

Na kraju, Pavlović završava svoju raspravu ovako: »Cvetković je Stojadinovića predao Englezima, oni su ga primili; Simović je od Engleza tražio da Stojadinovića puste, oni su to odbili; Jovanović, Trifunović i Božidar Purić (predsjednici emigrantskih vlada — opaska B. K.) nisu hteli u to pitanje da ulaze i Englezi su takvim stavom bili zadovoljni; Englezi su ga poslali na Mauricijus i tamo držali bezmalo sedam godina kao političkog zatvorenika. Na Mauricijusu je, prema tome, boravio od polovine aprila 1941. do polovine marta 1948, šest godina i jedanaest meseci. Tokom tih sedam godina, obraćao se kralju Petru II, Kraljici Majci, svom bivšem šefu kabineta Dragoslavu M. Protiću, Đulijanu Emeriju, Brus Lokartu i Klementu Atliju. Kralj i Protić su mu odgovarali, i Emeri mu je odgovorio, Atli mu je preko Guvernera potvrdio prijem pisma, Kraljica-Majka i Lokart nisu ni to. Na njega se najviše bio okomio Čerčil. Lokart i Atli ništa nisu preduzeli. Emeri je, preko svog oca, a ovaj preko Idna, pokušao nešto da učini. Bevin je, oktobra 1945, odbio da ga oslobodi. Činovnici *Foren ofisa*, iako često nisu birali reči, manje su mu bili nenaklonjeni, ali su, slagali se s tim ili ne, morali da izvršavaju naređenja Državnog sekretara. Guverneri Mauricijusa, Kliford i, docnije, Makenzi-Kenedi, koji su bili na licu mesta, izgleda da su se starali da naredbe iz Londona uvek tumače onako kako je po Stojadinovića bilo najpovoljnije« — zaključuje Kosta St. Pavlović.

*Bogdan Krizman*

*BERNARD STULLI, Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825—1863, dio 1, i dio 2, Zagreb 1975, Sveučilište u Zagrebu — Institut za hrvatsku povijest, Izvori za hrvatsku povijest, 4/1160 str.*

Od dosadašnjih izdanja Sveučilišnog instituta za hrvatsku povijest u Zagrebu zavređuje pažnju s gledišta naše toliko deficitarne gospodarske povijesti djelo Bernarda Stullija, u cjelini posvećeno željezničko-prometnoj problematici, od njenih prvih početaka pa do 60-ih godina 19. stoljeća u Hrvatskoj. U predgovoru je autor naglasio da mu nije u njegovoj uvodnoj studiji »cilj da ulazi u detaljniju analizu objavljene građe, već da daje, bar sumarno, uglavnom gospodarsko-povijesni okvir i neke važnije karakteristike razvitka prometnog sistema, posebno željezničkog, u Austrijskoj carevini kroz razdoblje 1825—1863 godine«. Smatramo da je Bernard Stulli postavljeni zadatak, naglašen u predgovoru, ne samo ispunio, nego ga i premašio, jer njegova uvodna studija čini zaokruženu cjelinu, koja iznosi na vidjelo manje-više i ostale, a ne samo željezničke, probleme u nas a i na teritoriju Austrijske carevine. Osim toga, Stulli je i mnogo štošta korigirao, što je do sada bilo u nas netočno registrirano, kao što je, npr., prodaja Lujzinske ceste, za koju je i autor ovoga prikaza pogrešno iznio da je ponuđena na prodaju državi 60-ih godina 19. stoljeća, a uistinu je to bilo učinjeno već tridesetak godina ranije, pa je, eto, sada i to pitanje konačno razjašnjeno. Žalimo, međutim, a to ističemo na samome početku

prikaza, što ta studija nije štampana i zasebno, to više što bi, signalizirajući mnoge prometne probleme, mogla biti korisna i našim suvremenicima.

Studija (dio 1, str. 1–160) obrađuje u nekoliko zaokruženih poglavlja razdoblje od 20-ih godina 19. stoljeća do 1863. godine. U prvom poglavlju, pod naslovom »Razdoblje do sredine 19. stoljeća«, obrađeni su svi relevantni momenti iz povijesti željeznica i željezničke politike na teritoriju Austrijske carevine, a detaljno su razrađene i prometne prilike u samoj Hrvatskoj uz prve prijedloge o željezničkim prugama. Prvi put u našoj historiografiji Stulli objelodanjuje prijedloge poznatog riječkog trgovca i patricija L. A. Adamića iz 1825. i 1828. u kojima 1825. »predlaže kombiniranu prometnicu: od Rijeke do Karlovca već postojećom Lujzijanom, od Karlovca do Zagreba plovnim kanalom što ga treba izgraditi, od Zagreba do Šoprona 'tzv. željeznicom' koju također treba izgraditi [...]«. Adamić, kao poznati dinamičan duh, uza sve svoje ranije trgovačko-privredne akcije (projekt za izgradnju kupuskog kanala, Lujzinska cesta, manufaktura papira na Sušaku iz koje je s vremenom nastalo industrijsko poduzeće a kao velika tvornica postoji i danas, manufaktura stakla u Mrzloj Vodici u Gorskom kotaru, koja je zahvaljujući dobroj organizaciji izvozila kvalitetno staklo u Sjevernu i Južnu Ameriku na početku 19. stoljeća, a zajedno s Antunom Mihanovićem projekt za izvozno ugarsko trgovačko društvo itd.) uklapa se eto i među željezničke projektante, i to na čelu ljestvice na kojoj će ga slijediti mnogi poznatiji i do sada manje poznati predlagачi. U detalje su razrađeni zatim svi projekti poznatog i vrsnog stručnjaka kapetana J. K. Knežića, koji već od 30-ih godina studiozno pristupa izradi prijedloga za izgradnju i jedne »više željeznice«. Knežić je već u veljači 1829. podnio svoj razrađeni elaborat, »prvi takve vrsti u povijesti izgradnje željezničkih prometnica u Hrvatskoj«. Knežić je sve do 40-ih godina radio na svojim elaboratima, od kojih, na žalost, nijedan nije bio ostvaren, jer je, sudeći prema svemu, bio preuranjen, pa državni faktori nisu pokazivali ni najmanje razumijevanja za sve njegove toliko korisne i nove prijedloge. Manje-više su se svi njegovi elaborati kretali na relacijama Karlovac–Sisak, s ponekim odvojcima i prema Jadranu. Dalje je riječ o nekim prijedlozima Šporerovim, pa Šimrakovim, koji manje-više svi tendiraju prama moru, odnosno, bolje rečeno, žele povezati Primorje i poglavito Rijeku sa zaleđem. Tendencija gotovo identična onoj koja je provedena čitavo 18. stoljeće u cestovnom prometu, a započela je izgradnjom i dovršenjem Karlove ceste na početku 18. stoljeća, toga našeg prvog »žitnog puta« u povijesti naše cestogradnje. Tek od godine 1847. željezničko se pitanje približava i Zagrebu, pa ga se sve češće obrađuje i u tadašnjoj suvremenoj štampi, prvenstveno u Gajevim *Narodnim novinama*, no ne zaostaje ni popularna *Agramerica*, koja će i kasnijih godina na svojim stranicama budno pratiti i naše ekonomske pojave i promjene. U slijedećem poglavlju, »Željezničko pitanje u Hrvatskoj 1849–1861. god.«, data je najprije osnovna značajka apsolutističkog režima u Hrvatskoj s osvrtom na daljnji razvoj željeznica u Austriji. Izneseni su manje-više svi novi prijedlozi za izgradnju željezničkih pruga u Hrvatskoj i zahtjevi pojedinih naših gradova na čelu sa Siskom, Senjom i Karlovcem za izgradnju željezničke pruge. I to prvenstveno one od Siska do Karlovca ili od Siska do Bandina sela, kako su zahtijevali Senjani. Ne zaostaju ni Riječani, a ni Varaždinci, pa će se potonji i kasnije sve češće javljati sa zahtjevom za izgradnju samostalne pruge. Kako je, međutim, u međuvremenu sazreo i prijedlog za izgradnju pruge Zidani Most–Zagreb–Sisak, to je i ona, iako »pogubna« za Hrvatsku, bila s vremenom ipak realizirana. Osim te projektirane pruge, o

nikakvim drugim prugama po Hrvatskoj nije bilo ni riječi, iako je s pravom i novoosnovana trgovačka komora u Splitu postavila pitanje o izgradnji bar jedne željezničke pruge u Dalmaciji, koja će se, kao što je poznato, pojaviti tek potkraj 19. stoljeća. Situacija u tome pogledu ostaje i narednih godina manje-više ista. Mada je bila u planu i izgradnja jedne pruge na relaciji Karlovac—more, i taj je projekt odbijen i izgradnja do daljnega stavljena *ad acta*. Kako je 50-ih godina nastala reprivatizacija željeznica, ona je u čitavoj »Carevini otvorila široko polje akcije, i mogućnost stvarnih akcija, onima koji su raspolagali kapitalom. A to su bili: bečka metropola« i razni strani kapitali. Riječ je dalje o svim stadijima i problemima oko izgradnje željezničke pruge na relaciji Zidani Most—Zagreb—Sisak, uz pobočnu prugu Zagreb—Karlovac. U međuvremenu ponešto ipak napreduje i željezničko pitanje u Dalmaciji, a otvorena je i pruga Beč—Trst, koja je, razumljivo, prilično naškodila daljnjem prometno-trgovačkom razvoju Rijeke. A s obzirom na neke makinacije s tarifama, pogadala je ta pruga i Sloveniju kroz koju je prolazila preko Ljubljane. Približili smo se tako i razdoblju ostvarivanja i prve, doduše kratke, pruge u Hrvatskoj koja je otvorena i predana prometu u travnju godine 1860, i to na relaciji Kaniža—Pragersko, a bila je od »Čakovca do Središća na slovensko-hrvatskoj granici, u duljini od 41 km. Bio je to prvi komad pruge u povijesti željeznica u Hrvatskoj, položen na hrvatskom tlu.«

Povratkom ustavnosti na zasjedanjima Hrvatskog sabora i željezničko pitanje dobiva s vremenom novu dimenziju. Riječ je o njemu i na tom povijesnom Saboru, te iako »broj prijedloga podnesenih Hrvatskom saboru 1861. god. o pitanju željezničkih prometnica [...]« nije bio velik, ipak su ti prijedlozi bili značajni što s pravom ustanovljuje autor studije. Povedena je riječ i o željezničkoj pruzi Zidani Most—Zagreb—Sisak, uz potrebu izgradnje i one na relaciji Karlovac—Rijeka. Svakako, na ovom mjestu treba istaći i to da je Stulli s pravom ukazao na saborske debate vezane i uz željezničku problematiku, pa smatramo da bi bilo i te kako korisno nekom drugom prilikom obraditi s ekonomskog aspekta ne samo Hrvatski sabor 1861. nego i daljnja saborska zasjedanja sve do godine 1918. Vjerujemo da bi takva analiza pojedinih saborskih govora u danome momentu ukazala na niz novih činjenica vezanih za pojedina pitanja i probleme, a i u odnosu na samog govornika, čiji je politički profil upravo u danome momentu mogao također biti značajan. Bilo bi korisno tako analizirati i zasjedanja Dalmatinskog i Istarskog sabora, jer bismo time ponekad mogli sinhronizirati korisne prijedloge s čitavog današnjeg teritorija SR Hrvatske u drugoj polovici 19. i na početku 20. stoljeća.

U posljednjem poglavlju, »Banska konferencija o željezničkom pitanju (20.—22. VII 1862)«, iznesena je najprije željeznička situacija uoči konferencije, s obzirom na predstojeće otvaranje pruge na relaciji Zidani Most—Zagreb—Sisak, koja je najzad, kao što je poznato, predana prometu 1. listopada 1862. godine. Iako je konferencija, koju je sazvao tadašnji ban Josip Šokčević, bila manje-više privatnog karaktera, ipak su njeni važniji zaključci dobili s vremenom i službeni oblik. Uoči konferencije pojavljivali su se članci posvećeni željezničkoj problematici u tadašnjoj zagrebačkoj suvremenoj štampi, na čelu s novopokrenutim opozicionim *Pozorom*. U njemu je napisao nekoliko zanimljivih priloga posvećenih željezničkom pitanju i poznati zagrebački trgovac Antun Jakić. U jednom od svojih članaka napose je za našu željezničku politiku naglasio opasnost postojanja društva tzv. »južne željeznice«, jer je to društvo veoma često onemogućavalo naš pravilan prometno-trgovački razvoj. Na samoj konferenciji

rasprave su bile i žive i žučljive. Uz predstavnike pojedinih gradova, trgovačkih komora i zborova prisustvovali su i svi županijski predstavnici, »te šesnaest istaknutijih ličnosti ad personam, svega 39 učesnika«. Predložene su bile mnoge varijante, uz ostalo i trasa Zemun—Požega—Zagreb—Karlovac—Rijeka. Tako se, eto, najzad ozbiljnije javlja i pitanje izgradnje željezničkih pruga po Slavoniji, koja je u tom pogledu bila još u mnogo gorem prometnom položaju nego uža Hrvatska. Dalmacija i Istra doduše su ostale po strani na banskoj konferenciji, no ipak je konferencija bila važna »[...] u povijesti razvitka željeznica i uopće u gospodarskoj povijesti Hrvatske. U prvom redu stoga, što pokazuje da je konačno i u Hrvatskoj potpuno sazrela zamisao o neophodnosti koncipiranja cjeline željezničkog prometnog sistema, jedne mreže željezničkih prometnica, s glavnom odnosno glavnim prugama kao okosnicom, te odgovarajućim pomoćnim prugama, a što u svojoj sveukupnosti treba da zadovolji potrebama gospodarsko-političkog razvoja zemlje.« Banska konferencija imala je odjeka i van Zagreba, pa ju je veoma pozitivno ocijenila i tadašnja dalmatinska štampa na čelu sa zadarskim *Narodnim listom*. Nakon konferencije i dalmatinski političari su se sve više počeli baviti prometnim pitanjima, pa je, uz ostale, i M. Klaić počeo pisati veće i manje priloge na temu »Dunav i Jadransko more«. U toku 1862. i 1863. činjeni su naporu za ostvarenje zaključaka konferencije, i to poglavito onih koji su se odnosili na izgradnju pruge do mora. Na kraju poglavljiva riječ je i o nekim novim prijedlozima, nakon toga slijede »Zaključna razmatranja« u kojima je težište na banskoj konferenciji kao ishodišnoj točki za naš daljnji opći gospodarski razvoj.

Nakon studije slijedi popis kratica s pomoću kojih svaki korisnik toga bogatog zbornika građe može ustanoviti sve arhive i novine iz kojih potječe objelodanjena građa, uz važniju literaturu korištenu pri pisanju uvodne studije. Skrećemo pažnju na to da se Stulli uvelike koristio i do sada manje-više neobjelodanjenom a i nepoznatom građom iz onovremene publicistike, koja veoma redovito, od prvog dana svog izlaženja, prati sve ekonomske promjene i pojave na teritoriju Hrvatske. Tako se prvenstveno koristio građom iz Gajevih *Narodnih novina* i popularne *Agramerice* kako su je nazivali suvremenici, dok je njen pravi naziv bio *Agramer politische Zeitung*. Te novine redovito su izlazile u Zagrebu od potkraj 1826. do 1912, pa su i sva daljnja godišta, od 40-ih godina 19. stoljeća do prvog desetljeća 20. stoljeća, puna građe i za našu gospodarsku povijest. Za 60-te godine koristio se Stulli novoizdanim opozicionim *Pozorom* koji je bogata riznica i za našu gospodarsku povijest a vremenski obuhvaća razdoblje sve do 1941. pod imenom *Obzor*. Stulli je i jedan od malobrojnih istraživača koji je dobarano »eksploatirao« i karlovačke novine *Pilger*, koje nam, na žalost, sve do danas nisu u cjelini dostupne. Svakako bi i ta građa, u imenovanoj publicistici, zavrijedila da s vremenom bude predmet dubljeg i svestranijeg istraživanja. Iz popisa i sadržaja dokumenata u prvoj knjizi vidimo da su objelodanjeni dokumenti od 1825. do 1859. Manje-više svi su ti dokumenti objavljeni prvi put, a gdje nije tako Stulli navodi određenog autora i publikaciju u kojoj je taj dokument objelodanjen. Primjera radi navodimo pismo A. L. Adamića pisano iz Pešte Lavalu Nugentu 13. III 1828. To pismo je objelodanio S. Gigante, Stralcio dalla corrispondenza di Lodovico Andrea Adamich col tenente maresciallo Laval Nugent, Fiume 1937—1938, 171 (citirani dokument objelodanjen je u Stullievoj ediciji, sv. 1, str. 206—207). Drugi dio zbornika građe gotovo je sav posvećen razdoblju od 1860. do 1863. Sadrži velik broj dokumenata iz fonda Hrvatske dvorske kancelarije, koji je i inače

bogata riznica i za našu gospodarsku povijest 60-ih godina 19. stoljeća. Čitav taj fond danas se čuva u Arhivu Hrvatske, a iscrpna kartoteka uz njega omogućava istraživaču brzo snalaženje i služenje dokumentima. Gotovo svaki dokument objelodanjen je u cjelini s potrebnim bilješkama, koje već same po sebi predstavljaju težak i naporan rad, a uz to je uvijek točno naznačena i provenijencija građe. Ta bogata građa, od gotovo pet stotina dokumenata, pruža mnoge i nove mogućnosti istraživačima naše gospodarske povijesti, jer pojedine veće ili manje skupine dokumenata mogu cjelovito pobliže objasniti pitanje željezničkog prometa, uz prijedloge o željeznicama na Rijeci, Senju, Karlobagu, Zagrebu i mnogim drugim našim mjestima.

Obje su knjige i bogato ilustrirane, pa je tako i dio slikovnog materijala svojevrsna vrijedna i do sada manje-više nepoznata dokumentacija. Opširna i temeljita kazala mjesta i imena olakšavaju korisniku služenje tom voluminoznom edicijom. Opširan sažetak na francuskom jeziku približit će tu vrijednu ediciju i stranim istraživačima, koji će i s pomoću samih dokumenata objelodanjenih u originalu moći steći uvid u prošlost našeg željezničkog prometa do 60-ih godina 19. stoljeća.

Naša deficitarna gospodarska historiografija dobila je Stullijevom studijom i s oba zbornika građe vrijedan doprinos, koji sam po sebi zaslužuje još detaljniju i sveobuhvatniju analizu.

*Miroslava Despot*

*MILOŠ I. BANDIĆ, Cvet i steg: književnost narodnooslobodilačke borbe, Beograd 1975, Nezavisno izdanje 17, 104 str.*

U ne baš likovno uspjeljoj opremi Slobodana Mašića izišla je u skromnom izdanju knjiga M. I. Bandića o književnosti narodnooslobodilačke borbe, kao pokušaj i skica, kako sam autor kaže, no čije naučno istraživanje vrijednosti, smisla, funkcije, socioloških i psiholoških aspekata ostaje i dalje otvoreno, aktualno i neophodno, budući da su dosadašnja istraživanja ostala manje-više nenaučna, globalna, uopćena ili parcijalna. Ovaj dio naše kulturne prošlosti čeka dakle svoje teoretičare i znanstvene radnike. Autor se ovdje poziva uglavnom na srpske pisce u sklopu književnosti narodnooslobodilačke borbe ali svoje teoretske zaključke i opaske pokatkad proširuje i na ostale nacionalne književnosti tog razdoblja.

Raspravljajući o periodizaciji i o nazivu književnog stvaralaštva toga vrlo kratkog perioda za istinsko stvaralaštvo, ali dugog ako se imaju u vidu sve ratne strahote kojima je to razdoblje bilo obilježeno, autor nam ne predlaže ni jedan novi termin. Između već poznatih naziva: partizanska književnost, književnost u ratu, književnost 1941–1945, književnost narodnooslobodilačke borbe, autor se odlučuje za posljednji. Naziv »partizanska književnost« čini se autoru suviše praktičarski i prilično uzak usprkos svojoj prividnoj obuhvatnosti, dok mu se termini »književnost u ratu« i »književnost 1941–1945« čine odviše neutralni, objektivistički, numerički i kronološki, da bi mogli potpunije izraziti i neposred-