nacionalnog tržišta. To znači ne dopustiti da krajiška željeznica postane osovina koja bi dala veći zamah teritorijalnoj integraciji jer je upravo ona u Zagrebu ocijenjena kao osnovni problem hrvatske politike. S tim u vezi prvi zahtjev ugarske vlade bio je da Hrvatska preda mađarskoj željezničkoj magistrali Budimpešta—Zemun dvije dionice krajiške željeznice i to: Zemun—Mitrovica i Stara Pazova—Petrovaradin. Vlada u Budimpešti nasilno uključuje te dionice u cijenik i tarifu mađarske željeznice Budimpešta—Zemun. Drugi zahtjev ugarske vlade također je uperen protiv privrednih interesa Hrvatske. Riječ je o utvrđivanju točke s koje će početi gradnja. Dok su zagrebački krugovi zagovarali da to bude Sisak, morao je početak gradnje biti na suprotnom pravcu, tj. od Vinkovaca prema Brodu. Treći zahtjev uperen je protiv povezivanja Osijeka s krajiškom željeznicom. Umjesto odvojka Vinkovci—Osijek gradit će se, na zahtjev Mađara, odvojak Vinkovci—Dalj, i sve to kapitalom od prodaje hrvatskih šuma u Vojnoj krajini.

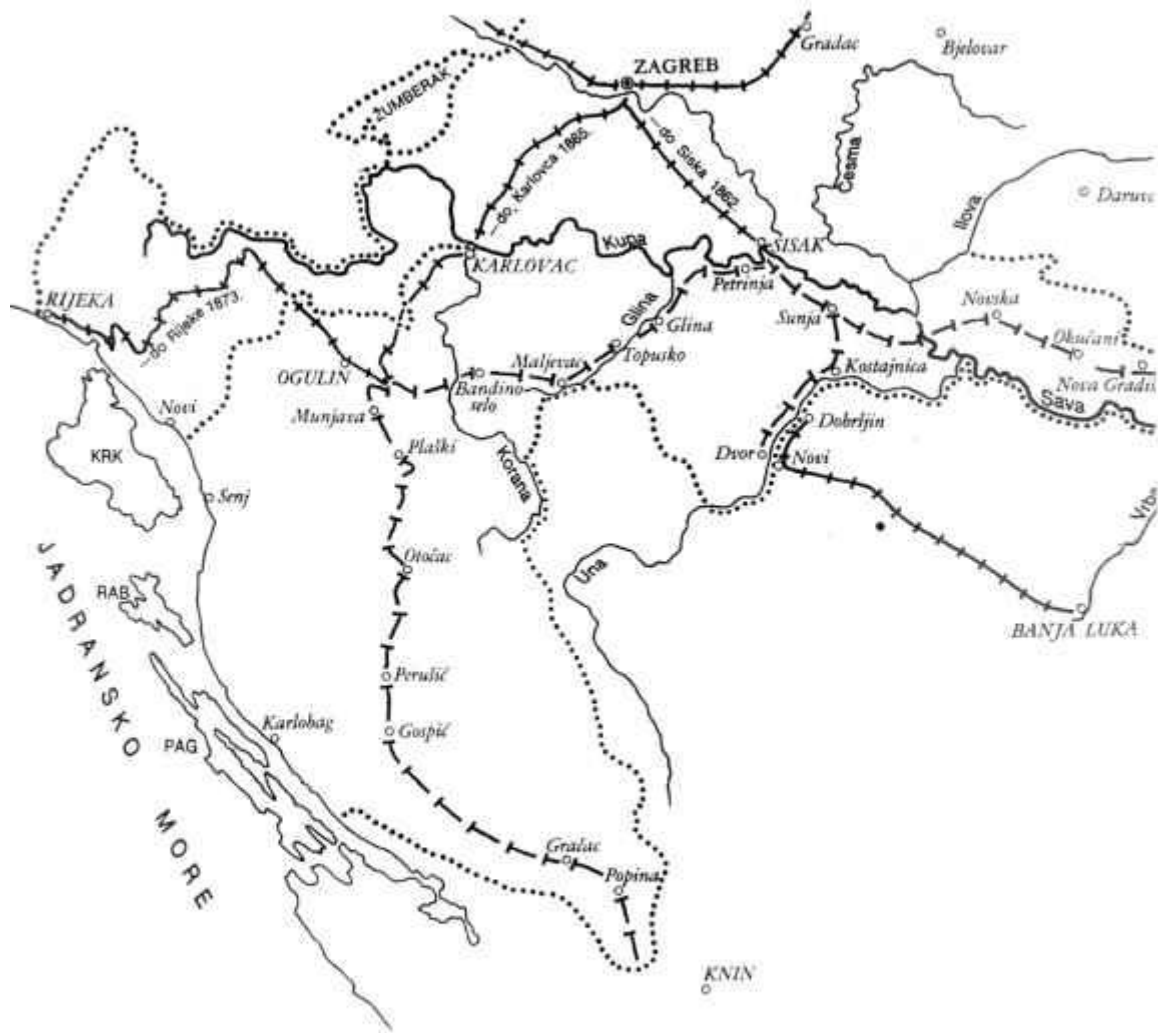
O zahtjevu ugarske vlade da se provede skraćivanje krajiške željeznice raspravlja zajednička vlada prvi put na konferenciji 24. III 1875. Mađari su 1875. branili već 1870. doneseni zakon o dogradnji alföldsko-riječke željeznice.⁶⁰ Zahtjevi mađarskih političkih i privrednih krugova imaju cilj: pošto-poto obraniti Zemun s jedne strane od austrijskog kapitala, koji ulaže goleme napore da što prije dopre do Istoka, a s druge strane Zemun od hrvatske buržoazije koja u novoj krajiškoj željeznici Zemun—Ogulin s većim brojem pobočnih pruga vidi snažnu polugu prometne integracije hrvatskoga nacionalnog tržišta. Novu bitku za krajišku željeznicu i Zemun možemo podijeliti u tri faze.

⁶⁰ Ugarska vlada zahtijeva 1875. gradnju ovih pruga u Hrvatskoj:

1. Osijek—Sisak, preko Našica, Požege i Nove Gradiške;
2. Sisak—Karlovac, kroz Pokuplje;
3. Nova Gradiška—Srijemska Mitrovica, preko Broda.

Raspored označen ovim redom nije nimalo slučajan jer tako poredane željezničke pruge znače strogi redosljed gradnje. Zahtjev od kojeg Mađari nisu nikada odstupili bio je ovaj: Krajiška željeznica ne smije dotaći Mitrovicu i Zemun prije nego što se:

- a) izgradi i pusti u promet željeznica Budimpešta—Beograd;
- b) prije nego što Hrvatska preda mađarskoj željezničkoj pruzi Budimpešta—Zemun dvije dionice krajiške željeznice: prva Mitrovica—Zemun i druga Stara Pazova—Petrovaradin.



Projekt »Krajiške željeznice« Zemun — Ogulin

a) Na bečkoj ministarskoj konferenciji (ožujak 1875) šef krajiške vlade u Zagrebu general A. Mollinary iznio je svoj plan gradnje krajiških željeznica. Nema sumnje da je plan A. Mollinaryja bio najbliži interesima prodora austrijskog kapitala na Istok i Jadran, ali je konceptijski bio znatno bliži interesima hrvatskog poduzetništva od mađarskog plana vertikalnog vezanja hrvatskog gospodarstva uz Peštu.

Mollinary je pokušao da pridobije mađarsku vladu priznavajući i sam da je zakon o dogradnji alföldsko-riječke željeznice iz 1870. ozakonio gradnju jednog dijela krajiške željeznice. Pri tom je mislio na pravac Osijek—Sisak, jer dio te željeznice ide kroz Krajinu, zatim na linije Sisak—Karlovac i Nova Gradiška—Mitrovica koje u punoj dužini prolaze kroz Krajinu. Prihvaćajući ono što je već ozakonjeno, A. Mollinary je predložio zajedničkim vladama da pristanu na gradnju ovih »pobočnih pruga« u Krajini koje bi kompletirale osnovni pravac krajiške željeznice:

1. Mitrovica—Zemun;
2. Zemun—Petrovaradin;
3. Oštarije—Pašić (kod Knina);
4. Izgradnja priključka na bosansku prugu u Brodu koja bi išla dalje prema Sarajevu dolinom rijeke Bosne;
5. Izgradnja priključaka na drugu bosansku prugu Banjaluka—Bosanski Novi;
6. Izgradnja željeznice Sisak—Ogulin ali ne Pokupljem u Karlovac, kako predlažu Mađari, već dolinom rijeke Gline (Knežićev projekt 1838).

Trasa dolinom rijeke Gline naslanja krajišku željeznicu direktno na buduću dalmatinsku preko Like i izbjegava njezino povezivanje preko Građanske Hrvatske s mađarskom prugom prema Rijeci. To je dovoljan razlog za mađarsku pobunu. Iako su Mollinaryjevi prijedlozi, formalno izneseni kao dopuna zakonu iz 1870. o dogradnji alföldsko-riječke željeznice, odmah su odbijeni u peštanskoj vladi, jer izražavaju interes bečkog kapitala i najviše su sukladni s interesima hrvatskih privrednih i političkih krugova.⁶¹

Druga konferencija dviju vlada sazvana je ponovo već u studenom iste godine. U središtu interesa mađarskog kapitala bio je i na ovoj konferenciji Zemun. Ugarska vlada još jednom zahtijeva da se dvije dionice krajiške željeznice: Mitrovica—Zemun i Zemun—Petrovaradin izbace iz Mollinaryjeva nacrtu zakona o gradnji krajiške željeznice. Te dvije dionice, oko kojih se vodi pravi mali rat za konferencijskim stolom, ujedinjuju se, prema zahtjevu Mađara, s mađarskom željeznicom Novi Sad—Budimpešta. Željeznica Budimpešta—N. Sad, zajedno s dvije spomenute krajiške dionice, sačinjavala bi novu mađarsku magistralnu željeznicu Budimpešta—Zemun. Samo pripajanjem tih dionica mađarskoj željeznici može nastati nova i cjelovita prometna arterija mađarske privrede prema Beogradu. Pravac nove žile kucavice u trgovini Ugarske s Istokom produžava se dijelovima krajiške željeznice od Novog Sada do Mitrovice preko Pe-

⁶¹ O prometnim koncepcijama mađarskih i austrijskih vodećih krugova prema Balkanu i Jadranu vidi u knjizi *M. Valentić, Vojna krajina i pitanje njezina sjedinjenja s Hrvatskom 1849—1881*, Zagreb 1981, 293—302.

trovaradina, a od Mitrovice vodi nova mađarska pruga u Zemun, svoj najvažniji strateški cilj. Prema tome, 1875. god. nastaje osnovni magistralni pravac mađarskog željezničkog prometa preko Zemuna i Beograda s Carigradom, zadržavajući tu karakteristiku do danas, s novim vratima na more prugom Beograd—Bar.

Mada su pregovori u ministarskim konferencijama bili u pravilu tajni, ipak je do privrednih krugova Krajine i Hrvatske dopirao zahtjev mađarske vlade da se iz plana krajiških željeznica, zasnovan kao veliko privredno poduzeće, izbace dvije najznačajnije dionice: Mitrovica—Zemun i Zemun—Petrovaradin. Na ministarskoj konferenciji 2—4. studenog 1875. mađarska je vlada branila svoj zahtjev kao izričit uvjet pod kojim bi ona predložila Zajedničkom hrvatsko-ugarskom saboru donošenje zakona o izgradnji preostalih krajiških željeznica. Zatraženo je da se Krajina, odnosno Hrvatska, odrekne tih dviju dionica koje bi u sklopu buduće peštanske željeznice činile novu kičmu mađarskoga trgovačkog prometa s Istokom i postale sastavni dio tarifno-prometnog privrednog poduzeća. Gradnju mađarske željeznice Budimpešta—Zemun treba stoga promatrati u procesu ujedinjenja hrvatskih zemalja, kao jedan od osnovnih uvjeta koji su mađarski kapital i njegova vlada postavili Hrvatskoj. Tu su vodeći krugovi Mađarske bili kategorički jasni: bez ispunjavanja toga uvjeta nema pristanka Pešte na sjedinjenje Krajine s Bansom Hrvatskom.⁶²

b) Zahtjev Mađara za oduzimanjem najvitalnijeg dijela krajiške željeznice potakao je u Krajini velike napetosti. Krajiški pokret za gradnju željeznice, bez mađarskog prekranja, pretvorio je Krajinu u jedno od najopasnijih područja Monarhije i doveo do saziva još jedne željezničke konferencije, koja se održala u Beču 1876. godine.

Treća konferencija dviju vlada (Beč 2. IX 1876) ide u red malobrojnih na kojoj, kada se raspravlja o hrvatskom pitanju, ne sudjeluje ni hrvatski ban ni hrvatski ministar u zajedničkoj vladi. U procesu ujedinjenja Krajine s Hrvatskom zauzima konferencija (1876) značajno mjesto. Od brojnih pitanja koja je razmatrala izdvojit će samo ona koja se odnose na problematiku krajiške željeznice. Centralno pitanje bilo je utvrditi mjesto s kojega će krenuti krajiška željeznica: iz Zemuna kako je predlagao Molinary, ili iz Vinkovaca kako su zahtijevali Mađari. Velike napetosti stvaralo je i pitanje iz kojega će mjesta početi gradnja, tj. iz Siska, kako je predlagao Beč, ili iz Vinkovaca kako je zahtijevala Pešta.

Prilično teško bilo je i pitanje Osijeka, jer se donosila konačna odluka hoće li Hrvatska izgubiti taj svoj tradicionalni centar trgovine na ušću dviju velikih rijeka, ili će on do kraja pasti u ruke peštanskoga kapitala. Drugo centralno pitanje konferencije, bar što se tiče Cislajtanijske, bilo je kako između mađarskih transverzala Pešta—Rijeka i buduće peštansko-zemunске osigurati bečkom kapitalu prometni koridor kroz Hrvatsku prema Istoku.

Zapisnik ministarske konferencije najočitije pokazuje da se sva sporna pitanja krajiške željeznice rješavaju, zapravo, u sjeni posljednjeg obračuna dvaju centara ekonomske i političke moći (Beča i Pešte) na hrvatskom

⁶² Vidi M. Valentić, Borba hrvatskih političkih krugova za razvojačenje Vojne krajine i njezino sjedinjenje s Hrvatskom, Vojna krajina, Zagreb 1984, 353—384.

gospodarskom prostoru. Poluge tih centara bile su »Južna željeznica« koja se zaustavila u Sisku i mađarska »Državna željeznica« koja je 1873. izbila na Rijeku. Posljednja je karakteristika konferencije beskompromisni zahtjev Mađara da sa svoje dvije željezničke pruge: jednom na Jadransko more preko Rijeke, a drugom na Balkan preko Zemuna i dolinom Morave zadobiju apsolutnu kontrolu nad prometnim sustavom Hrvatske. Razbijanjem hrvatskoga nacionalnog tržišta linijama sjever-jug, vežući njegov kapital, osobito u istočnoj Slavoniji, željeznicom preko Novog Sada uz Peštu, usporit će Mađarska proces hrvatske prometne i nacionalne integracije. Na ujedinjenje Krajine s Hrvatskom (1881) pristaje tek pošto se dokraja zaštitila od Hrvatske, onemogućavajući oživljavanje general-skih vizija Hrvatske kao katalizatora oko kojega bi se okupila »treća grupa« zemalja pod dinastijom Habsburgovaca.

U prvom dijelu te veoma bučne rasprave, u kojoj je A. Mollinary teško pristajao na kompromise, postignuta je prva nagodba. Mađari pristaju da krajiška željeznica kod mjesta Puska, prije ušća Lonje u Savu, prijeđe Savu i uđe u Sisak. Na drugoj strani vladar naređuje austrijskim ministrima, posebno generalu A. Mollinaryju, da odustanu od rasprave o pobočnim prugama koje predlaže Mollinaryjev nacrt zakona o krajiškim željeznicama.

U drugom dijelu konferencije ključno je pitanje odakle početi gradnju. Problem koji konferencija rješava mogao bi se formulirati kao »bitka za Zemun«. Otvarajući raspravu o tom najosjetljivijem pitanju za sve sudionike vladar je ministre najprije podsjetio da je ugarska vlada do sada odbijala da početak krajiške željezničke linije bude u Zemunu. Zatim je mađarska vlada, prema ocjeni vladara, bila odlučan protivnik da se krajiška željeznica dovede u Zemun prije nego što se izgradi i pusti u promet željeznica Pešta—Zemun.

Protiveći se dovođenju krajiške željeznice u Zemun, prije nego što se do Zemuna izgradi mađarska »Državna željeznica« Pešta—Zemun, ugarska je vlada navela svoje »trgovačke i političke razloge«. Zadržavajući se na zemunskom pitanju, vladar je podsjetio prisutne ministre kako je neslaganje mađarske vlade da se započne gradnja krajiške željeznice prije nego što se završi gradnja pruge Zemun—Pešta, stvorilo u Krajini i Hrvatskoj »loš utisak«. ⁶³ Napetost koja je nastala u tom dijelu dualističke države treba brzo rješavati.

U složenim dualističkim odnosima između Beča i Pešte general Mollinary se sve teže snalazio. Popustljivost prema Mađarima primio je kao napuštanje Krajine i Hrvatske. Bio je to kraj očekivanja vojnih vrhova da će pomoću Krajine i Hrvatske primiriti Mađare. Vladareva oportunistička ocjena da je za Hrvatsku »teško« ako joj se »jasno kaže« da trgovina kroz nju »ne smije« prolaziti, shvaćena je u redovima mađarske vlade kao ohrabrenje i popuštanje. Popustljivost prema Pešti bila je uvod u konačni »juriš« na krajišku željeznicu. Taj dio političke borbe obavila je ugarska vlada naredne godine (5. VII 1877) izglasavanjem Zakona o gradnji krajiške željeznice, dakako u onom duhu koji je najbolje odgovarao mađar-

⁶³ Arhivsku građu o toj konferenciji vidi u KA Militärkanzlei Seiner Majestät, 22. IX 1876-20-1/13.

skim interesima. Na izglasanom zakonu najbolje se mogu procijeniti goleme mogućnosti željeznice u zaštiti (protekcijizmu) nacionalne industrije s čime su se Mađari obilato koristili. Zaključak bečke konferencije da će nacrt zakona o gradnji krajiške željeznice izraditi sama ugarska vlada, i svoj prijedlog poslati kralju na potvrdu, stvorio je u Hrvatskoj još veću krizu. Tako formuliran zaključak vladara prepušta daljnju sudbinu krajiških željeznica, definitivno, Mađarima, izručujući tako Mađarima i generala Mollinaryja. Time je sudbina krajiške željeznice od 1838. do 1876. prvi put prenesena, isključivo, na ugarsku vladu. Prema tome i daljnji tok prometne integracije pada konačno u ruke Mađara koji su definitivno postali gospodari razvoja prometa u Hrvatskoj. Bio je to velik poraz hrvatske nacionalne buržoazije i njezina dotad uspješnog reprezentanta Narodne stranke. Sa zakonom o gradnji krajiških željeznica, koji će se pisati bez sudjelovanja Hrvata, nestaje i posljednja šansa da se željeznicom kroz Vojnu krajinu i osloncem na Beč i Mollinaryja pokuša spasiti jedan od osnovnih nacionalnih interesa: prometna integracija Hrvatske horizontalnom linijom istok-zapad i time bar djelomično izbjeći pritisak mađarskih vertikala sjever-jug.

c) Zakon o gradnji željeznice u Krajini (5. VII 1877) obvezuje Hrvatsku na gradnju ovih pruga:

1. Vinkovci—Brod, dalje preko Siska i Pokuplja u Karlovac kao priključak na riječko-alföldsku željeznicu;
2. Vinkovci—Dalj, opet kao priključak na alföldsku vertikalnu željeznicu;
3. Vinkovci—Mitrovica, čiju gradnju mora Hrvatska započeti tek kad bude završena pruga Zemun—Pešta.

Kao što se vidi, predloženi ugarski zakonski nacrt o gradnji krajiških željeznica nije ni za dlaku odstupio od mađarskih uvjeta izloženih na konferencijama 1875. i 1876. Ugarski nacrt zakonskog članka shvaćen je u redovima hrvatske buržoazije kao peštanski ultimatum: nema ujedinjenja hrvatskih zemalja prije nego što Mađarska osigura sebi dominantan položaj u Trojednici i stekne prometnu dominaciju na Balkanu dolinom Morave i na sjevernom Jadranu budimpeštansko-riječkom željeznicom.

Kriza u Hrvatskoj počela je na dva fronta. Napadajući Mađare i optužujući Mollinaryja, vladina Narodna stranka nastavlja svoj obračun s Mollinaryjem prekinut 1876. Objavljujući nacrt zakona o krajiškoj željeznici, »Obzor« (glasilo Narodne stranke) podiže pravu uzbunu, napose zbog toga što se pobočna krajiška pruga Vinkovci—Dalj neće »izliti« u hrvatske gradove Osijek i Vukovar. Zadovoljavajući interese mađarske prometne politike, ona će voditi promet iz Vinkovaca direktno u Dalj, zaobilazeći i Vukovar i Osijek.

Predočavajući Mollinaryju prvu i drugu točku ugarskog zakonskog nacrta (pruge Vinkovci—Dalj i Vinkovci—Brod), »Obzor« je morao, usprkos svim očekivanjima i uvjeravanjima bečkih i zagrebačkih vojnih krugova, javno izjaviti da se kapitalom *Krajiškog investicijskog fonda* ne gradi krajiška nego mađarska željeznica. Pruga Dalj—Vinkovci—Brod koju ćemo graditi kapitalom krajiških šuma poslužit će — opominje »Obzor« — samo Mađarima da svoju alföldsku željeznicu dovedu s Dra-

ve u Brod na Savi, tj. na točku s koje ona može prijeći u Bosnu, a preko Siska prema Rijeci, kojoj teži od 1870. Bitnu negativnu oznaku mađarske prometne politike treba tražiti i u činjenici da je prugu Dalj—Vinkovci imala izgraditi sama Hrvatska, kapitalom koji bi se prikupio iz njezinih prirodnih bogatstava, mada je ta pruga nedvojbeno uperena protiv privrednih interesa Hrvatske.

Stojeći pred napadima Narodne stranke, zaputio se šef Krajiške zemaljske vlade u Zagrebu general A. Mollinary u Beč na svoj posljednji »usmeni« razgovor s vladarem. Nezadovoljni general zatražio je da ga se odmah oslobodi vlasti u Krajini. Međutim, kako bi taj čin bio ravan demonstraciji vojske pred nesigurnim saveznicima dualizma u Pešti, nastojalo se na dvoru smiriti uvrijeđenog generala. Koliko se u tom doista uspjelo teško je reći. O bečkim razgovorima Mollinary-car »Obzor« (27. VII 1877) donosi kratku bilješku u kojoj se prvi put spominje da je Mollinary zatražio ostavku.

Pad generala A. Mollinaryja, poziv »Obzora« hrvatskim političarima da odlučno postave pitanje krajiške željeznice, Skupština krajiških zastupnika u Zagrebu, Adresa Sabora kralju protiv mađarskih prometnih nasrtaja na Hrvatsku i saborska Rezolucija o krajiškim željeznicama i kapitalu *Krajiškog investicijskog fonda*, sve je to ponovo vratilo ministre Austrije i Ugarske konferencijskom stolu. Konferencija je sazvana u Budimpešti, u studenom 1877, kako bi se još jednom raspravilo pitanje gradnje željeznica u Hrvatskoj. Otvarajući zajedničku sjednicu ministara jedne i druge vlade, kralj je ocijenio gradnju krajiških željeznica kao »najvažniji i najnužniji zadatak« vlada u Beču i Pešti.

Bitni tok rasprave počeo je tek govorom hrvatskog bana Ivana Mažuranića, koji je svoje izlaganje započeo riječima »ne slažem se«. Njegovo je neslaganje s predloženom osnovom Zakonskog članka o krajiškim željeznicama ugarske vlade od 5. VII 1877. najprije načelno. Pozivajući se na stajalište hrvatske vlade u Zagrebu, on odlučno odbija da prihvati prvu točku predloženog Zakona koja usprkos dopuštenoj gradnji pruge Osijek—Sisak 1870. poništava tu liniju i želi ozakoniti gradnju pruge Dalj—Vinkovci. Predloženi nacrt Zakona o gradnji željeznica u Krajini ne osigurava, prema Mažuranićevim riječima, Hrvatskoj nikakvu kompenzaciju za izgubljenu željezničku trasu Osijek—Nova Gradiška—Sisak, koja je ozakonjena 1870.

Potrebu kompenzacije isticao je hrvatski ban posebno zbog Osijeka koji, prema najnovijem nacrtu zakona o gradnji željeznica u Hrvatskoj, ostaje neintegriran u hrvatsko nacionalno tržište. Time je Mažuranić stigao do one točke na kojoj se 1877. vodi najveća prometna bitka, ravna onoj za izgubljeni Zemun 1876. godine. Pitanje gradnje krajiške željeznice do Osijeka za Mažuranića je, zapravo, pitanje hoće li se već jednom ostvariti povezivanje toga hrvatskog centra trgovine na Dravi s unutrašnjosti Hrvatske i Slavonije.

Jedno od nesumnjivih obilježja posljednje rasprave o krajiškoj željeznici na četvrtoj ministarskoj konferenciji u Budimpešti 1877. jesu sredstva kojima se služe mađarski ministri braneći liniju peštanskog interesa: Dalj—Vinkovci. Primjerice kada su argumenti Mažuranića i K. Bedekovića (hrvatski ministar u zajedničkoj vladi) postali teški čak i samom kralju,

posegnuo je mađarski ministar prometa za argumentom o navodno velikim troškovima koje bi Ugarska imala ako prihvati zahtjev hrvatske vlade. Navodeći neke novčane svote, ministar prometa je, zapravo, želio uvjeriti kralja, ministra rata i bana I. Mažuranića da pomicanje priključne točke krajiških željeznica iz Dalja u Osijek povećava troškove gradnje u tako velikom postotku da imperativ »štednje« zahtijeva da se ne dira u Dalj! Željeznica Osijek—Vrpolje, čiju je gradnju zahtijevao Mažuranić, bila bi navodno skuplja za 2 milijuna forinti od željeznice Dalj—Vinkovci.

Mađarskim ministrima suprotstavio je usamljeni Mažuranić svoje argumente koji su podizali napetost prema kritičnoj točki. Šef hrvatske vlade izjavio je, između ostalog, da se željeznica Dalj—Vinkovci »gradi samo zbog toga da bi se bosanska trgovina dovela do Budimpešte«. ⁶⁴ Ali, njegovi naponi da zaustavi Mađare nisu urodili nikakvim plodom. ⁶⁵ Mažuranićev neuspjeh da u zajedničkoj sjednici austro-ugarske vlade 1877. godine obrani vitalne interese Hrvatske u Osijeku i istočnoj Slavoniji, uz još neke neuspjele pregovore s Mađarima 1879, bili su pravi razlozi banu da i on podnese ostavku.

Završni radovi na krajiškoj željeznici izvedeni su ovim redom. Najprije je završena gradnja pruge Dalj—Vinkovci—Brod 1879, zatim je završena pruga Sisak—Brod 1889. Od Vinkovaca do Mitrovice završena je pruga tek 1895, jer je prije toga morala biti izgrađena željeznica Budimpešta—Zemun. Izgradnja posljednje dionice: Caprag—Vrginmost—Karlovac (duge 102 km) odobrena je 15. V 1902. Do Vrginmosta otvorena je 26. kolovoza 1903, a do Karlovca tri godine kasnije. Dionica Sisak—Karlovac zamijenila je prvotnu planiranu dionicu Ogulin—Sisak preko Bandinog Sela i Maljevca koja nikada nije izvedena. Nema sumnje da je ugarska vlada prekrajanjem krajiške željeznice i otezanjem njezine gradnje željela onemogućiti razvijenijoj privredi Austrije da što prije dopre na istok do Zemuna, a hrvatskoj buržoaziji da prometnom integracijom riješi osnovni problem hrvatske politike u XIX stoljeću: ujedinjenje hrvatskih zemalja. Najveći privredni projekt koji je, objektivno, bio sposoban da ubrza proces modernizacije i integracije Hrvatske pretrpio je 1877. godine korjenite promjene u interesu mađarskog kapitala i peštanske prometne strategije, koja od Nagodbe 1868. nastoji steći potpunu kontrolu i utjecaj nad privrednim i političkim tokovima Trojednice.

⁶⁴ Vidi Protokol zajedničke ministarske konferencije (Budimpešta, 20. XI 1877) u KA KM Präsidial, 1877-84-1/12.

⁶⁵ Točno dvije godine kasnije pisao je nasljednik generala A. Mollinaryja general J. Filipović da su radovi na pruzi Dalj—Vinkovci—Brod završeni. Za gradnju toga dijela krajiške željeznice potrošeno je 3,363.000 forinti, dakako, iz mase kapitala Krajiškog investicijskog fonda.

ZAKLJUČAK

Već je u uvodu naglašeno da je politička rascjepkanost Hrvatske u granicama Habsburške Monarhije priječila organsko povezivanje gospodarskih snaga kontinentalne unutrašnjosti s gospodarskim snagama na našoj jadranskoj obali. U dugotrajnom procesu konstituiranja moderne građanske Hrvatske tijekom prošlog stoljeća istaknuta uloga pripala je Vojnoj krajini jer je upravo njen teritorij, zbog svog središnjeg položaja, spajao sve raznovrsne — politički razdvojene — hrvatske regije. Vojna krajina svojim cestama i poštom tijekom XVIII st. i telegrafom na sredini XIX st. ima snažnu ulogu povezivanja hrvatskog poduzetničkog građanstva. U inicijalnoj fazi moderne prometne integracije utemeljene na željeznici također je važna uloga pripala Vojnoj krajini zbog njenog središnjeg položaja i stoljetnih šuma kao dragocjenog izvorišta financijskih sredstava potrebnih za goleme željezničke investicije.

Domaći trgovački i prijevoznički poduzetnici Vojne krajine i Građanske Hrvatske prate s velikim interesom pojavu prvih željeznica u Evropi dvadesetih godina XIX stoljeća. Međutim, odluke o velikim investicijskim zahvatima u promjenu strukture prometnica na kopnu, ili za izgradnju morskih luka na našoj jadranskoj obali, moraju se donositi u tri različita političko-upravna središta Monarhije. Za Vojnu krajinu u okviru vrhovnih vojnih krugova u Beču, za Ugarsko primorje (luke sjevernog Jadrana) u Ugarskom namjesničkom vijeću u Pešti, za Građansku Hrvatsku u Beču do Nagodbe 1867. a za Dalmaciju samo u Beču. Stojeći na putu prema Orijentu, Jadranu i Mediteranu Hrvatska je zarana pretvorena u zonu dugoročnog i različitog strateško-prometnog interesa Beča i Pešte što je od samog početka gradnje željeznica usporavalo izgradnju onih prometnih pravaca za koje se zalagalo hrvatsko građansko poduzetništvo. Suprotni prometni interesi Beča i Pešte prema Orijentu i Jadranu utječu na uskraćivanje podrške izgradnji najstarijeg projekta željezničke pruge u nas od vojnog značaja do morskih luka na sjevernom Jadranu 1840-ih godina. Isti razlozi prisutni su u prednagodbenoj fazi prilikom napuštanja izgradnje prve hrvatske magistralne željezničke linije Zemun — Senj i Rijeka. Jadranska entencija hrvatskog građanskog poduzetništva, iskazana u težnji da željeznicom povežu kontinentalne i jadranske regije Hrvatske, računala se na željeznicom i Kninom kao s dvije osnovne visinske planinske točke prema kojima bi se hrvatske željeznice spuštale prema moru, tj. prema lukama sjevernog i južnog Jadrana. Na drugoj pak strani Mađari će voditi bitku za svoju vlastitu izvozna poziciju na Jadran, napose od Nagodbe 1867, s novom tzv. mađarskom željeznicom: Budimpešta — Rijeka preko Zakanja, Zagreba, Karlovca i Delnica. Upravo ta željeznica s Delnicama kao novom planinsko-visinskom točkom, zajedno s brojnim mađarskim vertikalama prema Slavoniji i Bosni, pocijepat će gospodarski prostor Hrvatske. Vežući sistematski dio po dio hrvatskog gospodarskog prostora uz Peštu i mađarsko gospodarstvo nasilno je prekinut započeti proces prometne integracije hrvatskog nacionalnog tržišta utemeljen na horizontalnoj hrvatskoj željezničkoj magistrali: Zemun — Senj i Rijeka s osloncem na austrijsku magistralnu željeznicu: Beč — Trst.

Gubitak prvih izlaznih točki krajiške željeznice na more u Senju i Rijeci, preko Drežnice i Novog Vinodolskog (Clavelov projekt 1864), utječe na krajišku Generalkomandu u Zagrebu da uz pomoć hrvatskih poduzetničkih krugova izgradi (1875) novi projekt »Krajiške željeznice«. Magistralni pravac iz 1864. (Zemun—Senj i Rijeka) skraćen je na liniju Zemun — Ogulin s većim brojem pobočnih krajiških pruga, koje su imale za cilj privući na krajišku magistralu što više robe i tako spriječiti mađarskim vertikalama vezivanje hrvatskog gospodarstva uz mađarska prekodravska središta. Na žalost, taj je najveći privredni projekt u povijesti Hrvatske pretrpio 1877. korjenite promjene u interesu mađarskog kapitala i peštanske prometne strategije prema Orijentu i hrvatskim lukama na Jadranu.

Prometna integracija Hrvatske, zasnovana na podlozi modernog željezničkog prometa, nije provedena u interesu hrvatskog poduzetničkog građanstva, dok je rad na jadranskoj orijentaciji, napose prema dalmatinskim lukama preko Knina, odgođen sve do 1925. kada je najveća dalmatinska luka Split ličkom željeznicom povezana sa Zagrebom.

SUMMARY

THE BASIC PROBLEMS OF THE TRANSPORT INTEGRATION AND THE ADRIATIC ORIENTATION OF THE CROATIAN ENTERPREURIAL BOURGEOISIE IN THE 19TH CENTURY

In the introduction the author emphasizes that the political factionalism of Croatia within the boundaries of the Habsburg Monarchy prevented the economic forces of the continental provinces to be linked with the economic forces at the Adriatic coast. In the long process of constituting the modern Civil Croatia in the last century the Military Border had an important role because it was the Border's territory which, due to its central position, connected all the various — politically separated — Croatian regions. Through its roads and post in the 18th century and telegraph in the middle of the 19th century the Military Border largely influenced the connections among the Croatian enterpreurial bourgeoisie. In the initial phase of the modern transport integration, based on railroad, the Military Border had also an important role because of its central position and ancient forests as a precious source of financial means necessary for enormous investments in railroad.

Local business and transportation entrepreneurs in the Military Border and Civil Croatia followed the appearance of the first railroads in Europe in the 1920s with great interest. But decisions about great investments in changing the structure of the traffic arteries or building the seaports on the Adriatic coast had to be made in three different political administrative centres in the Monarchy: for the Military Border — within the supreme military circles in Vienna, for the Hungarian coast (the ports of the northern Adriatic) — in the Hungarian Regency Council in Pest, for the Civil Croatia — in Vienna until the Compromise of 1867, and for Dalmatia — in Vienna only. Being on the way to the Orient, Adriatic and Mediterranean, Croatia was early transformed into a zone of long-term and various strategic-transport interests of Vienna and Pest, which, from the moment the railroad had started to be build, slowed down building of those transportation directions which were supported by the Croatian bourgeois entrepreneurs. The opposing traffic interests of Vienna and Pest regarding the Orient and the Adriatic had an impact on refusing to support the oldest project of the railroad track in our country from the military Sisak to the seaports of northern Adriatic in 1840s. The same reasons were present in the precompromise phase when the building of the first Croatian main railway line Zemun — Senj and Rijeka was given up. The Adriatic orientation of the Croatian bourgeois entrepreneurs, expressed in the aspiration to connect by railroad the continental and Adriatic regions of Croatia, took Drežnica and Knin into account as two main mountain points over which Croatian railroads would have descended in direction of the sea, i.e. the ports of the northern and southern Adriatic. On the other side, the Hungarians fought for their own export position on the Adriatic, especially after the Compromise of 1867, with the so-called Hungarian railroad: Budapest — Rijeka via Žakanj, Zagreb, Karlovac and Delnice. That railroad with Delnice as the new mountain point, together with numerous Hungarian verticals toward Slavonia and Bosnia, splitted the economic space of Croatia. Connecting systematically part by part of Croatian econo-

mic space with Pest and Hungarian economy, the process of transport integration of the Croatian national market based on the horizontal Croatian railroad artery Zemun — Senj and Rijeka, relied on the Austrian railroad artery Vienna — Trieste, which had just begun, was broken off by force.

The loss of the first exit points of the »Border railroad« to the sea in Senj and Rijeka, via Drežnica and Novi Vinodolski (Clavel's project in 1864), influenced the Border general-command in Zagreb to create (1875), supported by Croatian entrepreneurs, a new project »Border railroad«. The main railroad from 1864 (Zemun — Senj and Rijeka) was shortened to the line Zemun — Ogulin with a number of lateral Border lines, the purpose of which was to draw to the Border main railroad as much goods as possible, thus preventing the Hungarian verticals to connect the Croatian economy with Hungarian centres on the other side of Drava. Unfortunately, that largest economic project in the history of Croatia had undergone, in 1877, essential changes in the interest of the Hungarian capital and Pest's transportation strategy toward the Orient and Croatian ports on the Adriatic.

The transport integration of Croatia, founded on the modern railroad traffic, was not carried out in the interest of Croatian entrepreneurial bourgeoisie, while work on the Adriatic orientation, especially in the direction of the Dalmatian ports via Knin, was postponed to 1925, when the greatest Dalmatian harbour Split was connected with Zagreb by the Lika railroad.