

*Dragutin Pavličević*

Filozofski fakultet u Zagrebu,  
Zavod za hrvatsku povijest, Zagreb, Krčka 1

## **RADOVI BERNARDA STULLIJA IZ POVIJESTI PROMETA U HRVATSKOJ**

UDK 930.25 : 385 : 92 STULLI

Pregledni članak

Gospodarska problematika hrvatskih zemalja u 19. i 20. stoljeću zauzima vidno mjesto u opusu B. Stullija. To se posebice odnosi na pitanja prometa i trgovine na moru, te je na tome polju do sada najviše uradio. U širini, dubini i kvaliteti obrade otišao je znatno dalje od svojih prethodnika, te su njegovi radovi siguran oslonac u toj oblasti.

U prilično opširnom i raznolikom spektru znanstvenih interesa i dostignuća dra Stullija gospodarska problematika hrvatskih zemalja u XIX i XX st. zauzima vidno mjesto. To se posebice odnosi na pitanja prometa i trgovine na moru kao i na povezivanje jadranskih luka s bližim i daljim zaleđem.

Kao rođeni Dubrovčanin pokazao je najprije zanimanje za prošlost Jadranskog mora, njegova pomorstva i ribarstva, a zatim za ekonomske i društvene prilike u Dalmaciji pa i Istri. U posljednjih 15—20 godina koje je uglavnom proveo kao direktor Arhiva Hrvatske, aktivni suradnik i jedan od sudionika u nastajanju Instituta za hrvatsku povijest Sveučilišta u Zagrebu (danas Odjel za hrvatsku povijest Centra za povijesne znanosti Sveučilišta) te kao umirovljenik sve više se okretao prema temama iz sjeverozapadne Hrvatske.

Budući da je čitava života u sebi sjedinjavao svoj zavičaj i mjesto života i najplodnijeg stvaranja, dakle Dubrovnik i Zagreb, primorsku i kontinentalnu Hrvatsku, istraživao je usporedo s tim i njihove veze u bližoj prošlosti, osobito u XIX i u početku XX stoljeća. Godinama je skupljao prijedloge i planove o izgradnji cesta, željeznica na konjsku i parnu vuču, te o poboljšanju brodivosti rijeka i izgradnji prokopa među njima. Shvatio je da su izgrađene, a još više neizgrađene veze, dje-

lovale na život i razvoj pojedinih gradova, regija pa i zemlje u cijelosti, pa im je stoga obratio posebnu pozornost. Ulazio je u političke pa donekle i druge odnose koji su vladali na čitavom hrvatskom etničkom prostoru gdje su se prelamale dvije prometne politike — austrijska i ugarska.

U svojim radovima dokazao je kako je izgradnja željeznica i drugih prometnica bila od životnog interesa za Hrvatsku, kako je prometno povezivanje bilo temeljni uvjet gospodarske, kulturne i političke povezanosti i zašto se ono za vrijeme Austro-Ugarske, dakle sve do 1918. nije rješavalo u skladu s interesima Hrvatske. Zašto npr. Dalmacija i Istra nisu do tada izravno ili uopće povezane sa Zagrebom.

O toj uvjetovanosti i prometnicama kao integracijskom činitelju u nacionalnom razvoju Stullija je 1977. napisao: »Kolikogod je prometni sistem, s ukupnim kompleksom prometnica, izvanredno moćan faktor koji integrira nacionalni teritorij i jača samostalnost nacionalne države, toliko je isto tako nepobitna činjenica, da se vlastiti nacionalni prometni sistem i vlastita prometna politika ne može stvoriti niti voditi bez cjelokupnosti nacionalnog teritorija i bez vlastite nacionalne države, uz ekonomsku i političku samostalnost te države.«<sup>1</sup>

Kapitalno djelo B. Stullija koje omogućuje istraživanje nastanka prvih planova o izgradnji željeznica i njihova prva ostvarenja jeste dvo-sveščana knjiga *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825—1863.* što ju je 1975. u biblioteci *Izvoru za hrvatsku povijest* objavio Institut za hrvatsku povijest Sveučilišta u Zagrebu.<sup>2</sup> Uz blizu pet stotina originalnih dokumenata iz naših i stranih arhiva, tu je predgovor i izvanredna uvodna studija koja povezuje kronološki sređenu dokumentaciju,<sup>3</sup> popis kratica, kratak sadržaj dokumenata, popis ilustracija i kazala mjesta i imena, što sve povećava znanstvenu uporabivost djela. Na kraju je sažetak na francuskom jeziku i bilješka o piscu.

U predgovoru je autor ustvrdio kako uvodnoj studiji »nije cilj da ulazi u detaljnu analizu objavljene građe, već da daje, barem sumarno, uglavnom gospodarsko-povijesni okvir i neke važnije karakteristike prometnog sistema, posebno željezničkog, u Austrijskoj carevini kroz razdoblje 1825—1863. godine. Uz to da prikaže važnije momente u razvitku riječnog brodarstva Savom i Kupom, ne samo zbog tijesne funkcionalne povezanosti riječnih i željezničkih prometnica, već zbog dugotrajno prisutne teze, naročito austrijskih i mađarskih faktora, kako riječne prometnice u Hrvatskoj u tolikoj mjeri zadovoljavaju prometnim potrebama, da se izgradnja željeznica može svesti na razmjerno vrlo

<sup>1</sup> *Kulturno-zgodovinski simpozij Modinci* (Mogersdorf) br. 9, 1977, 88.

<sup>2</sup> Prvi sv. 715 i drugi 446 str.

<sup>3</sup> Uvodna studija ima tri, odnosno četiri osnovne cjeline. To su: Razdoblje do sredine 19. stoljeća, Željezničko pitanje u Hrvatskoj 1849—1861, Banska konferencija o željezničkom pitanju i Zaključna razmatranja.

ograničen obim. Konačno, uvodna studija, koristeći samo osnovne podatke iz objavljene građe, a iscrpno podatke iz drugih izvora, daje opći pregled politike i dinamike u nastojanjima oko izgradnje željezničkih pruga u hrvatskim zemljama. Smatramo da će i podaci iz takvog uvoda koristiti istraživačima i olakšati im korištenje objavljenih dokumenata.<sup>4</sup>

Iako naslov govori o željezničkim prugama, u Stullijevoj knjizi su brojni dokumenti o rijekama i kanalima koji, kako on kaže, čine sa prugama jedan jedinstven sustav. Prvi dokument iz 1825. govori o mišljenju istaknutog riječkog privrednika A. L. Adamića o poboljšanju ugarske trgovine prema Jadranskom moru i predlaže izgradnju željezničke pruge od Šopronja prema Zagrebu, dakle smjer koji su Mađari nakon nagodbe prvi realizirali. Odmah zatim slijede dva izvora koji predlažu prokopavanje kanala od Bečkog Novog Mjesta do Jadrana i »viseće željeznice« K. Knežića prema Senju i Karlobagu, u posljednja dva izvora dokumenta iz 1863. raspravlja se o potrebi izgradnje željeznice uzduž Hrvatske koja bi spajala Rijeku i Zemun, dakle smjerom zapad-istok, nasuprot mađarskim željeznicama koje su zrakasto od Budimpešte išle prema jugu i moru. Zbog toga tzv. krajiška, zemunsko-riječka ili pruga sredinom Slavonije nije nikada ostvarena, a njena alternacija Zagreb-Zemun izgrađena je indirektno tek potkraj XIX stoljeća.<sup>5</sup>

Početni i završni dokumenti koje smo naveli odražavaju i osnovnu problematiku izgradnje prometnica u Hrvatskoj od početnih planova pa do dolaska prve željezničke pruge u Zagreb, odnosno Sisak 1862. godine što su uradile austrijske željeznice. Ta godina bi ujedno bila i prirodni kraj knjige, ali je autor dodao još stotinjak spisa u kojima prevladava inicijativa hrvatske vlade, sabora i županija za izgradnju spomenute pruge Rijeka — Zemun s odvojcima za Bakar, Kraljevicu i Senj.

Iz ta dva sveska spomenute knjige izbija u prvi plan Stulli kao arhivist i znanstvenik sa svom svojom preciznošću i municioznošću. Dokumentiranost i pregledna informatičnost temeljne su značajke toga rada i njegova autora koji je znao, a na tom mjestu je i mogao, uskladiti rad pojedinih arhivskih radnika i službi, kao i brojnih arhiva, sa svojim direktorskim položajem i pozivom znanstvenog radnika. To se osobito ističe u pronalaženju, prepisivanju u prevođenju arhivske gra-

<sup>4</sup> Str. 9.

<sup>5</sup> Najprije je 1862. izgrađena pruga od Zagreba do Siska troškom austrijskih željeznica, zatim sedamdesetih godina su mađarske željeznice izgradile spoj od Zagreba do Dugog Sela i sredinom osamdesetih od Novog Sada do Zemuna, te u doba prije okupacije Bosne i Hercegovine spojen je Slav. Brod preko Vinkovaca s mađarskim željeznicama do Dalja, a onda su u vrijeme K. Héderváryja, potkraj stoljeća, ti pravci spojeni i tako uspostavljena veza od Rijeke do Zemuna, odnosno Beograda. Taj primjer pokazuje kako su se hrvatski željeznički interesi teško ostvarivali.

de koju je autor selekcionirao i sistematizirao, a zatim kritički obradio, opskrbivši bilješkama i objašnjenjima i učinio maksimalno upotrebivom za korištenje u znanstvene svrhe.<sup>6</sup>

U radu *Prometni problemi Hrvatske od početka 18. stoljeća do 1918.* godine što ga je 1977. napisao kao referat za međunarodni kulturno-povijesni simpozij Mogersdorf u Radencima, a zatim opskrbio znanstvenim aparatom i objavio u istom zborniku,<sup>7</sup> Stulli je prvi put dao sintetički prikaz prometne problematike na hrvatskom prostoru u posljednja dva stoljeća. Pisao je ne samo o željeznicama nego i o prometu i prometnim vezama uopće i proširio vremenski razdoblje razmatranja na period prije 1825. i nakon 1863, dakle i na vrijeme koje nije obuhvaćeno u *Prijedlozima i projektima*. To je dosad najbolji pregled prometnog razvoja Hrvatske koji je napisan gotovo na enciklopedijski kratak, ali istodobno dokumentiran način.

U prigodnoj publikaciji pod naslovom *110 godina riječke željeznice 1873—1983.* koja je izdana u Rijeci dr Stulli je na temelju građe iz već spomenute knjige, ali i iz drugih izvora, napisao prilog *Željezničke veze sa zaleđem (planovi i ostvarenja) 1825—1873.*<sup>8</sup> Dopunio ga je s desetogodišnjim razdobljem od 1863. do 1873. koje nije dotad opisao, a baš u tih desetak godina je pruga od Budimpešte do Rijeke u potpunosti izgrađena. Njenim otvaranjem Mađarska je prvi put povezana s morem preko Hrvatske koja je tako prometno integrirana u mađarski interesni prostor. Sistemom već poznatih i gotovo nevjerojatno nelogičnih željezničkih tarifa, nametanjem jezika, mađarskih službenika i dr. počela je postnagodbena, svojevrsna mađarska željeznička pragmatika kojom MAV<sup>9</sup> želi ostvariti borbeno geslo mađarske buržoazije: »Čija željeznica — njegov a i zemlja.«

Proslava 800. obljetnice postojanja grada Varaždina poslužila je B. Stulliju kao povod da u članku *Željezničko pitanje u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1941.* koji je objavljen u Varaždinskom zborniku<sup>10</sup> proširi vrijeme obrade do početka rata i revolucije u Jugoslaviji. Tu je istražio prometnu problematiku još jedne regije — kontinentalne Hrvatske — koja se smjestila upravo na graničnom prostoru između austrijskih i ugarskih državnih željeznica i njihovih interesnih politika. Postanak ideje o zagorskom »cugu« dao je, nakon što je uspješno ugušio

<sup>6</sup> U predgovoru autor nesebično ističe da su mu u tome radu pomagali arhivisti: V. Sojat, M. Križman, I. Filipović, M. Nemeč, B. Zmajić, direktori arhiva u Hrvatskoj i recenzenti I. Karaman i R. Lovrenčić.

<sup>7</sup> *Međunarodni kulturno-zgodovinski simpozij* Modinci, 9, Maribor 1977. 87—118.

<sup>8</sup> Zbornik, Rijeka 1983, 17—22.

<sup>9</sup> MAV je skraćenica za Mađarske državne željeznice. Budući da su na željeznicama nametali mađarski jezik koji narod u Hrvatskoj nije znao, skraćenicu su humoristički preveli kao: »Mađaru, ajd vragu!«

<sup>10</sup> Rukopis ima 130 str. i nalazi se u tisku kod *Jadranskog zbornika* što ga u Puli, odnosno Rijeci izdaju Povijesna društva Istre i Rijeke.

seljačke nemire u Hrvatskom zagorju i Prigorju 1883. Ognjeslav Utješenić Ostrožinski, a ostvarena je samo tri godine kasnije, 1886. i upravo je ovih dana navršila stoljeće postojanja. Njenu potrebu, gradnju i promjene koje je donijela prenaseljenom i pauperiziranom Zagorju opisao je autor u kratkim, ali jasnim i preglednim potezima.

Ta dva rada, kao i podaci iz predgovora, odnosno uvodne studije za knjigu *Prijedloga i projekata* i dokumenata iznesenih u njoj bili su Stulliju osnovica za novu, sveobuhvatnu monografiju o razvoju željeznica u Hrvatskoj, ali su ga bolest i prerana smrt onemogućili da je dovrši i objavi. Iz nje su uzeti rukopisi koji će biti posthumno publicirani u časopisima. To su Željezničko pitanje u povijesti Rijeke 1825—1873. godine<sup>11</sup> i Željezničko pitanje u varaždinskoj regiji do 1941. godine.<sup>12</sup>

Zahvaljujući svim ovdje opisanim radovima bez dvojbe možemo zaključiti da je dr Bernard Stulli najviše u nas dosad uradio na istraživanju razvoja prometa i prometnica u Hrvatskoj i da je u širini, dubini i kvaliteti obrade otišao znatno dalje od radova S. Szavits — Nossana<sup>13</sup> i J. Gorničić Brdovačkog<sup>14</sup> čiji su nam rezultati bili jedini oslonac u poznavanju prometne problematike u Hrvatskoj dotada.

<sup>11</sup> *Varaždinski zbornik 1181 — 1981*, Varaždin 1983, 289—294.

<sup>12</sup> Rukopis od 125 str. nalazi se u tisku kod *Historijskog zbornika* u Zagrebu u čijoj je užoj redakciji pok. dr B. Stulli aktivno radio u posljednjih 30-ak godina, uz pok. prof. J. Šidaka i sadašnjeg urednika prof. I. Kampuša.

<sup>13</sup> Stjepan Savić Nosan napisao je više radova o cestama, o graditelju Kajetanu Knežiću i o željeznicama.

<sup>14</sup> Josip Gorničić Brdovački napisao je knjigu *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*, a objavljena je u biblioteci JAZU *Građa za gospodarsku povijest Hrvatske*, knj. 3, Zagreb 1952, 213.

## SUMMARY

### THE WORK OF B. STULLI CONCERNING THE HISTORY OF TRAFFIC IN CROATIA

The government problems of Croatian lands in the 19th and 20th century have a special part in the work of B. Stulli. This can be said when thinking of traffic and trade at sea.

In width, depth and quality Stulli has exceeded all of his forerunners, and this makes him one of the most accurate supports on the subject.