

RAZVOJ STANOVNIŠTVA I PRIVREDE U URBANOM SUSTAVU GRADA RIJEKE OD REVOLUCIJE 1848/49. DO RASPADA HABSBUŠKE MONARHIJE 1918.

Igor Karaman

UVOD

Na uskom obalnom pojasu podno visokih brdskih masiva nižu se brojne luke sjevernohrvatskog Primorja: od grada Rijeke, preko Bakra i Bakarca, pa Kraljevice, Crikvenice i Novog, do Senja i Karlobaga. Kao prirodnom izlazu kontinentalne regije sjeverne Hrvatske na Jadran, primorskim lukama pripada znatna uloga u njezinu ekonomskom i socijalnom razvoju, a jednako je tako očuvanje zajedništva priobalnih i unutrašnjih područja od bitne važnosti za život primorskog stanovništva. U toku prošlih stoljeća objektivne okolnosti nisu uvijek bile povoljne da bi se takvo jedinstvo moglo potpuno ostvariti; neki od povijesnih činilaca imali su u pojedinim razdobljima izvanredno pozitivan utjecaj na nužno povezivanje primorske obale i zaleđa, dok djelovanje nekih drugih pretežno očituje suprotno značenje.

U tom je sklopu, dakako, Rijeka istaknuta luka za izvozno-uvoznu trgovinu sjeverne Hrvatske. Ali, po svojem geoekonomskom položaju taj naš emporij (za razliku od ostalih luka sjevernohrvatskog Primorja) ujedno predstavlja izlaz na more za mnogo prostraniju i složeniju makroregiju — koja prema istoku obuhvaća cjelokupnu podunavsku nizinu, a na sjeveru slovenske i austrijske krajeve te srednjoevropske zemlje uopće. Posebnost Rijeke u prošlosti je često bila uvjetovana njezinom upravno-političkom podređenošću različitim snagama izvan hrvatskog prostora, kao što su primjerice u srednjem vijeku akvilejski patrijarh, gospoda devinska i valzeska, pa zatim tokom više stoljeća Habsburgovci i onda do prvog svjetskog rata vodeći krugovi Ugarske; ni nakon reinkorporacije primorskog područja 1776. hrvatska politika uglavnom nije mogla bitnije utjecati na sudbinu grada.¹

Podjedno vrijedi za razvitak ovdašnjeg stanovništva, privrede i urbanog sustava tokom oblikovanja građansko-kapitalističkih odnosa na našem prostoru, od revolucije 1848/49. pa do raspada Habsburške Monarhije na

¹ F. Hauptmann, Rijeka — od rimske Tarsatike do hrvatsko-ugarske nagodbe (Zagreb 1951), 7—99; R. Bičanić, Važnost Rijeke u ekonomskom životu Hrvatske (u zborniku: »Rijeka«, Zagreb 1953), 153—180.

kraju prvog svjetskog rata (1918). S toga gledišta razmotrit ćemo utjecaj specifičnog upravno-političkog položaja riječkog teritorija (koji je poznat kao »corpus separatum«) na mogućnosti njegovih unutrašnjih socijalnih i ekonomskih snaga, da u prednagodbenom i nagodbenom razdoblju djeluju kao nosioci modernizacije urbanog sustava grada Rijeke.

RIJEKA OD REVOLUCIJE 1848/49. DO UGARSKO-HRVATSKE NAGODBE 1868.

Upravno uređenje i politička zbivanja

U doba kad se početkom 1848. pokreću revolucionarna gibanja i na našem tlu, stvarnu vlast u gradu Rijeci (kao sastavnom dijelu tzv. Ugarskog primorja) drži i nadalje tradicionalna skupina riječkog patricijata. Po uzoru na druge gradove uskoro se osniva građanska »narodna straža«, koja pretežno ima zadatak zaštite interesa i imovine gornjih društvenih slojeva; neki znatniji socijalni nemiri ipak se ovdje ne javljaju. Međutim, u sukobu između nacionalnih pokreta Hrvata i Mađara 1848/1849. opredjeljuju se riječki vlastodršci odmah za mađarsku stranu, dok se naprotiv ostalo područje tzv. Ugarskog primorja (Bakar i vinodolski kraj) priključuje društveno-političkom kretanju u Banskoj Hrvatskoj. Time je već bilo naznačeno sužavanje funkcionalnog prostora grada Rijeke na uski teritorij »od Rječine do Kantride«, o će tokom idućih desetljeća postati bitna (i nepovoljna) odrednica povijesnog razvitka ovog urbanog središta na našem Primorju.²

Od mađarske vlade (koja tokom ljeta i jeseni 1848. ima na habsburškom dvoru priznati legalitet, nasuprot tada nepriznatom političkom vodstvu u Banskoj Hrvatskoj) očekivao je riječki patricijat očuvanje svoje tradicionalne, konzervativne autonomije. Zbog toga uprava grada odbija zaključke hrvatskog Sabora o uspostavi banske vlasti na Primorju, te nastoji oko pretvaranja Rijeke u vojno-pomorsko uporište mađarskih snaga na sjevernom Jadranu. Naime, kupivši od tršćanskog brodovlasnika Spiruona Gopčevića jedan jedrenjak, namjeravala ga je mađarska vlada opremiti odgovarajućim naoružanjem i time utemeljiti svoju flotu, ali ratna zbivanja imala su drugačiji tok. U ljetu 1848. spremao se iz Beča uputiti jedan odred mađarskih vojnika u Rijeku, da bi spriječili njezinu predaju oanskom povjereniku (i podžupanu Zagrebačke županije) Josipu Bunjevcu. No, Bunjevac je presjekao ove namjere mađarske vlade i 31. VIII 1848. sa svojim snagama ušao u grad.³

Otpor autonomaških krugova protiv predstavnika vlasti Banske Hrvatske izaziva stalne sukobe u upravljanju gradom; te se protivnosti osjećaju u dnevnom životu i nakon što je u prosincu 1848. ban Josip Jelačić po-

² F. Hauptmann, n. dj., 100—106.

³ *** Fiume és a Magyar-horvát tengerpart (u seriji: »Magyarország varmegyéi és városai«, Budapest s.a. [1896]), 76—77, 193.

stavljen za guvernera Rijeke. Stoga je u ljetu iduće godine raspuštena stara gradska skupština i imenovan upravljajući odbor, u kojem predstavnici širih slojeva građanstva dobivaju prevagu nad patricijatom. Mogućnosti intenzivnije integracije Rijeke s njezinim primorsko-goranskim zaleđem na suvremenijim osnovama pružit će upravna reorganizacija od 1850, kad je oblikovana Riječka županija sa sjedištem u ovom gradu (a time likvidiran zasebni teritorij tzv. Ugarskog primorja).⁴

Ali, na obzoru se već pojavljuju obrisi apsolutističkog sistema, što će uskoro čitavu Habsburšku Monarhiju prožeti birokratskom centralizacijom i germanizacijom. U tim uvjetima tokom pedesetih godina 19. st. otežana su nastojanja hrvatskih snaga oko jačanja nacionalnoga duha na riječkom tlu. Središte ove aktivnosti bila je »Narodna čitaonica« (utemeljena 1849), a znatan doprinos daje nastavnički kadar pohrvaćene riječke gimnazije.

Padom apsolutizma obnavlja se djelovanje Riječke županije na čelu s velikim županom Bartolom Zmajićem, koji ujedno u funkciji gradskoga kapetana organizira upravu Rijeke. Zaoštrene političke borbe prednagodbene razdoblja (1861—1868) ovdje su opet u znaku tradicionalne orijentacije vodećih socijalnih slojeva prema isključivom savezništvu s Mađarskom. Odbijajući bilo kakvu državnopravnu vezu s Hrvatskom, riječki autonomasi ne žele sudjelovati u radu hrvatskog Sabora 1861. i 1865—1867, a ne prezaju ni od fizičkog napada na svečanu povorku što je 1862. prošla ulicama grada (predvođena biskupom J. J. Strossmayerom) nakon posvete županij-ske zastave na Grobničkom polju.⁵

Nakon uspostave dualističkog uređenja u Austro-Ugarskoj Monarhiji 1867, trebalo je iduće godine posebnom ugarsko-hrvatskom Nagodbom riješiti među ostalim i pitanje upravno-političke pripadnosti Rijeke. Unatoč protivljenju čak i unionističkog Sabora, na pritisak mađarske strane vladar je naknadnim ispravkom člana 66. Nagodbe potvrdio autonomni status za grad, luku i kotar riječki (»corpus separatum«), s tim da se potom mađarsko i hrvatsko saborsko izaslanstvo međusobno sporazumiju o načinu i oblicima provođenja ove autonomije. U međuvremenu, vlast u Rijeci preuzeo je kraljevski povjerenik Eduard Cseh i izabrana je nova gradska uprava. Budući da spomenuta saborska izaslanstva (1868—1870) nisu mogla postići nikakav sporazum, uveden je vladarevom odredbom 28/29. VII 1870. u Rijeci tzv. »provizorij«, koji će ostati na snazi sve do raspada Monarhije.⁶

Stanje i problemi trgovinskog prometa iz kontinentalnog zaleđa

Položaj Rijeke kao jedne od glavnih izlaznih luka za trgovinski promet vrlo prostranoga kontinentalnog zaleđa (koje uključuje Mađarsku, Vojvodinu, sjevernu Hrvatsku sa Slavonijom, a dijelom također Srbiju i Bosnu)

⁴ F. Hauptmann, n. dj., 106—128.

⁵ ***, Fiume ... n. dj., 77—87; F. Hauptmann, n. dj., 128—134.

⁶ ***, Fiume ... n. dj., 87—89.

temeljio se sredinom 19. st. još uvijek uglavnom na prijevozu robe Lujzinskom cestom od Karlovca prema moru; pritom se doprema agrarnih i drugih proizvoda do karlovačkog pretovarnog čvorišta pretežno obavljala plovnim tokovima rijeke Kupe, Save i drugih pritoka dunavskog sliva.⁷

Već u svom prvom godišnjem izvještaju za 1852. ističe novoosnovana riječka Trgovinsko-industrijska komora poteškoće u robnom prometu na Lujzinskoj cesti uslijed visokih prijevoznih tarifa koje nameće privatno udruženje kapitalističkih vlasnika ove magistrale, pa stoga prihvaća i ponavlja ranije zahtjeve za državnim otkupom Lujzijane. U istom smislu izjavljavaju se, primjerice, također vodeći privredni i politički krugovi Rijeke u »Promemoriji« od 1. IX 1860, kojom se pred bečkim središnjim vlastima prikazuje tadašnje stanje ovoga emporija: među glavnim trgovinskim stavkama iz zaleđa navodi se promet različitim vrstama drvene građe (ogrjevno i građevno drvo, daske i sl., a napose bačvarske dužice) čija godišnja vrijednost doseže dva milijuna forinti, a koja podjednako služi ovdašnjoj jedrenjačkoj brodogradnji kao i prekomorskom izvozu; naprotiv, opskrbi riječkih mlinova (što godišnje prerađuju do sedam-osam stotina tisuća mjerova pšenice) iz ugarsko-hrvatskog prostora veoma štete nepovoljne prilike na Lujzinskoj cesti.⁸

Premda se tokom pedesetih i šezdesetih godina 19. st. iz riječke sredine stalno insistira na podržavljenju ove cestovne prometnice, glavno zanimanje ipak pobuđuje razvitak novog sredstva za prijevoz robe — željezničkih pruga. Jer, uskoro će tehnička revolucija zahvatiti korjenito u dotadašnji prometni sustav Habsburške Monarhije: gradnjom željeznica značenje cestovnih (a znatnim dijelom i riječkih) prijevoznih spojeva svedeno je na sporednu ulogu.

Pošto su za investicijske zahvate u željezničkoj izgradnji potrebna mnogo veća financijska sredstva nego je to prije bilo nužno pri osposobljavanju tradicionalnih vodenih i kopnenih putova, utjecaj vodećih austrijskih i mađarskih činilaca u Habsburškoj Monarhiji mnogo se jače osjetio u novom sustavu prometnih veza; jer, oni su jedini (uz suradnju stranoga kapitala) raspolagali nužnim ekonomskim i političkim sredstvima za realizaciju željezničkih projekata. Domaći privredni krugovi sjeverne Hrvatske (sastavljeni uglavnom od zemljoposjedničkog plemstva i veletrgovačkoga građanstva) pokušavali su nizom prijedloga ili projekata potaknuti izvođenje pruga koje bi odgovarale tadašnjem gospodarskom sustavu hrvatsko-slavonskog područja, ali pritom ipak prevladavaju međusobne suprotnosti njihovih regionalnih i lokalnih interesa. Uslijed toga se i predstavnici privrednoga života Rijeke, okupljeni u ovdašnjoj Komori, nastoje pretežno osloniti na jače središnje faktore u Monarhiji — kako bi ublažili negativne posljedice austrijskog

⁷ M. Despot, *Historijat trgovačkih putova između Rijeke i zaleđa u XVIII. i XIX. stoljeću* (u zborniku: »Rijeka« n. dj.), 123—132; I. Karaman, *Ekonomске prilike u vrijeme hrvatskog narodnog preporoda* (u knjizi: I. Karaman, »Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću«, Zagreb 1972), 9—22.

⁸ B. Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825—1863. I/II* (Zagreb 1975), I/621—624; II/60—70.

favoriziranja tršćanske luke i osigurali mogućnost daljnjeg napretka svoga grada.

Agrarni proizvođači iz južnih krajeva Ugarske (prvenstveno posjednici plemićkih imanja) nastojali su već ranije oko uspostave izravnoga željezničkog prijevoza preko hrvatsko-slavonskog područja do riječke luke, pa u tome nalazili zajednički interes s ovdašnjim gospodarskim snagama. Naprotiv, vodeći mađarski društveno-politički faktori težili su prvenstveno isticanju središnje uloge Budimpešte, pa se njihov program željezničkih gradnji sastoji od mreže pruga koje sve imaju svoje ishodište u metropoli Ugarske. Tako je početkom 1848. ugarski Sabor pripremio zak. čl. XXX/1847—1848. po kojem bi vlada projektirala i izvela šest najvažnijih magistrala »iz Budimpešte, kao iz srca domovine, prema granicama države«, pri čemu se posebna briga ukazuje pravcu prema Rijeci.⁹ No, realizaciji ovog programa moglo se pristupiti tek dva desetljeća kasnije — nakon dualističke podjele Habsburške Monarhije.

U razdoblju apsolutizma i u prednagodbenu doba (do 1867/1868) stvarni prevladavajući utjecaj u prometnoj politici na cjelokupnom teritoriju Monarhije pripada austrijskim interesima, sa središnjem u Beču. Na pravcu ka sjevernom Jadranu nastojao se sav trgovinski promet uputiti što više prema Trstu, a na štetu Rijeke i drugih luka sjevernohrvatskog Primorja. Toj svrsi imala je kao glavna magistrala poslužiti željeznička pruga Beč—Ljubljana—Trst na taj način što bi se izgradili brojni odvojeci koji iz mađarskih ili hrvatskih krajeva vode do čvorišta na tršćanskoj pruzi.¹⁰

Već potkraj 1848. g. (dok se gradnja bečko-tršćanske magistrale približavala Ljubljani) upozorava istaknuti poduzetnik preporodnoga doba Ambroz Vranjican na namjere bečkog ministra trgovine C. L. Brucka, dotada direktora »Austrijskog Lloyda« u Trstu, da tršćansku željeznicu ojača odvojkom od Zidanog Mosta do Siska — što će »ako se izvede, u trem varašem našim t.j. u Karlovcu, Reki i Senju neugodan utisak učiniti«. Ove su težnje ministra Brucka dobile u vrijeme apsolutizma vladarevu potvrdu u sklopu cjelovitog plana izgradnje željezničkog sustava Monarhije, koji je objavljen potkraj 1854; tu se predviđa priključenje Siska i Karlovca (preko Zagreba odn. Zidanog Mosta) na tršćansku prugu.¹¹

Nakon što je tršćanska pruga bila 1857. dovršena, posebno se »Društvo južnih željeznica« usmjerilo na rijeke Dravu i Savu, da bi robni prijevoz s tih vodenih magistrala neposredno zahvatilo isturenim krakovima svoje željezničke mreže. U Podravini je tome imala poslužiti pruga do Barča, a jednaku ulogu dobiva u Posavini pruga Zidani Most—Zagreb—Sisak (puštena u promet 1862) s kasnijim odvojkom Zagreb—Karlovac (1865). Time je bio

⁹ B. Stulli, n. dj., I/569.

¹⁰ I. Karaman, Privredni položaj hrvatsko-slavonskog područja u Habsburškoj monarhiji nakon ukidanja feudalnih odnosa, 1849—1873. (u knjizi: I. Karaman, »Privreda i društvo ...« n. dj.), 78—83.

¹¹ B. Stulli, n. dj., I/578, 627—629.

zadan snažan udarac trgovinskom prometu Rijeke, Senja i drugih primorskih luka.¹²

Riječki privredni krugovi nastojali su od početka pedesetih godina 19. st. izbjeći trgovinsko-prometnu izolaciju svoga grada, koja je zaprijetila uslijed austrijskog isključivog usmjeravanja prema tršćanskoj luci. Dapače, pod uvjetima prevladavajućeg utjecaja bečkih faktora (napose u vrijeme apsolutizma) tražili su izlaz u izravnom priključivanju Rijeke austrijskoj koncepciji prometnog sustava. Tako npr. riječka Komora u spomenutom prvom izvještaju za 1852. upozorava na mogućnost uspostave relativno kratkog željezničkog spoja od stanice Sv. Petar (Pivka) na tršćanskoj magistrali do Rijeke, čime bi ovaj emporij mogao sebi osigurati barem dio robnog prometa iz unutrašnjosti Monarhije; pritom se ističe povoljan položaj riječke luke za daljnju otpremu robe pomorskim putem uzduž istočne (habsburške) obale Jadrana, sve do Boke kotorske. U podnesku što ga je Komora uputila u proljeće 1855. bečkom ministarstvu trgovine potiče se priključivanje Rijeke uz »Južne željeznice«, s nadom da će se (nakon izgradnje predviđenog odvojka od Zidanog Mosta prema Zagrebu) izvozni i uvozni promet hrvatsko-slavonskog područja prema sjevernojadranskim lukama privući u sklopu austrijske mreže pruga.¹³ Početkom šezdesetih godina 19. st. takvu je orijentaciju riječkih krugova naročito naglašavao Antonio Felice Giacich, inače istaknuti predstavnik autonomaske politike.¹⁴

Stvarno je već u objavljenom službenom planu izgradnje željezničkog sustava Monarhije iz 1854. bio predviđen odvojak »Južnih željeznica« Sv. Petar—Rijeka; ali do realizacije trebalo je pričekati još dvadesetak godina (tj. do 1873).¹⁵

Veću pažnju posvećuju Riječani ipak naporima oko modernizacije robnog prijevoza na pravcima preko primorsko-goranskog područja, od unutrašnjih pretovarnih središta Karlovca i Siska. U tome je postojala mogućnost suradnje sa zainteresiranim hrvatskim ili mađarskim privrednim krugovima, naročito na tradicionalnom magistralnom pravcu iz ugarske nizine (»alföld«) preko slavonskih krajeva — kao i pri ranijim inicijativama četrdesetih godina 19. st. za prugu od Vukovara do Rijeke (tzv. »alföldska željeznica«). Pod novim okolnostima pedesetih i šezdesetih godina 19. st. ističe se kao najvažniji zadatak osiguranje željezničkog spoja na dionici od Pokuplja (Sisak ili Karlovac) do Rijeke, kako bi se otklonile nepovoljne posljedice privlačenja ugarsko-hrvatskog prometa preko »Južnih željeznica« na tršćansku luku.

U tom smislu izjašnjava se riječka Komora u svom izvještaju za razdoblje 1854—1857. g. (objavljenom 1858), naglašavajući da je već u svibnju

¹² Z. Jelinović, Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi (Zagreb 1957), 67—72.

¹³ B. Stull, n. dj., I/621—624, 630—631.

¹⁴ B. Stull, n. dj., II/252—253, 259, 274—275, 286—287, 292—295.

¹⁵ I. Karaman, Privredni razvitak grada Rijeke u doba pogodbenog sustava do prvoga svjetskog rata (u knjizi: I. Karaman, »Privreda i društvo ...« n. dj.), 141.

1857. uzalud tražila od bečkog ministarstva trgovine odobrenje (koncesiju) za trasiranje spomenute dionice vlastitim sredstvima. Takav zahtjev Komora obnavlja nakon pada apsolutizma, pa je ovu inicijativu vodio zaseban komorski odbor a tehničke radove izvodio inž. Giuseppe Bainville; Komora je potkraj 1861. dobila traženu koncesiju (u trajanju od godinu dana), ali je pritom ostalo očuvano prioritetno pravo »Društva južnih željeznica« za eventualnu izgradnju pruge.¹⁶ Istodobno se potreba takve željezničke pruge obrazlaže i u brošuri »Bisogni e voti dela città di Fiume« (1861), ali je ovdje u duhu autonomaške politike težište stavljeno na izravnu podršku mađarskih faktora.¹⁷

Međutim, u to doba (početkom šezdesetih godina 19. st.) niču širom sjeverne Hrvatske mnogobrojni prijedlozi i projekti za gradnju željeznica, pri čemu najveći dio slijedi tradicionalne putove tranzitne i izvozne trgovine prema lukama sjevernog Jadrana. U tim inicijativama često se odražavaju suprotstavljeni interesi pojedinih gradova ili krajeva. Stoga je ban Josip Šokčević sazvao u kolovozu 1862. posebnu »željezničku konferenciju« u Zagrebu, uz sudjelovanje predstavnika privrednog i političkog života Banke Hrvatske i Slavonije, na kojoj je kao magistralni pravac od zajedničkog interesa prihvaćena tzv. »zemunsko-riječka željeznica«. Iduće godine taj je projekt odobrio i vladar, a u ljetu 1863. povjerena je koncesija za trasiranje pruge jednom udruženju zapadnoevropskih (prvenstveno belgijskih) kapitalista na čelu s grofom Villermontom.¹⁸

Udruženje »Chemin de fer de Semlin — Fiume et embranchements« uložilo je od 1863. do 1868. prema vlastitim navodima između šest i osam stotina tisuća forinti u pripremne radove za zemunsko-riječku željeznicu (napose na terenu prekokupske Hrvatske). Ali, nakon dualističke podjele Habsburške Monarhije 1867/1868, vještim postupkom nadležnog budimpeštanskog ministarstva prometa oduzeta je belgijskom udruženju mogućnost daljnjeg sudjelovanja u tom pothvatu; u sklopu nove prometne politike vodećih mađarskih društveno-političkih faktora odustaje se od izravnog izvoza agrarnih produkata preko područja sjeverne Hrvatske i usredotočuje cjelokupan promet u metropoli.

Ostajući po nametnutoj ugarsko-hrvatskoj Nagodbi 1868. pod jurisdikcijom budimpeštanske vlade, Rijeka se sada potvrđuje kao glavna luka za pomorski izvoz agrarnih i industrijskih proizvoda Ugarske. U sklopu spomenute mađarske prometne politike, zasnovane na zvjezdastoj mreži željezničkih pruga sa središtem u glavnom gradu Budimpešti, odmah počinje oblikovanje magistrale koja će voditi od metropole izravno na Rijeku. Ugarski Sabor donio je zak. čl. XLIX/1868. po kojem će se na državni trošak kao ključna dionica izgraditi pruga od Karlovca do Rijeke. Taj je zadatak

¹⁶ B. Stulli, n. dj., I/680—685; II/81—85, 92.

¹⁷ B. Stulli, n. dj., II/72—79.

¹⁸ I. Karaman, Problemi kapitalističke privrede sjeverne Hrvatske u razdoblju između nagodbe i njezine revizije, 1868—1873. (»Radovi Instituta za hrvatsku povijest« 6, Zagreb 1974), 122—126.

povjeren novim natječajem 1869. jednom konzorciju mađarskog, austrijskog i francuskoga kapitala (konačno dovršenje čitave magistrale ostvareno je potkraj 1873).¹⁹

Razvitak pomorske privrede (pomorski promet, izgradnja luke i jedrenjačka brodogradnja)

Pomorski promet Rijeke ocrtava prvi izvještaj ovdašnje Trgovinsko-industrijske komore za 1852. u kojem se navodi da je ukupna vrijednost godišnjega trgovinskog izvoza i uvoza preko riječke luke tada dosegla gotovo deset milijuna forinti. Trgovačka mornarica u vlasništvu poduzetnika s Primorja obuhvaćala je oko 38,5 tisuća tona kod brodova za dugu plovidbu, a nešto manje od 5,5 tisuća tona kod jedinica velike i male obalne plovidbe; ukupna vrijednost ove flote procjenjuje se približno na 2,5 do 3 milijuna forinti.²⁰

Tokom pedesetih i šezdesetih godina 19. st. ostvaruje se pomorski promet riječke luke najvećim dijelom jedrenjacima, premda tada već godišnje prolazi kroz nju i stotinjak austrijskih parobroda. Njihov broj kreće se po petogodišnjim razdobljima kako slijedi:

1848—1852.	154 parobroda,
1853—1857.	497 parobroda,
1858—1862.	648 parobroda,
1863—1867.	648 parobroda.

Prvi strani parobrod uplovio je u riječku luku tek 1866; bio je to jedan engleski brod (672 t), koji je dovezao robe za 42.000 for. a odvezao za nešto manje od 10.000 for.²¹

U sastavu riječke trgovačke mornarice, međutim, sve do nagodbenoga doba nema brodova na parni pogon. Tako su 1870. ovdje bila upisana kod duge plovidbe 264 jedrenjaka (sa 76 tisuća NRT), dok je kabotažnu plovidbu obavljalo stotinjak manjih jedinica.²²

U ovom su razdoblju nastavljeni opsežni radovi na izgradnji gradske luke, započeti u 1847. U tu svrhu tok Rječine preusmjeren je istočnije od novo oblikovane Delte, a u starom riječnom koritu uređen kanal za manje lađe i čamce. Taj je kanal (500 m dužine, 33 m širine) zaštićen valobranom (280 m), a ujedno je obala kanala uređena za teretni promet.

Istodobno oblikuje se morska luka Rijeke, smještena pred prostorom Staroga grada. Gradska obala (»Lido«, 130 m) povezivala je »Adamićev gat« (61 m dužine, 16 m širine), podignut na zapadnoj strani luke, s istočnom

¹⁹ ***, Fiume ... n. dj., 300—309.

²⁰ B. Stulli, n. dj., I/621.

²¹ ***, Fiume ... n. dj., 193.

²² R. F. Barbalić, Brodarstvo Rijeke kroz vjekove (u zborniku: »Rijeka« n. dj.), 101.

teretnom obalom (dugom 200 m); cjelokupni vodeni prostor nove riječke luke zaštićivao je prema otvorenom moru »Lukobran Marije Terezije«, tada izgrađen u početnoj dužini od 250 m. Time su stvoreni znatno povoljniji uvjeti za tranzitni trgovinski promet preko ovoga sjevernojadranskoga emporija.²³

Međutim, u »Promemoriji« od 1. IX 1860. (koju su predstavnici privrednog i političkog života Rijeke uputili austrijskom ministru financija) upozorava se na negativne posljedice što ih trpi privreda ovoga grada i posebno riječko pomorsko poduzetništvo uslijed ojačane konkurencije Trsta, nakon dovršenja tršćanske željeznice 1857. U tom spisu ističe se da će pod tim okolnostima morati napustiti ovaj grad sav trgovinski promet koji još Rijeku oživljava, kabotažno brodarstvo, pa čak i brodogradnja, te potražiti emporij u kojem mogu jeftinije proći, a dijelom su ga u Trstu već i našli.²⁴

U kojoj je mjeri u doba prevladavajućeg utjecaja austrijske privredne politike Rijeka zaostajala za usponom Trsta pokazuje i usporedba njihovog pomorskog prometa 1867. Vrijednost otpremljene i dopremljene robe preko ovih dviju luka iznosila je te godine u milijunima forinti:

	Rijeka	Trst
izvoz	5,4	104,2
uvoz	6,2	89,0
svega	11,6	193,2

Vlasnici trgovačkih jedrenjaka iz Rijeke i ostalih primorskih središta nalazili su potkraj šezdesetih i početkom sedamdesetih godina 19. st. mogućnost prosperiteta sudjelovanjem u tadašnjem naglom jačanju pomorskog prijevoza žitarica iz Sjedinjenih Američkih Država na evropsko tržište. Ta je posljednja konjunktura jedrenjačkoga brodarstva ujedno utjecala i na kretanje u našem brodograđevnom poduzetništvu.

U manufakturno-industrijskoj privredi grada Rijeke zauzimala je sredinom 19. st. jedrenjačka brodogradnja istaknuto mjesto — zahvaljujući ulozi ovoga emporija u pomorstvu sjevernog Jadrana, zatim povoljnim mogućnostima nabave nužne drvene građe u primorsko-goranskom području i dalje u unutrašnjosti, kao i stoljetnoj tradiciji domaćih brodograđevnih majstora. Uz veće ili manje pothvate za izradu jedrenjaka, razvija se na riječkom tlu i prateća produkcija raznovrsne brodarske opreme: platna za jedra, užarije, sidra, kao i počeci proizvodnje brodskih motora.²⁵

Tako 1851. nalazimo u Rijeci (uz tri veća brodogradilišta) tri radionice užadi i jednu za sidra; ovdašnja tvornica platna za jedra zapošljavala je 18 radnika i raspolagala parostrojem (6 KS). Kao znak novog vremena utemeljeno je na riječkom tlu 1854. dioničko društvo »Stabilimento tecnico«, koje se uglavnom posvećuje proizvodnji brodskih strojeva. Poduzetnička

²³ ***, Fiume ... n. dj., 181.

²⁴ B. Stullí, n. dj., II/64.

²⁵ D. Klen, Tri izvještaja o Rijeci iz 1851. i 1852. god. (»Jadranski zbornik« 1, Rijeka—Pula 1956), 231—242.

glavnica ovoga pothvata iznosila je 40.000 forinti, a šezdesetih godina zapošljava i do četiri stotine radnika.

Veliki uspon doživljava brodograđevna djelatnost na Primorju (u Rijeci, Bakru i Kraljevici) tokom pedesetih godina 19. st. Tako je npr. od 1850. do 1857. ovdje izgrađeno 276 brodova s 96 tisuća tona, u vrijednosti od preko deset milijuna forinti.²⁶

O tome govori i spomenuta »Promemorija« iz 1860. slijedećim riječima: »Rijeka se je s nagnućem i spretnošću posvetila gradnji brodova, njezina brodograđilišta postigla su u svega nekoliko godina zavidan polet koji osigurava stalnu i dobru zaradu stotinama radničkih obitelji. Potrebne količine brodograđevnoga drva što se ovdje prerađuje, kao i onog što se izvozi u inozemstvo, nabavlja u prostranim hrvatsko-slavonskim šumama. Rijeka je u kratkom roku otpremila sa svojih šķverova oko 190 lađa duge plovidbe sa zapreminom od 62.000 tona, što je gotovo četvrtina poslovnih sredstava austrijske trgovačke mornarice; njihova je vrijednost približno 6,365.000 forinti, a najvećim su dijelom vlasništvo pomorskih poduzetnika naseljenih u ovom i susjednim okružjima.²⁷

Prema podacima za 1865. bilo je na riječkom tlu (uključujući obalni pojas od Brguda do Martinšćice) osam brodograđevnih pothvata, u rukama poduzetnika: Bačić-Belac, Brazzaduro, Jakovčić, Katalinić, Kozulić, Sablić, Schiavon i Vranjican.²⁸

Podaci o kretanju brodogradnje na Primorju tokom pedesetih i šezdesetih godina 19. st. upućuju na određene kvalitativne promjene u organizaciji ove djelatnosti, jer se prosječni opseg proizvedenih plovnih jedinica povećavao. To se vidi, primjerice, iz usporedbe broja izgrađenih jedrenjaka i njihove tonaže (u Rijeci, Bakru i Kraljevici) u petogodišnjim razmacima:

1846.	22 broda,	6480 t (ili prosječno 295 t),
1851.	35 brodova,	9466 t (ili prosječno 270 t),
1856.	38 brodova	14429 t (ili prosječno 380 t),
1861.	7 brodova,	2262 t (ili prosječno 323 t),
1866.	16 brodova,	9862 t (ili prosječno 616 t).

Može se također spomenuti da je u vrijeme dualističke podjele Monarhije (1867/1868) ovdje godišnje građeno više od dvadeset jedrenjaka, prosječne veličine oko 500 t.²⁹

Taj kratki pregled predočava rast proizvodnje do potkraj pedesetih godina, prolaznu krizu oko 1860. i ponovnu povoljnu konjunkturu prema kraju šezdesetih godina 19. st. No, ujedno upozorava da se uz širenje kvantitativnog opsega brodogradnje javlja i težnja za izradom sve većih plovnih jedinica (pa i u doba relativne stagnacije). Tako je npr. 1851. realizirano oko 9,5 tisuća tona puštanjem u more 35 brodova, dok se desetljeće i pol

²⁶ ***, Fiume ... n. dj., 193.

²⁷ B. Stulli, n. dj., II/63.

²⁸ R. F. Barbalić, Brodarstvo Rijeke ... n. dj., 95.

²⁹ R. Bićanić, Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji (Zagreb 1951), 130.

kasnije (1866) sličan opseg ostvaruje sa svega 16 novih jedrenjaka — ali s udvostručenom prosječnom veličinom. Ovaj je proces nužno zahtijevao snažnije i tehnički bolje opskrbljene proizvodne pogone, uz znatniji poduzetnički kapital.

Stanje i problemi manufakturno-industrijskog poduzetništva

Sredinom 19. st. nalazimo u Rijeci (uz već spomenuta poduzeća, što su bila povezana s brodograđevnom djelatnošću) desetak pothvata u raznovrsnim granama prerađivačke privrede, koji prelaze uske okvire cehovskog obrta. Njihov osnutak i razvitak u epohi manufaktura od kraja 18. st. pretežno je uvjetovan povoljnim okolnostima tranzitnog (izvoznog i uvoznog) robnog prometa preko riječkog emporija — što je poduzetnicima osiguravalo lakšu opskrbu nužnim sirovinama, te prodaju vlastitih proizvoda na tržišta susjednih ili prekomorskih zemalja.

U svojem prvom izvještaju za 1852. procjenjuje riječka Komora ukupnu vrijednost godišnje produkcije ovdašnjih industrijskih (odn. manufakturnih) pogona na dva do tri milijuna forinti. Od starijih poduzeća ističe se skupina trgovačkih mlinova (namijenjenih izvozu, a ne lokalnim potrebama), zatim ostale uobičajene radionice u našim gradskim naseljima toga vremena kao npr. pivovare, voštarnice, kožare i sl.; najvažnija starija krupna tvrtka je »Tvornica papira Smith et Meynier«. Početkom pedesetih godina nastaje nekoliko znatnijih novih tvorničkih poduzeća: državna »Tvornica duhana«, zatim dioničarski pothvat za produkciju kemijske robe (»Stabilimento prodotti chimici«) i gradska plinara.³⁰

Riječki mlinovi na vodeni ili parni pogon (uz koje se dijelom vezuju također pothvati za proizvodnju tjestenine i drugih sličnih produkata) razvili su se na temelju tradicionalnog živog trgovinskog tranzita ugarsko-hrvatskog agrara preko sjevernojadranskih luka. Ali, sredinom 19. st. uslijed visokih troškova riječnog i cestovnog prijevoza robe iz unutrašnjosti ovdje je u znatnoj mjeri prisutna konkurencija jeftinijih žitarica iz južnih krajeva Rusije.

Poduzeće velikog mlina u Žaklju (osnovano 1830. kao »Stabilimento commerciale di farine«) djelovalo je na vodeni pogon, uz godišnju proizvodnju oko 200.000 mjerova brašna. Početkom šezdesetih godina raspolaže strojevima snage 95 KS, a nakon požara 1862. izvršena je temeljita obnova. Svoje prerađevine otprema žakaljski mlin u zemlje istočnog Sredozemlja, zatim u Englesku, Brazil, Južnu Afriku i Indiju.

Paromlin u Ponsalu prerađivao je žitarice za potrebe ovdašnje tvornice tjestenine (osnovane 1845), a godišnji kapacitet mu je oko 30.000 mjerova žita. Početkom pedesetih godina 19. st. utemeljen je još jedan paromlin u Rijeci, koji djeluje kao dioničko društvo; raspolagao je snagom strojeva od 40 KS i godišnje prerađivao oko 120.000 mjerova žita.³¹

³⁰ ***, Fiume ... n. dj., 263—264.

³¹ I. Karaman, Privredni položaj hrvatsko-slavonskog područja ... n. dj., 69—70.

Obilježja riječkih mlinarskih pothvata ocrtava »Promemorija« iz 1860. slijedećim riječima: »Rijeka i njezina okolica ima mlinove, koji su uređeni na engleski i američki način uz znatno ulaganje kapitala; dijelom koriste vodenu, a dijelom parnu snagu. Godišnje samelju 7 do 800.000 mjerova pšenice i svoje proizvode otpremaju u Trst, Istru, Dalmaciju, na Levant, kao i u Brazil, dapače preko Aleksandrije sve do Indije.« Ujedno se naglašavaju poteškoće zbog visokih prijevoznih nameta na Lujzinskoj cesti, što utječe na znatan udio ruskog i talijanskog žita u riječkom mlinarstvu.⁸²

Ova prosperitetna grana industrijske privrede grada Rijeke uskoro će doživjeti teške dane (jednako kao i trgovački mlinovi širom sjeverne Hrvatske), kad nakon dualističke podjele Monarhije ekonomska politika mađarske vlade beskompromisno zaštićuje interese mlade budimpeštanske mlinске veleindustrije u rukama domaćega kapitala.

Prvi riječki prerađivački pothvat industrijskog karaktera bila je »Tvornica papira« (koja se razvija od 1821), te pod upravom W. C. Smitha i Charlesa Meyniera afirmira nadalje tokom pedesetih i šezdesetih godina 19. st. svoju produkciju. Temeljna glavica poduzeća iznosila je 1848. pola milijuna forinti, a uz vodeni pogon (na toku Rječine) koristi i parostrojeve.⁸³ Prema navodima »Promemorije« iz 1860. nabavljala je ova tvornica godišnje iz unutrašnjosti preko 20.000 centi dronjaka (tekstilnih otpadaka), za proizvodnju izvanredno kvalitetnog papira koji izvozi širom svijeta. U to je vrijeme zapošljavala do šest i više stotina radnika.

U doba apsolutizma utemeljena je na riječkom tlu državna »Tvornica duhana«, koja se smještava u zgradi nekadašnje rafinerije šećera (što se tada još nalazila uz obalu mora). U prvim godinama zapošljavalo je to poduzeće oko tisuću osoba, a taj se opseg do sredine šezdesetih godina 19. st. udvostručio; primjenjuje i upotrebu parostrojeva. Proizvodnja duhana i duhanskih prerađevina stalno se povećava. Specifično obilježje daje ovom pothvatu prevladavajući udio ženske radne snage (a to će obilježje »Tvornica duhana« trajno zadržati).

Početkom pedesetih godina 19. st. osniva se dioničko društvo »Stabilimento prodotti chimici« (u Čerevici), koje uz primjenu parostrojeva proizvodi raznovrsne kemikalije. U »Promemoriji« iz 1860. ističe se da ova kemijska tvornica opskrbljuje svojim produktima austrijsko-slovenske i talijanske pokrajine u sastavu Habsburške Monarhije. Drugo znatnije poduzeće kemijske grane u Rijeci bila je gradska plinara, utemeljena 1851. s kapitalom od 70.000 forinti.

Tokom šezdesetih godina 19. st. u nepovoljnim uvjetima stvorenim tršćanskom konkurencijom i izolacijom riječkog emporija od željezničke mreže Monarhije, nije ovdje utemeljeno neko novo znatnije poduzeće tvorničke industrije trajnijega djelovanja, premda se pojavljuju i pojedinačni pokušaji takvih investicija. Tako se npr. oko 1861. spominje nastojanje bečkog poduzetnika C. Warhaneka da u Rijeci potakne prerađu riba i povrća, što je

⁸² B. Stulli, n. dj., II/63.

⁸³ D. Klen, Tvornica papira — Rijeka (Rijeka 1971), 12—42.

potom preuzelo poduzeće tršćanskih kapitalista »Prima fabbrica conserve in Fiume« (za produkciju konzervi sardina na francuski način). Vrijedi također zabilježiti djelatnost ovdašnjih kožarskih pothvata, kao i više radionica u raznovrsnim prehrambenim ili kemijskim strukama.³⁴

Grad i njegovo stanovništvo

Kao što se moglo uočiti iz dosad prikazanoga, u razdoblju apsolutizma i tokom prednagodbena doba (do 1868) ostaje kontinentalni trgovinski promet Rijeke s prostranim zaleđem ovisan o stanju robnog prijevoza na Lujzinskoj cesti. Širenje modernih, željezničkih prometnica na teritoriju Habsburške Monarhije nije još izravno doseglo do riječke luke — ali je zato izgrađena mreža »Južnih željeznica« svojom usmjerenošću prema Trstu ozbiljno ugrozila položaj i ulogu Rijeke na sjevernom Jadranu. Napori riječkih privrednika da prevladaju ovu prometnu izoliranost dat će ploda tek u novoj, nagodbenoj eri.

Pomorska privreda Rijeke bilježi između 1848. i 1868, u cjelini uzevši, dosta povoljne rezultate s obzirom na brodograđevnu djelatnost, te u pogledu proširivanja i poboljšanja gradske luke; stagnantno stanje pomorskog prometa posljedica je nedostatka odgovarajućih željezničkih spojeva prema kontinentalnom zaleđu. Ali, nužno je pritom naglasiti da i one grane riječke pomorske privrede koje pedesetih i šezdesetih godina 19. st. pokazuju uspjeh ostaju još posve u okvirima tradicionalnog ekonomskog i tehničkog sustava, zasnovanog na jedrenjaštvu. Industrijska revolucija što se u to vrijeme javlja u zemljama Habsburške Monarhije tek je marginalno dotakla Rijeku podjednako na kopnu i na moru.

Pothvati prerađivačke privrede grada Rijeke nose po svojim ekonomsko-tehničkim obilježjima oko 1850. uglavnom još manufakturni karakter, premda se u ponekima primjenjuju i prvi parni strojevi. Uz radionice u vlasništvu individualnih privrednika prisutno je kod većih poduzeća također dioničko udruživanje osnivačkih kapitala. Neki krupniji novi pothvati koji u Rijeci nastaju tokom pedesetih (i šezdesetih) godina 19. st. iskazuju već u znatnoj mjeri obilježja tvorničke industrije, što se u isto vrijeme očituje i pri reorganizaciji pojedinih starijih pogona na riječkom tlu.

U skladu s relativno skromnim razvitkom industrijsko-kapitalističkog poduzetništva, ostaje i novčarska privreda do 1867/1868. ograničena na svega jednu samostalnu kreditnu ustanovu (uz filijalu »Narodne banke«, s vrlo malom poslovnom aktivnošću). Bila je to »Gradska štedionica/Cassa comunale di risparmio«, osnovana 1858. kao gradska institucija, tj. bez dioničke glavnice; radom je započela 1. I 1859. te postupno jačala svoje poslovne mogućnosti štednim ulozima lokalnog stanovništva. Prvi bankovni zavodi, s jačim kapitalom, javljaju se u gradu Rijeci tek u nagodbeno doba (kao npr. »Riječka banka/Banca fiumana«, osnovana 1871/1872, i dr.).³⁵

³⁴ I. Karaman, Privredni razvitak grada Rijeke ... n. dj., 156—157.

³⁵ I. Karaman, Problemi kapitalističke privrede ... n. dj., 99.

Pod utjecajem ocrtanih privrednih kretanja razvija se i stanovništvo na riječkom tlu tokom pedesetih i šezdesetih godina 19. st.³⁶ Prema popisu iz 1851. bilo je ovdje oko 12,5 tisuća žitelja; od toga je hrvatskog pučanstva bilo 11,5 tisuća (ili 92%), a talijanskog pučanstva je tada evidentirano nešto manje od sedam stotina osoba (ili 5,5%).

Porast stanovništva u gradu Rijeci i u okolnim, prigradskim naseljima do početka nagodbenoga doba pokazuje slijedeća tablica:

Godina	Svega	Od toga			
		u gradu		u okolici	
		broj	%	broj	%
1850.	12702	9753	76,8	2949	23,2
1857.	15528	11853	76,3	3675	23,7
1869.	17884	13314	74,4	4570	25,6

Kao što se može uočiti iz ovog pregleda, na upravnom području Rijeke živjelo je tada oko 3/4 pučanstva u samom urbaniziranom naselju, a ostalo tvore žitelji okolnih manjih naselja pretežno seoskoga karaktera. U toku pedesetih godina 19. st. (1850—1857) taj se odnos bitnije ne mijenja, jer se broj osoba podjednako na užem gradskom području i izvan njega povećava za 22—24%. Međutim, u doba privrednih poteškoća nakon 1857. u gradu nastupa stanovito usporavanje rasta stanovništva (pa je taj rast gotovo upola sporiji nego u prethodnom razdoblju); tako je na području urbanog središta od 1850. do 1857. broj žitelja povećan za 2.100 osoba — dok od 1858. do 1869. to uvećanje iznosi svega 1461 osobu. U prigradskim naseljima, naprotiv, i u šezdesetim godinama nastavljen je trend iz prethodnog razdoblja. Zbog toga je 1869. nešto povećan udio vanjskih naselja u sastavu ukupnoga stanovništva Rijeke.

RIJEKA OD UGARSKO-HRVATSKE NAGODBE 1868. DO RASPADA HABSBUŠKE MONARHIJE 1918.

Upravno-političke prilike u gradu Rijeci pod nagodbenim režimom

Organizacija upravno-političkog sistema na izdvojenom teritoriju grada Rijeke («corpus separatum») tokom pola stoljeća dualističke vladavine zasnivala se na tzv. Provizoriju,³⁷ koji je reguliran vladarevom odlukom od 28. VII 1870. Najviša ličnost tog sistema bio je guverner Rijeke i ugarsko-hrvatskog primorja, što ga na prijedlog mađarske vlade imenuje kralj; nadležnost mu je podjednako obuhvaćala nadzor nad javnom upravom u gradu Rijeci, kao i nad pomorstvom ukupnog primorja Transljantije (tj.

³⁶ F. Barbalić, Pitanje narodnosti u Rijeci (u zborniku: »Rijeka«, n. dj.), 15—34.

³⁷ ***, Fiume ... n. dj., 322—327.

jadranskog obalnog područja između granice prema Istri i prema Dalmaciji, ali isključivo u pitanjima pomorske djelatnosti).

U takvoj dvojnoj guvernerovoj funkciji odražava se svojevrsni kompromisni spoj ranije šire teritorijalne koncepcije tzv. Ugarskog primorja i nagodbene stvarnosti Rijeke u opsegu koji tvori »corpus separatum«. Dok je pomorske poslove obavljala zasebna Pomorska vlast pod guvernerovim predsjedništvom (sa sjedištem u Rijeci), na riječkom gradskom području očuvana je tradicionalna organizacija javne uprave sa zastupničkom skupštinom i biranim gradonačelnikom.

Provizorij je stupio u život 29. VII 1870. vladarevim imenovanjem prvoga guvernera u osobi grofa J. Zichyja. Do raspada Monarhije izmijenilo se na toj funkciji desetak ličnosti, koje su bile eksponenti vladajućih snaga dualističke orijentacije. U skladu s reprezentativnim karakterom guvernerske časti povjeravana je gotovo isključivo članovima starih mađarskih magnatskih obitelji (grofovi Zichy, Szápáry, Batthyany i dr.).³⁸ Prvotno guvernerovo sjedište blizu obale zamijenjeno je potkraj stoljeća novom palačom na uzvišici iznad grada, što je podignuta 1893—1895. po zamisli arhitekta Hauszmanna (koji je, inače, dao znatan doprinos tadašnjem urbanističko-graditeljskom preoblikovanju ugarske metropole).³⁹

Unutrašnja uprava u gradu regulirana je pravilnikom iz 1872. što se odnosi na uže urbano središte Rijeke i na tri prigradske podopćine: Plase (s naseljima Mlaka, Pehlin, Sv. Nikola, Škurinje), Kozala (s naseljima Pulac, Rastočine, Sv. Katarina) i Drenova (s naseljima Grohovo, Kaplari, Kučići, Podbreg). Zastupnička skupština / rapresentanza brojila je 56 članova, od čega su podopćine birale ukupno samo šestoricu; trajanje zastupničkog mandata utvrđeno je na šest godina. Na čelu gradske uprave nalazio se izabrani predsjednik skupštine s titulom gradonačelnika / podestà, koji je morao dobiti vladarevu potvrdu; njemu su uz bok stajala dva potpredsjednika. Izvršnu vlast obavlja gradsko vijeće / magistrato civico, preko svojih ureda, odbora itd.⁴⁰

Tokom prvih desetljeća nagodbenog razdoblja (sve do 1896) na funkciju gradonačelnika opetovano je biran Giovanni Ciotta, predstavnik nagodbenjačkog riječkog građanstva. Potkraj stoljeća vodstvo upravnog i političkoga djelovanja na riječkom tlu preuzima novi naraštaj, u kojem se među autonomnaškim intelektualcima ističu Michele Maylender ml., Ricardo Zanella i Antonio Vio ml. Oni se sukobljavaju s rastućim tendencijama mađarizacije riječke sredine, ali također sa širenjem društveno-političke aktivnosti hrvatskih krugova tadašnje Rijeke i Sušaka. Tome se u redovima autonomnaša suprotstavljaju sve naglašenije talijanske i talijanaške (iredentističke) značajke, do propasti Austro-Ugarske Monarhije na kraju prvog svjetskog rata.⁴¹

³⁸ ***, Fiume ... n. dj., 92—93.

³⁹ R. Matejčić, Razvoj arhitekture u 19. stoljeću u Rijeci (»Dometi« 4—5, Rijeka 1985), 45—52.

⁴⁰ ***, Fiume ... n. dj., 310—318.

⁴¹ M. Marjanović, Rijeka od 1860. do 1918. (u zborniku: »Rijeka« n. dj.), 215—252.

Uloga Rijeke u vanjskotrgovinskom sustavu Ugarske i razvoj njezinih željezničkih komunikacija sa zaleđem

Tokom pola stoljeća dualističke vladavine u Austro-Ugarskoj Monarhiji (od 1867/1868. do prvog svjetskog rata) cjelokupni društveni i privredni razvitak Rijeke kreće se uglavnom u znaku njezine tradicionalne uloge kao pomorskog emporija, koji posreduje u izveznoj trgovini agrarnim i industrijskim proizvodima Ugarske. Stoga je za život i djelatnost ovdašnjeg stanovništva od bitnog utjecaja bio položaj koji Rijeka dobiva u sklopu modernog prometnog sustava istočne polovine Monarhije (Translajtanije), osobito s obzirom na oblikovanje novih kopnenih i pomorskih (tj. željezničkih i parobrodskih) veza između ugarskoga zaleđa i vanjskih tržišta.

Prilike, okolnosti i uvjeti u kojima su tadašnji poduzetnici na riječkom tlu morali posloovati reljefno se odražavaju u njihovim reagiranjima na različite koncepcije i postupke vodećih ekonomsko-političkih faktora Austrije i Mađarske, naročito u odnosu na stvarne potrebe riječke privrede. O tome osobito govore redovni izvještaji ovdašnje Trgovinsko-industrijske komore, kao i drugi materijali iz rada tog foruma — što je zastupao interese građanskog, kapitalističkog poduzetništva u Rijeci.⁴²

Nametnutom ugarsko-hrvatskom Nagodbom 1868. osigurala je budimpeštanska vlada dominantni utjecaj u oblikovanju suvremenog (željezničkog) prometnog sustava i na prostoru sjeverne Hrvatske. Neposredno potom odbačen je raniji projekt »zemunsko-riječke željeznice«, na kojem je od 1863. radilo udruženje belgijskoga kapitala, te je sva pažnja posvećena uspostavi izravnog magistralnog spoja od ugarske metropole do Rijeke. Izgradnja dionice od Karlovca do mora povjerena je novom međunarodnom konzorciju (uz sudjelovanje mađarskih faktora), pa je budimpeštansko-riječka pruga konačno 23. X 1873. puštena u promet.⁴³

Iste godine (1873) dovršena je nešto ranije također dionica od stanice Sv. Petar (Pivka, na tršćanskoj magistrali) do Rijeke i tako realiziran željeznički spoj ove luke sa slovenskim zaleđem, te dalje do austrijskih i čeških pokrajina. No, tarifna politika bečke vlade i »Društva južnih željeznica« uspjela je gotovo potpuno paralizirati mogućnosti koje su se time otvarale za riječki emporij.

Samom uspostavom izravne željezničke veze od Budimpešte do Rijeke nisu niti na tom pravcu bile otklonjene sve smetnje za privlačenje ugarskog izvoza na riječku luku. Austrijsko »Društvo južnih željeznica« još niz godina ostaje vlasnikom nekih dionica ove magistrale što ih je bilo ranije

⁴² Trgovačko-industrijska komora u Rijeci publicirala je svoje redovne izvještaje (dalje citirano: Izvještaji TIKR) do potkraj 19. st. pod naslovom »Rapporto statistico-economico della Camera di Commercio e d'Industria in Fiume«, a potom pod naslovom »Relazione sommaria sulla situazione economica in Fiume«. Raznovrsni dokumentarni anketni materijali za pripremu spomenutih izvještaja nalaze se u Historijskom arhivu u Rijeci, Fond Trgovačko-industrijske komore u Rijeci (dalje citirano: HAR, Fond TIKR).

⁴³ I. Karaman, Privredni razvitak grada Rijeke ... n. dj., 141—144.

podiglo (u sklopu svoje prometne politike na istoku). Osim pruga na tlu Ugarske, ključnu poziciju ovoga društva osiguravao je u Banskoj Hrvatskoj dvokraki spoj preko Zagreba do Siska i Karlovca. Tako je austrijsko udruženje moglo i nadalje pomoću prikladnih tarifnih nameta favorizirati usmjerenje trgovinskih tokova prema Trstu: prijevoz žitarica i brašna od Budimpešte bio je stoga jeftiniji do Trsta nego do Rijeke, a otprema hrastovih dužica od Siska također jeftinija do tršćanske luke negoli do riječke.

Trgovinsko-industrijska komora Rijeke upozorava u izvještajima o ekonomskom stanju na njezinom području potkraj sedamdesetih godina 19. st. da izvoz ugarskog žita i brašna, kao i izvoz bačvarskih dužica iz slavonskih šuma, zbog tarifnih povlastica na prugama »Društva južnih željeznica« još uvijek većinom pripada Trstu — a ovi su artikli bili osnovne stavke ugarsko-hrvatske produkcije usmjerene na pomorski prijevoz do vanjskih tržišta.⁴⁴ Tako je npr. 1877. iz riječke luke otpremljeno manje od 80.000 hl žitarica, a iz Trsta je otpremljeno 1,170.000 hl; slična je situacija bila u izvozu brašna budimpeštanskih velemlinova. U prometu slavonskih dužica bilježila je Rijeku tada tek 1/10 opsega koji doseže izvoz preko Trsta: hrastovih dužica otpremljeno je bilo iste godine iz tršćanske luke 32,7 milijuna komada, a iz riječke luke samo 3,1 milijun komada (uz 7,2 milijuna komada bukovih dužica).

Zbog toga Komora ističe: »Iz ovoga se vidi u kojoj mjeri tranzit iz Ugarske za inozemstvo i nadalje ostaje, uslijed manjkavog položaja naših prometnih veza, skrenut od svojeg prirodnog puta...« Nužno je bilo državnom intervencijom oduzeti »Društvu južnih željeznica« utjecaj na prometne prilike u Translajtani — a to se moglo postići jedino otkupom (i podržavljenjem) dijelova već postojećih pruga.

Većina investicijskih zahvata u izgradnju željeznica na teritoriju Habsburške Monarhije uopće, pa tako i u Ugarskoj, bila je u početku u rukama raznih udruženja privatnoga kapitala (s jakim udjelom stranih financijskih snaga, te uz državne pogodnosti pri koncesioniranju). Mađarska vlada izvršila je oko 1880. na mnogim sektorima podržavljenje glavnih željezničkih magistrala, radi potpunijeg provođenja vlastite prometne politike. U istom cilju otkupljena je 1880. također dionica Zagreb—Karlovac (dok je pruga prema Sisku ostala u rukama »Društva južnih željeznica«). Uz taj otkupni ugovor sklopljen je bio trogodišnji sporazum o izjednačavanju tarifa u apsolutnom iznosu na relacijama do Rijeke i do Trsta, što je — s obzirom na manju udaljenost Rijeke od utovarnih središta u unutrašnjosti Translajtanije — praktično značilo da je cijena po jednom kilometru bila viša u slučaju prijevoza robe prema riječkoj luci.

Riječka Komora tada piše: »Vrijeme je da se povrati Ugarskoj ono što pripada Ugarskoj, koja je predugo ostala austrijskom kolonijom i sada odlučno namjerava živjeti nezavisnim životom.«⁴⁵ Tek novim sporazumom koji nastaje 1881. prilikom državnog zakupa dijela budimpeštansko-riječke pruge

⁴⁴ Izvještaji TIKR, 1875—1877, 16—18.

⁴⁵ Izvještaji TIKR, 1880, 8—10.

na tlu Ugarske, utvrđeno je bilo da će se cijena otpreme robe od Siska do Rijeke umanjiti u onom omjeru koliko je ta relacija kraća od prijevoza do Trsta.

Realno smanjivanje prijevoznih troškova za otpremu hrastove građe iz Posavine prema riječkoj luci odrazilo se neposredno osobito u porastu njezinoga izvoza bačvarskih dužica. Dok se potkraj sedamdesetih godina 19. st. opseg otpreme hrastovih dužica morem kretao od 3 do 6 milijuna komada godišnje, već 1882. taj se promet povećao na oko 20 milijuna komada, a uskoro doseže godišnje približno 40 milijuna komada takvih bačvarskih dužica.

Uz poticanje akcija u cilju uključivanja cjelokupne budimpeštansko-riječke magistrale u okvir mađarske željezničke politike kod privrednika Rijeke stalno je prisutna također težnja da se drugim sredstvima osigura privlačenje posavskog i podravskoga trgovinskog prometa prema ovoj luci. Već ranije je Komora podržavala ideju »alföldsko-riječke željeznice« ili njezine varijante »zemunsko-riječke željeznice«. Kad je razvojačenjem hrvatsko-slavonske Vojne krajine i izdvajanjem dijela tamošnjih šuma u državni posjed stvorena Krajiška investicijska zaklada, namijenjena je bila osobito podizanju željezničkih spojeva na području što je dotada stajalo pod vojnom upravom; time je otvorena mogućnost da se iz sredstava dobivenih prodajom državnih šuma pokrene izgradnja pruga na pravcu tradicionalnoga trgovinskog prometa u Posavini.⁴⁶

Međutim, isprva je podignuta samo dionica Dalj—Vinkovci—Brod (1878), koja je u vezi s austro-ugarskom okupacijom Bosne i Hercegovine poslužila naročito za privlačenje bosanske trgovine na sjever, prema Ugarskoj. Nasuprot tome, nastojalo se s austrijske strane bosansko-hercegovački izvoz uputiti na jug, prema Dalmaciji. Riječka Komora takva nastojanja uvijek gleda kao akciju bečkih vlasti koja ugrožava prometno značenje Rijeke. Zato pri svakoj pojavi nekog novog projekta o mogućim željezničkim spojevima bosansko-hercegovačkog područja s dalmatinskim lukama ističe zahtjev za izgradnju pruge od Bihaća do Ogulina, kako bi se barem zapadna Bosna (i njezina razvijena drvnoprerađivačka privreda) jače izvozno usmjerila prema riječkoj luci.

Kako ove ideje i projekti nisu mogli biti realizirani, ponavljaju privrednici Rijeke tokom dugih godina zahtjev da se barem (u sustavu »Mađarskih državnih željeznica«) podigne pokupska pruga od Siska do Karlovca — koja bi neutralizirala utjecaj pruge »Društva južnih željeznica« od Siska preko Zidanog Mosta do tršćanske luke. U istom smislu Komora je podržavala nastojanja domaćih veleposjedničkih i veletrgovačkih krugova da se međusobno povežu postojeće dionice različitih pruga na prostoru Banske Hrvatske i Slavonije, što je ostvareno tek na prijelomu stoljeća.

⁴⁶ I. Karaman, Problemi ekonomskog razvitka hrvatskih zemalja u doba oblikovanja građansko-kapitalističkog društva do prvog svjetskog rata (u zborniku: »Društveni razvoj u Hrvatskoj od 16. do početka 20. stoljeća«, ured. M. Gross, Zagreb 1981), 325.

Kao što je vidljivo iz ovog sažetog osvrtu, već tokom prvih desetak godina nagodbenog sistema pobrinuli su se vladajući mađarski faktori oko rješavanja onog segmenta željezničkog povezivanja Rijeke s unutrašnjošću za koji su bili prvenstveno zainteresirani, tj. za izgradnju i osiguranje povoljnih mogućnosti korištenja budimpeštansko-riječke magistrale. Ostale težnje privrednih krugova Rijeke oko uspostave nužnih komunikacija sa sjevernom Hrvatskom i susjednom Bosnom, ostaju bez podrške središnjih vlasti Translajtanije; stoga je njihovo ostvarivanje teklo vrlo sporo i sve do prvog svjetskog rata provedeno je samo djelomično, u skladu s mogućnostima domaćih snaga hrvatsko-slavonskog područja.

Pomorski promet riječke luke do prvog svjetskog rata

Unapređivanje kopnenih i pomorskih veza na koje su se riječki privrednici mogli osloniti u svome tradicionalnom posredničkom poslovanju tvori jedinstveni kompleks pitanja, što su u nagodbeno doba rješavana prvenstveno s interesnih gledišta mađarskih vladajućih ekonomsko-političkih faktora. Osiguravši uspostavom budimpeštansko-riječke željezničke magistrale potrebnu izvoznju i uvoznju komunikaciju s vanjskim prekomorskim tržištima, ovi su faktori ujedno omogućili Rijeci da iziđe iz potpune prometne izolacije koja joj je zaprijetila u prednagodbeno doba.

To se očituje već pri usporedbi kretanja pomorskog prometa riječke i tršćanske luke tokom prvih desetljeća dualističkoga sistema.⁴⁷ Tako je npr. vrijednost robnog prometa morskim putem kod ova dva sjevernojadranska emporija 1867. i 1895. iznosila u milijunima forinti:

	Rijeka	Trst
1867. izvoz	5,4	104,2
uvoz	6,2	89,0
svoga	11,6	193,2
1895. izvoz	58,2	150,6
uvoz	63,4	185,0
svoga	121,6	335,6

Premda Rijeka, dakako, i nadalje zaostaje iza opsega koji bilježi njezin austrijski konkurent — ovi sumarni podaci upućuju na zaključak kako je ubrzano ostvarila važan i visok skok u rangu pomorskog središta. Slično stanje odnosa pokazuje i usporedba tonaže pristiglih brodova: u doba dualističke podjele Monarhije dosegala je riječka luka tek 15% opsega koji ima Trst, dok na prijelomu stoljeća iskazuje već oko polovinu takvoga opsega.

Vrijedi pritom naglasiti da se ovaj uspon značenja Rijeke kao pomorskog emporija u posljednjoj četvrtini 19. st. zbiva na podlozi dubokih strukturalnih promjena u ukupnoj pomorskoj privredi istočne obale Jadrana uslijed defini-

⁴⁷ ***, Fiume ... n. dj., 236; R. Bičanić, Važnost Rijeke ... n. dj., 172.

tivnog prodora parobrodarstva. Propast jedrenjaštva zahvatila je najprije brodograđevnu djelatnost na riječkom području (oko 1875—1880), dok u brodarškom, prijevozničkom poslovanju zamjena tradicionalnih jedrenjaka novim plovnim jedinicama na parni pogon nastupa desetak-petnaest godina kasnije.

Tako npr. u sedamdesetim godinama 19. st. od ukupnog broja brodova pristiglih u riječku luku oko 75% tvore još jedrenjaci, ali se po tonaži plovne jedinice na paru s njima već izjednačavaju; parobroda je 1871—1875. ušlo oko 2,5 tisuća, a 1876—1880. nešto manje od 4,5 tisuća plovnih jedinica. Nakon toga, u idućim petogodištima broj jedrenjaka se vrlo skromno povećava i njihov relativni udio stalno opada — pa sav tadašnji porast lučkog prometa realiziraju uglavnom parobrodi: dok ih je 1881—1885. ušlo u riječku luku oko 6 tisuća, taj se broj 1886—1890. udvostručava na 12,5 tisuća, da bi 1891—1895. dosegao preko 20 tisuća plovnih jedinica. Stoga se već potkraj osamdesetih godina 19. st. udio parobroda i jedrenjaka u pomorskom prometu Rijeke izjednačava također po broju plovnih jedinica, a potom ubrzano para odnosi definitivnu pobjedu nad tradicionalnim jedrom.⁴⁸

Pritom daleko najveći dio parobroda koji pristižu u Rijeku pripada sastavu austro-ugarske trgovačke mornarice. Nešto više stranih brodova dolazi tek poslije 1880, ali njihov godišnji prosjek sve do kraja prošlog stoljeća ne prelazi 250—300 plovnih jedinica (tj. manje od 1/10 svih parobroda).

Ukupno kretanje pomorskog prometa Rijeke bilježi sve do izbijanja prvog svjetskog rata stalni rast, ali se ipak jasno može razabrati smjenjivanje razdoblja naglog prosperiteta s povremenim stagnantnim tendencijama. Ovo se osobito uočava pri odvojenoj analizi razvoja izvoznog i uvoznog prometa morskim putem; dok je otprema robe za vanjska tržišta u većoj mjeri podložna znatnim konjunkturnim usponima i zastojima, doprema robe za kontinentalnu unutrašnjost i za potrebe riječke industrijske privrede bilježi polaganiji ali konstantan uspon.

Pregled opsega robnog prijevoza preko riječke luke po petogodišnjim razdobljima od 1871. do 1913. g. (u tisućama tona) pruža slijedeću sliku:⁴⁹

Razdoblje	Promet u 1000 tona			U postotku	
	izvoz	uvoz	svega	izvoz	uvoz
1871—1875.	358,5	468,0	826,5	43,4	56,6
1876—1880.	825,5	331,0	1156,5	71,4	28,6
1881—1885.	1935,5	767,0	2702,5	71,6	28,4
1886—1890.	2674,0	1108,0	3782,0	70,7	29,3
1891—1895.	2676,5	1958,0	4634,5	57,8	42,2
1896—1900.	3117,5	2149,5	5267,0	59,2	40,8
1901—1905.	3909,0	2313,5	6222,5	62,8	37,2
1906—1910.	3919,1	3656,4	7575,5	51,7	48,3
1911—1913.	3228,3	2580,9	5809,2	55,6	44,4

⁴⁸ ***, Flume ... n. dj., 194, 206.

⁴⁹ P. Mitrović — R. F. Barbalić, Riječka luka (u zborniku: »Rijeka« n. dj.), 42.

Premda je Rijeka 1873. dobila željeznički spoj sa svojim prostranim zaleđem, još neriješena pitanja tarifne politike uslijed konkurentskog sukobljavanja austrijskih i mađarskih interesa na pravcima prema sjevernom Jadranu sprečavala su isprva potpunije uključivanje u moderni (željeznički) prometni sustav Translajtanijske i cjelokupne Habsburške Monarhije. Tek od početka osamdesetih godina 19. st. naglo raste izvoz industrijskih i agrarnih produkata ugarsko-hrvatske unutrašnjosti preko riječke luke, što se ipak već oko 1890. zaustavlja na dosegnutoj razini. Uzroke ovom zastoju valja tražiti podjednako u ograničenoj ulozi koja je Rijeci bila namijenjena od vladajućih mađarskih faktora (tj. da bude samo jedno krupno željezničko-parobrodarsko pretovarno čvorište za neke sektore vanjske trgovine Ugarske), kao i u poteškoćama grada da na svom uskom teritoriju (»od Rječine do Kantride«) osigura mogućnost uspješnog oblikovanja multifunkcionalnog pomorskog središta.

Riječki privrednici svoje stavove o tim pitanjima iznose u izvještajima i drugim publikacijama Komore, napose u vezi s pripremama da se ukine status slobodnih luka za Rijeku i Trst (koji su uživali od merkantilističkih reformi početkom 18. st.) — o čemu su se austrijska i mađarska vlada suglasile prilikom utvrđivanja vanjskotrgovinskih i carinskih odnosa dualistički podijeljene Monarhije. U reagiranju na takav zaključak isticala je riječka Komora nekoliko preduvjeta, koji se nužno moraju prethodno ispuniti: u prvom redu se to ne bi smjelo primijeniti na Rijeku ako se isto ne provede i na austrijskoj strani, kako ne bi konkurentna tršćanska luka došla u privilegiran položaj; osim toga, potrebno je odmah osigurati uklanjanje svih poteškoća s kojima se tranzitni promet Rijeke sukobljava uslijed zaostajanja investicijskih zahvata za tehničku opremu ove luke i u prometnom sustavu njezina širega zaleđa. Ukidanje statusa slobodne luke realizirano je 1891, pa Komora rezignirano zaključuje: »Sic transit gratia Caesaris.«⁵⁰

Nezadovoljstvo što ga privrednici Rijeke izražavaju s obzirom na nedovoljnu brigu budimpeštanske vlade oko unapređivanja riječke luke potencirano je bilo relativnim usporavanjem tempa razvoja tranzitnog prometa potkraj prošlog stoljeća, napose u pomorskom izvozu produkcije s ugarskoga područja. Tehničke smetnje pri pretovarivanju robe, nastale zbog nedostatka u željezničko-lučkim postrojenjima, utjecale su općenito na položaj Rijeke u vanjskotrgovinskom sustavu Ugarske.

Dapače, početkom 20. st. neki mađarski krugovi i forumi propagiraju projekte o nužnom povezivanju ugarsko-hrvatskog prostora s dalmatinskim lukama (u prvom redu željezničkim spojem do Splita), pa u tom smislu upućuju poruke građansko-kapitalističkom poduzetništvu Rijeke koje je bilo zabrinuto zbog moguće konkurencije. Tako primjerice istaknuti mađarski publicist R. Havass piše 1906: »Rijeka zbog uskoće svog teritorijalnog opsega nije dovoljna našim potrebama — ona će moći izvršiti samo dio prometa, napose kad dođe do odvajanja carinskog područja. Samo dalmatinske luke pružit će nam priliku da stvorimo moćnu pomorsku trgovinu.«⁵¹

⁵⁰ Izvještaji TIKR, 1891, 5—6.

⁵¹ I. Karaman, Privredni razvitak grada Rijeke ... n. dj., 145—146.

Nova povoljnija konjunktura za pomorski promet riječke luke bilježi se na prijelomu stoljeća. Relativna stagnacija oko 1906—1910. bila je odraz tadašnjega kriznog stanja drvnoprerađivačke privrede u zaleđu, koja je imala znatan udio u pomorskom izvozu Rijeke.

Trgovinski promet drvenom građom i osobito bačvarskim dužicama preko riječke luke u nagodbenu doba slijedio je, dakako, razvojni put ove grane prerađivačke privrede na hrvatsko-slavonskom području. Nakon uklanjanja poteškoća što ih je negativna tarifna politika »Društva južnih željeznica« uzrokovala tokom sedamdesetih godina 19. st. u prijevozu raznovrsne drvene robe iz Posavine, održava se godišnji izvoz hrastovih dužica preko riječke luke na 40 do 50 milijuna komada (uz stanovite količine bukovih dužica).⁵²

Međutim, u razdoblju pred prvi svjetski rat trpjela je drvnoprerađivačka veleindustrija Slavonije od konkurencije američkog i ruskog proizvoda na evropskom tržištu; osim toga, u njezinu se susjedstvu razvija eksploatacija šuma zapadne Bosne. Budući da je s vremenom bosanski proizvod krenuo najkraćim putem (preko Knina) dalmatinskom željeznicom do šibenske luke, tzv. bosanska opasnost negativno je utjecala i na promet drvom u samoj Rijeci. S tim u vezi piše 1906. Komora: »Trgovina drvom od najveće je važnosti za našu luku; stoga je loše usmjerena vladina politika koja ne uviđa ovu važnost i koja propušta da povoljnom željezničkom tarifom ili povezivanjem s novim proizvodnim regijama podrži snabdijevanje i promet naše luke artiklom velikog opsega, kao što je upravo drvena roba različitih vrsta.«⁵³

Dvije najvažnije stavke pomorskog izvoza Rijeke kao vanjskotrgovinskog emporija Ugarske čine pšenično brašno i šećer (dobiven preradom repe). U kretanju tranzitnog prometa ovih artikala preko riječkog željezničko-lučkog čvorišta odražava se razvojni tok mađarske mlinske i šećerne veleindustrije pod utjecajem promjenljivih vanjskih ili unutrašnjih ekonomskopolitičkih okolnosti.

Izvoz brašna budimpeštanskih velemlinova preko Rijeke iznosio je 1875. svega oko 11 tisuća tona, da bi se potom ubrzano povećavao idućih desetak godina, dosegnuvši 1885. oko 100 tisuća tona. Ali taj opseg zatim uglavnom stagnira (u povoljnim razdobljima dosežući 120—130 tisuća tona). Više od polovine tog izvoza namijenjeno je bilo engleskom tržištu, a zanimljive su također tradicionalne trgovačke veze s Brazilom. Nepovoljni uvjeti nastaju za veliku mlinsku industriju Budimpešte na prijelomu stoljeća jačanjem utjecaja mađarskih agraraca, kad je carinskom zaštitom otežan priljev jeftinijih žitarica iz balkanskih država i ukinuta za ovu prerađivačku granu primjena tzv. povratnih carina. To se uskoro osjetilo i u stanovitom smanjivanju opsega prometa brašnom u riječkoj luci.⁵⁴

Raznovrsni ekonomskopolitički instrumenti, kojima su se u Ugarskoj na temelju tzv. industrijskih zakona nastojali podržati investicijski zahvati u zaostaliim granama prerađivačke privrede, služili su dugo vremena manje interesima poduzetničkoga građanstva negoli su ih koristili veleposjednici za

⁵² Prema anketnim materijalima za komorske izvještaje u HAR, Fond TIKR.

⁵³ Izvještaji TIKR, 1906, 23—24.

⁵⁴ Prema podacima iz redovnih Izvještaja TIKR.

razvitak agrarnoprerađivačkih pothvata na svojim imanjima. U tom sklopu napreduje u Ugarskoj i produkcija šećera, koja je ranije trpjela zbog konkurencije zapadnoga dijela Monarhije (napose od šećerne industrije u Češkoj). Do početka devedesetih godina 19. st. poslovanje tim artiklom ima skromnu ulogu u prometu Rijeke, a tada počinje nagli uspon: tako su 1895. otpremljene iz riječke luke 23.000 tona šećera, 1900. već više od 125.000 tona, a 1910. oko 160.000 tona šećera raznih vrsta (sirovog, rafiniranog, u prahu ili u kristalu).⁶⁵

Budući da je znatan dio izvoza ugarskoga šećera općenito bio namijenjen zemljama Levanta (i još dalje na tržišta Azije), zbog balkanskih ratova u 1912. i 1913. izvanredno je porastao promet ovog artikla preko Rijeke. Tako je samo 1913. otpremljeno oko 390.000 tona raznih vrsta šećera, što je dvostruki i trostruki opseg redovnog izvoza u prethodnim godinama. Ovu činjenicu treba tim više naglasiti, jer se često upravo statistički podaci o trgovinskom prometu Rijeke 1913. uzimaju kao mjerilo stupnja što ga je dosegla u predratno doba — premda je stvarno 1911. bila posljednja godina mirnodobnoga, organskog razvitka riječke tranzitne i napose izvozne trgovine pod nagodbenim režimom.

S obzirom na velik udio agrara u privrednoj strukturi ugarsko-hrvatskog zaleđa, razumljivo je da izvoz različitih žitarica i drugih poljoprivrednih proizvoda (pšenica, kukuruz, ječam, grah) stalno tvori dio trgovinskog prometa Rijeke. Treba pritom napomenuti da se djelovanje mlinskih poduzeća na samom gradskom tlu u nagodbeno doba ne osjeća izvan okvira lokalnog prometa sirovina i preradevina, uslijed njihovih relativno ograničenih kapaciteta. Također je lokalnog ili regionalnog karaktera bio promet vinom (Dalmacija, Istra) — osim u devedesetim godinama 19. st., kad pod utjecajem poznate »vinske klauzule«⁶⁶ trgovinskog ugovora Habsburške Monarhije s Italijom doseže uvoz talijanskog vina u pojedinim godinama gotovo 1,0 milijun hl (1897—1899).

Pomorski izvoz Rijeke javlja se ponajviše kao tranzit iz kontinentalne unutrašnjosti, te se željeznička doprema robe u krupnim crtama podudara s parobrodarskom otpremom. Nasuprot tome, u pomorskom uvozu velik dio tereta ostaje za potrošnju u samom gradu ili je pak bio namijenjen preradi u nekim pogonima riječke industrijske privrede.⁶⁶

Tako npr. uvoz kamenog ugljena za potrebe riječkog parobrodarstva i za industrijska postrojenja koja se podižu u gradu neprekidno raste. Početkom osamdesetih godina 19. st. opseg uvoza iznosio je do 40.000 tona, pri čemu je više od polovine stizalo željeznicom iz unutrašnjosti. Potkraj stoljeća godišnji uvoz dosegao je 80.000 tona, 1910. oko 150.000 tona i pred rat više od 200.000 tona ugljena. Uz znatan udio istarskog ugljena (koji se dovozi morem), Rijeka se postupno sve više opskrbljuje kamenim ugljenom i koksom iz Engleske (engleski ugljen 1913. tvori 2/3 ukupnog uvoza tog artikla).

Važna je stavka pomorskog uvoza bila doprema sirove riže iz istočne Azije — pretežno iz Burme, te djelomično iz Indokine ili Japana.⁶⁷ Još 1882. uvezeno je svega oko 8.000 tona, od čega je dio bio očišćen u talijanskim

⁶⁵ Prema podacima iz redovnih Izvještaja TIKR.

⁶⁶ I. Karaman, Privredni razvitak grada Rijeke ... n. dj., 154—155.

⁶⁷ ***, Fiume ... n. dj., 255—256.

ljuštionicama; ali potkraj iste godine počinje radom riječka »Ljuštionica riže«, pa je 1883. dopremljena dvostruka količina. Onda se godišnji uvoz za neko vrijeme ustaljuje na 30.000 do 40.000 tona riže, što se nakon prerade u riječkom pogonu otprema željeznicom dalje u unutrašnjost. Potkraj 19. st. postupno se povećava opseg prometa rižom: 1901. uvezeno je 57.000, 1905. 82.000, a 1910. 125.000 tona.

Drugi artikl u pomorskom uvozu koji se izravno povezuje s prerađivačkom privredom grada bila je sirova nafta. Riječka »Rafinerija nafte« osnovana je 1882. i potkraj iduće godine započinje radom, pa se za njezine potrebe uvozi 50.000 do 70.000 tona tereta. Pritom je u prvo vrijeme najveći udio američke sirovine (iz Sjedinjenih Američkih Država), ali oko 1890. doprema se već pretežno ruska nafta s istočnih obala Crnog mora. Potkraj stoljeća prerađuje riječka rafinerija sve više domaću sirovinu iz Galicije, koja se dovozi željeznicom, tako da ova stavka u pomorskom uvozu gubi značenje.⁵⁸

Kao novi artikl željezničko-pomorskog tranzitnog prometa Rijeke javlja se početkom 20. st. izvoz magnezita (1901. 6.000 tona, 1905. 19.000, 1910. 61.000 tona tereta), ponajviše u SAD; istovremeno se dopremaju fosfati (1901. 12.000 tona, 1905. 25.000, 1910. 76.000 tona tereta), uglavnom iz Tunisa, SAD i Indije.

Posredničko trgovinsko poslovanje između ugarsko-hrvatske unutrašnjosti i prekomorskih tržišta pružilo je ranije važan izvor prihoda naročito građanskom poduzetništvu na području Rijeke, koje ujedno svojim akumuliranim materijalnim sredstvima objedinjava ovdašnju pomorsku (brodarsku i brodograđevnu) privrednu djelatnost. Međutim, kad se pod nagodbenim režimom tradicionalna tranzitna trgovinsko-prometna aktivnost u procesu industrijalizacije preoblikuje na osnovama moderne kapitalističke ekonomike i tehnike, prevladavajući utjecaj u riječkoj robnoj trgovini preuzimaju na mnogim sektorima mađarski privredni faktori, potiskujući domaće poduzetništvo.⁵⁹

Ovaj prodor mađarskoga kapitala ostvaruje se napose putem dviju krupnih budimpeštanskih novčarskih institucija i njihovih eksponenata na riječkom tlu. Tako je npr. »Mađarska diskontna i mijenjačka banka / Magyar leszámítoló és pénzváltó bank« ovladala prometom generalnog tereta, držeći od početka devedesetih godina 19. st. pod svojom upravom novoizgrađena Opća skladišta u Rijeci. Ekspozituru »Mađarske opće kreditne banke / Magyar általános hitel bank« predstavlja ovdašnja »Riječka kreditna banka / Banca di credito fiumano« (od 1887), preko koje se osigurava utjecaj u prometu rižom i naftom već spomenutih novih riječkih industrijskih pothvata, kao i u izvozu ugarskoga šećera. Nadalje, u uvoznoj trgovini kolonijalnom robom vodeće mjesto zauzelo je »Mađarsko trgovačko dioničko društvo / Magyar kereskedelmi r.t.«.⁶⁰

⁵⁸ Prema anketnim materijalima za komorske izvještaje u HAR, Fond TIKR.

⁵⁹ O djelovanju »Trgovačko-obrtničkog doma« u Rijeci (osnovanog 1907) kao sabiralištu hrvatskih privrednika usp. R. Lovrenčić, *Ekonomska problematika u Supilovu »Novom listu« 1906—1914.* (»Radovi Instituta za hrvatsku povijest« 6, Zagreb 1974), 134—139.

⁶⁰ ***, *Fiume ... n. dj.*, 255—256.

Premda već potkraj prošlog stoljeća promet produktima velikih mlinskih poduzeća iz Budimpešte i drugih mađarskih gradova uglavnom drže njihovi agenti, kojih je tada u Rijeci bilo više desetaka, zanimljiv primjer odnosa riječkih poduzetnika prema vladajućim faktorima predstavlja slučaj L. Osojnaka (Ossoinack) u ovoj oblasti trgovinskog izvoza.⁶¹ Inicijalni naponi oko prodora ugarskoga brašna na vanjska tržišta preko riječke luke vezani su od sredine sedamdesetih godina 19. st. i uz njegovu ličnost. Kao školovani potomak domaće poduzetničke obitelji vratio se (nakon obilaska svjetskih trgovinskih centara od Odeze do New Yorka) 1874. u Rijeku; uz podršku tadašnjega guvernera i financijsku subvenciju mađarske vlade sudjeluje u organiziranju prvih redovnih parobrodarskih prijevoza brašna budimpeštanskih mlinova za Englesku od 1877, pa time utire put kasnijem parobrodarskom društvu »Adria« englesko-mađarskoga kapitala (od 1882). Nastoji i oko izvoza brašna u Brazil, primjenjujući radi očuvanja kvalitete kao ambalažu drvene bačve vlastite proizvodnje. Osojnak ostaje stalno vezan uz ovu izvoznju granu pomorskog prometa Rijeke kao vlasnik industrijskog pogona za izradu drvene ambalaže (bačava i sanduka), ali obavlja također istaknute funkcije u mnogim privrednim pothvatima i institucijama mađarskoga kapitala na riječkom tlu.

Brojniji domaći trgovinski poduzetnici očuvali su u svojim rukama znatniji udio osobito u prometu raznovrsnom drvenom građom; potkraj stoljeća sudjeluju ujedno u već spomenutom konjunktornom poslovanju talijanskim vinom.

Modernizacija luke i njezino značenje u urbanom razvitku Rijeke

Uređenje inicijalne jezgre morske luke u Rijeci na obalnom prostoru pred Stanim gradom provedeno je bilo u prednagodbenu doba. No, uspostava željezničkih veza s austro-ugarskim zaleđem (1873) postupno širi opseg tranzitnog prometa, što potiče daljnje investicijske zahvate u izgradnju lučkoga kompleksa; pritom — uz prirodnu konfiguraciju obalnog područja — determinirajući utjecaj pripada također lokaciji gradskoga kolodvora.⁶²

Tokom sedamdesetih godina 19. st. ovi se građevni radovi izvode na temelju odredaba koje je donio ugarski Sabor svojim zak. čl. XIX/1871, a prema planu francuskog inženjera Pasquala. U tu svrhu okvirno je bilo predviđeno ulaganje više od 13 milijuna forinti, ali je do 1880. realizirano tek oko polovinu spomenutih sredstava.⁶³

U tom razdoblju uređeno je obalno područje ispred zapadnog, novijeg i otvorenog dijela tadašnjeg urbanog naselja Rijeke a ujedno je nasipanjem pripremljen teren za daljnje širenje lučkih gradnji prema rajonu željezničkoga kolodvora. Dok su u prednagodbenu doba lukobranu i gatu dana imena povišesnih ličnosti zaslužnih za razvitak Rijeke (carice Marije Terezije i A. L.

⁶¹ ***; Flume ... n. dj., 156, 202—204.

⁶² P. Mitrović — R. F. Barbalić, Riječka luka ... n. dj., 35—66.

⁶³ Izvještaji TIKR, 1875—1877, 63—65; 1880, 11; 1883, 8.

Adamića), sedamdesetih godina 19. st. pojedine nove obalne dionice i gatovi dobivaju nazive po tadašnjim riječkim guvernerima (Zichy, Szápáry). Zapadno od prvotne lučke jezgre, tj. nastavno na Adamićev gat, uređena je teretna obala u dva dijela (Szápáry u dužini od 170 m, Sanita 65 m) i taj operativni prostor ograničen Zichyjevim gatom (150 m dužine, 80 m širine — sa dvije skladišne zgrade); istodobno je za zaštitu toga dijela luke od otvorenog mora produžen lukobran Marije Terezije za daljnjih 725 m (te je ujedno u čitavoj dužini proširen na 12 m).⁶⁴

Premda je spomenutim zahvatima riječka luka prostorno i operativno višestruko proširena u odnosu prema inicijalnom opsegu prednagodbene razdoblja, ostavljala je još uvijek dovoljno dug obalni potez dalje od lokacije željezničkoga kolodvora pa do Kantride slobodnim — podjednako za nužni industrijski rajon, kao i za prikladni razvitak urbanog naselja. Na zapadnom kraju ovog poteza već su odranije bila smještena neka jedrenjačka brodograđilišta, te riječki »Stabilimento tecnico« (potom »Tvornica torpeda Whitehead & Co«). Nešto bliže gradu podignuta je 1882. i zgrada nove »Ljuštionice riže«.

Međutim, za oblikovanje urbanog sustava Rijeke mnogo je važnija bila odluka da se u isto vrijeme (oko 1882) ovdje također locira opsežni pogonski kompleks »Rafinerije nafte«, koji obuhvaća među ostalim i zasebnu zatvorenu petrolejsku luku, a isprva je bio predviđen za uvalu Martinšćice. U tome se već jasno očituju nepovoljne posljedice ograničavanja funkcionalnog prostora Rijeke na teritorij što ga tvori »corpus separatum«, kao i upornog nastojanja budimpeštanske vlade da spriječi bilo kakvo povezivanje ovog izdvojenog emporija s njegovim neposrednim hrvatskim susjedstvom.

Tako se sredinom osamdesetih godina 19. st. postavilo pitanje daljnje sudbine obalnog (gradskog) područja između lokacije željezničkoga kolodvora i nove petrolejske luke. U skladu s bitnim obilježjem ograničene, monofunkcionalne uloge koju su vladajući mađarski faktori namijenili Rijeci u vanjskotrgovinskom sustavu nagodbene Ugarske, na ovom području nastaje tokom idućih desetak godina (1885—1895) isključivo ogromni kompleks željezničko-lučkog pretovarnog čvorišta; pritom se dijelom koristilo postojeće gradsko tlo, a dijelom je ono proširivano nasipanjem dotad neuređene prirodne morske obale. Ti su opsežni zahvati izvedeni po planovima mađarskog inženjera Antala Hajnala (od 1878. glavnog voditelja građevnih radova u riječkoj luci), koji je 1884. proveo u novom duhu reviziju ranijih skromnijih programa.⁶⁵

Dionice teretne obale i gatovi što su ovdje podignuti potkraj osamdesetih i u devedesetim godinama 19. st. nose uglavnom imena članova vladajuće dinastije Habsburgovaca. Najprije je oblikovan novi odsjek morske luke koji obuhvaća Stefanijinu obalu (250 m) i Rudolfov gat (200 odn. 160 m dužine, 80 m širine), a potom najzapadniji odsjek koji obuhvaća teretnu obalu Franje Salvatora (350 m) i gat Marije Valerije (120 m dužine, 80 m širine); ponovno

⁶⁴ ***, Flume ... n. dj., 182.

⁶⁵ Izvještaji TIKR, 1884, 8—9.

je produžen lukobran Marije Terezije za više stotina metara, a izvršena su također stanovita proširenja i dogradnje u starijim dijelovima riječke luke.⁶⁶

Na novim gatovima i teretnim obalama, kao i na ranije izgrađenima, podižu se ujedno odgovarajuća robna skladišta, od kojih su pojedina bila namijenjena specijaliziranoj upotrebi za osjetljivije artikle (vino, kava i t. sl.). Prostrani skladišni kompleksi za generalni teret dolaze 1890—1891. pod monopolnu upravu budimpeštanske »Mađarske diskontne i mijenjačke banke«, što izaziva živ ali uzaludan otpor riječkoga poduzetništva. Za svoje poslovanje gradi ova banka tada (na obali Franje Salvatora) veliki žitni elevator; ujedno sudjeluje u osiguranju električne energije za potrebe rasvjete i pogona u riječkom željezničko-lučkom čvorištu putem novo utemeljene centrale.⁶⁷

U isto vrijeme proširuje se prostor ranžirnoga kolodvora, naročito u zapadnom pravcu (prema petrolejskoj luci), dijelom i na nasutom terenu obale. Također je 1890. izgrađeno novo zdanje željezničke stanice za putnički promet.

Prikazanim investicijskim zahvatima osigurano je bilo obavljanje s'ožegnog pretovara i otpreme robe u interesu unapređivanja izvozno-uvoznog trgovinskog prometa uže Ugarske; ali, ipak je u tome nedostajalo na riječkom tlu odgovarajućeg skladišnog i lučkog prostora za operativno poslovanje glavnim artiklom kojim su se po tradiciji bavili domaći riječki poduzetnici, tj. za izvoz opsežnih količina drvene građe iz hrvatsko-slavonskoga zaleđa. U tom cilju morala se stoga prekoračiti granica koja je odvajala »corpus separatum« od susjednoga Sušaka, pa na nasutom terenu tzv. Delte (između Kanala i novog toka Rječine) i dalje na Brajdici (preko Rječine) urediti prijeko potreban kompleks drvnih skladišta, povezati ih željezničkom prugom uz riječki kolodvor i izgraditi specijalizirani odsjek luke za otpremu ove robe morskim putem.

Realizacija ovog projekta vezuje se uz ličnost mađarskog ministra trgovine Gábora Barossa početkom devedesetih godina 19. st., premda je on umro (1892) prije negoli je dovršena nova luka koja dobiva njegovo ime. Taj zasebni odsjek riječke luke izgrađen je izvan morskog prostora što ga omeđuje veliki lukobran, te predstavlja sastavni dio skladišno-utovarnog kompleksa na Delti (i Brajdici). Barosseva luka oblikovana je podizanjem vlastitog lukobrana prema otvorenom moru (400 m dužine) i dvaju ulaznih gatova na zapadnoj strani (po 65 m dužine), a zahvaća oko 6,5 ha vodenog prostora; raspolaže utovarnim gatom (100 m) na teretnoj obali produžene Delte, te je kanalom (širine 18 m) koji presijeca lukobran Marije Terezije bila spojena s velikom lukom. Troškovi gradnje 1890—1894. iznosili su oko 5,5 milijuna forinti. Predviđeno je bilo također podizanje specijaliziranog kolodvora za promet drvom na Brajdici, ali to je ostvareno tek kasnije.⁶⁸

Uređenjem drvnih skladišta i ostalih potrebnih željezničko-lučkih instalacija Delte i Brajdice pružene su nesumnjivo povoljnije mogućnosti za poslovanje u toj važnoj grani trgovinskog prometa Rijeke. No, time je ujedno i ovo

⁶⁶ ***, Fiume ... n. dj., 183—185.

⁶⁷ Izvještaji TIKR, 1892, 15—16

⁶⁸ ***, Fiume ... n. dj., 183—185.

posljednje slobodno obalno (gradsko) područje žrtvovano pretovarnoj, tranzitnoj ulozi riječkog emporija — umjesto da posluži otvaranju pristupa za moderno urbano središte tadašnje Rijeke i Sušaka prema moru.⁶⁹

Na prijelomu stoljeća, osobito s jačanjem interesa domaćeg poduzetništva za razvitak odgovarajuće gradske industrijske privrede, sve se više zapažaju nastojanja oko proširivanja funkcionalnog prostora Rijeke na primorsku obalu Banske Hrvatske (od Sušaka, preko Bakarskog zaljeva i Kraljevice i dalje). Na to upozorava, primjerice, Supilov »Novi list« i iznosi prijedloge o specijalizaciji jednog novog sušačkoga željezničkoga kolodvora za sav putničko-poštanski promet, kao i o preseljavanju drvnih skladišta s Delte i Brajdice u područje Martinšćice, Bakra ili dapače Senja — dakako, uz osiguranje nužnog željezničkog spoja ovih luka sa zaleđem. Ali, time bi organski razvoj gospodarskoga života i njegovih nosilaca na ovom prostoru nužno s vremenom pregazio granice koje odvajaju umjetno stvoreni »corpus separatum« od njegove prirodne sredine, što se pod nagodbenim režimom nije moglo ostvariti.⁷⁰

Brodarstvo Rijeke u doba prijelaza od jedrenjaštva na parobrodarstvo

Potkraj šezdesetih godina 19. st., tj. u vrijeme nastanka dualističkog sistema Habsburške Monarhije, proživljavalo je jedrenjačko brodarstvo Rijeke svoj posljednji procvat — zahvaljujući tadašnjoj svjetskoj konjunkturi velikih plovnih jedinica na jedra. No, već tokom idućega desetljeća nastupa u toj poduzetničkoj oblasti stagnacija, a potom (nakon 1880) duboka kriza uslijed strukturalnih promjena koje donosi prodor željeza i pare u pomorsku privredu.

Potrebno je pritom naglasiti da sudbina tradicionalne riječke trgovačke mornarice za dugu plovidbu iskazuje u stanovitoj mjeri svojevrstan tok, u usporedbi s općim procesom likvidacije austro-ugarske trgovačke mornarice na jedra duge plovidbe. Premda se i riječko jedrenjaštvo tokom osamdesetih i devedesetih godina 19. st. stalno smanjuje, njegovo slabljenje do potkraj prošlog stoljeća teče relativno usporenije negoli u ostalim pomorskim središtima na istočnoj obali Jadrana. Tako je npr. udio plovnih jedinica u posjedu riječkih brodovlasnika iznosio 1880. svega oko 30% od ukupnog broja i tonaže jedrenjaka duge plovidbe u Monarhiji; njihov odgovarajući udio 1890. doseže već oko 40%, a 1900. gotovo polovinu svih preostalih takvih austro-ugarskih brodova na jedra.⁷¹

Uzrok je tome ponajviše što u pomorskom prometu Rijeke i nadalje veoma znatno mjesto zauzima izvozna otprema drvene građe i raznih drvnih prerađevina iz unutrašnjosti sjeverne Hrvatske. Budući da je jedrenjačko brodarstvo moglo dulje vremena uspješno udovoljavati upravo specifičnim uvjetima

⁶⁹ P. Mitrović — R. F. Barbalić, Riječka luka ... n. dj., 35—66; R. Matejčić, n. dj., 45—52.

⁷⁰ R. Lovrenčić, Ekonomska problematika u Supilovu »Novom listu« 1906—1914, n. dj., 131.

⁷¹ R. F. Barbalić, Regeneracija brodarstva Rijeke s obzirom na propadanje brodova na jedra duge plovidbe (»Jadranski zbornik« 4, Rijeka—Pula 1960), 184, 189.

u kojima se odvija takvo trgovinsko-prijevozničko poslovanje, razumljivo je što se sprega tradicionalnoga domaćeg poduzetništva u drvnoj trgovini i u pomorskom prijevozu ove robe preko riječkog emporija održava sve do potkraj prošlog stoljeća.⁷²

Stoga ujedno nastojanja oko očuvanja i obnove jedrenjačkoga brodarstva još tokom osamdesetih godina 19. st. privlače na riječkom tlu znatan interes privrednih krugova. To je došlo do izražaja, primjerice, u pripremnim materijalima i u zaključcima kongresa brodovlasnika što je održan u Rijeci 11—12. VII 1881. (uz sudjelovanje predstavnika ove privredne oblasti iz svih dijelova istočne obale Jadrana pod habsburškom vladavinom).⁷³ Namjera riječkih inicijatora za saziv ovog skupa bila je da se naročito istakne potreba osiguranja financijske podrške državne vlasti za domaću jedrenjačku brodograđevnu i brođarsku djelatnost — što je tek na samom kongresu prošireno također na parobrodarstvo.

U pripremi kongresa zapaženu aktivnost razvija tadašnji predsjednik riječke Trgovinsko-industrijske komore Kazimir Kozulić, ujedno jedan od ovdašnjih najkrupnijih brodovlasnika. Njegov vlasnički ili suvlasnički udio kod jedrenjaka duge plovidbe zabilježen je za 16 plovnih jedinica; ostali znatniji brođarski poduzetnici iz Rijeke, Voloskog i Mošćenica (koji posluju sa šest do osam jedrenjaka duge plovidbe) pripadaju obiteljima Bačić, Dešković, Luppis, Minak, Mohović, Pošćić i dr.⁷⁴

Valja spomenuti da je u to vrijeme prosječna vrijednost jedne tone kod jedrenjaka već gotovo četiri puta manja od prosječne vrijednosti jedne tone kod parobroda. Tako je npr. u anketnim pripremanjima za konferenciju o saniranju domaćeg brodarstva, što je 1886. od strane mađarskih državnih vlasti bila organizirana u Rijeci, konstatirano (prema stanju prethodne godine): ukupna vrijednost 118 jedrenjaka duge plovidbe s približno 60 tisuća tona iznosi oko 3,9 milijuna forinti (ili 65 for. po toni), dok vrijednost tadašnjih svega 7 parobroda duge plovidbe s nešto manje od 6 tisuća tona doseže čak 1,4 milijuna forinti (ili 235 for. po toni).⁷⁵

Napori brođara oko očuvanja vlastite uloge u pomorskoj privredi Rijeke očituju se u tendenciji regeneracije jedrenjaštva duge plovidbe, zamjenom starijih plovnih jedinica novo izgrađenima na domaćim škverovima ili kupljenim izvana. Tokom sedamdesetih godina 19. st. brisano je tako iz evidencije ukupno čak oko 90 brodova, ali je istovremeno upisano za svega dvadesetak plovnih jedinica manje.

Od posebne je važnosti što se regeneracija tada provodila još u znatnoj mjeri nabavom novih jedrenjaka iz domaćih brodograđilišta Rijeke i drugih primorskih središta. Ovo ujedno upućuje na nastojanje kako bi se specifični

⁷² R. F. Barbalić, Regeneracija ... n. dj., 183—196.

⁷³ R. F. Barbalić, Kongres brodovlasnika na Rijeci 1881. godine i njegov prilog reguliranju prilika u trgovačkoj mornarici (»Pomorski zbornik« 2, Zadar 1964), 799—826.

⁷⁴ R. F. Barbalić, Regeneracija .. n. dj., 186.

⁷⁵ R. F. Barbalić, Prodiranje hrvatskog industrijskog kapitala u parobrodarstvo duge plovidbe koncem XIX. stoljeća (»Jadranski zbornik« 1, Rijeka—Pula 1956), 143—155.

pogodni uvjeti za održavanje dotadašnjega pomorskog poduzetništva na riječkom tlu iskoristili također za produženje aktivnosti domaćih brodograđevnih pothvata. Ipak, u tome se nije uspjelo: već nakon 1880. obustavljen je rad i na posljednjim ovdašnjim krupnijim škverovima.

Obnova jedrenjačke trgovačke flote nastavljena je stoga u osamdesetim godinama 19. st. kupnjom brodova u inozemstvu — ali u mnogo manjem opsegu, da bi se između 1885. i 1895. provodila tek sporadično, a zatim posve izostala. Takvu sudbinu nagovještavala je već nešto ranije obustava poslovne aktivnosti zasebnog broderskog osiguravajućega društva u Rijeci (tzv. »Mutua«), kojim su ovdašnji brodovlasnici od 1865. do 1888. željeli podržati tradicionalnu ulogu jedrenjaka u riječkom brodarstvu.⁷⁶

U to doba (1888) imala je trgovačka mornarica Rijeke za dugu plovidbu u svom sastavu 100 plovnih jedinica s 54.475 tona, od čega je još uvijek najveći dio pripadao jedrenjacima, tj. 89 plovnih jedinica s 45.474 tone. Vlasnički udio privrednih krugova iz austrijskoga dijela Monarhije u ukupnoj tonaži ove riječke flote (na jedra i na paru) doseže tada, prema podacima Komore, tek 8,2%; udio brodovlasnika iz Rijeke iznosio je 65,5% a onih iz Primorja 26,3%. Međutim, u navedenom udjelu riječkih brodovlasnika sadržan je i mađarsko-engleski kapital uložen u ovdašnje parobrodarstvo duge plovidbe, pa je stoga među domaćim brodarima udio Riječana u odnosu prema onim iz primorskih središta iznosio približno oko dvije trećine brodske tonaže kod samih jedrenjaka duge plovidbe.⁷⁷

Konačnu njihovu likvidaciju, kao i strukturalne izmjene u sastavu trgovačke mornarice Rijeke za dugu plovidbu uslijed širenja parobrodarstva potkraj prošlog i na početku našeg stoljeća pokazuje slijedeći pregled.⁷⁸

Godina	Jedrenjaci		Parobrodi		Zajedno	
	broj	tona	broj	tona	broj	tona
1881.	139	64124	—	—	139	64124
1886.	106	54934	7	5900	113	60834
1891.	78	38813	12	11674	90	50487
1896.	44	22259	32	35173	76	57432
1901.	18	9038	41	59040	59	68078
1906.	1	801	54	87100	55	87901
1909.	—	—	61	105818	61	105818

Iz ovog je pregleda vidljivo da se u riječkom brodarstvu duge plovidbe propast jedrenjaka zbiva naročito tokom posljednjega decenija 19. st. Već do 1895. brodovi na paru najprije su dosegli i potom prestigli po tonaži (NRT) one na jedra. Najveći udio u tome pripada parobrodarskom poduzeću engleskog i mađarskoga kapitala »Adria« (sa sjedištem u Budimpešti).

⁷⁶ R. F. Barbalčić, Brodarstvo Rijeke ... n. dj., 101—102.

⁷⁷ Prema anketnim materijalima za komorske izvještaje u HAR, Fond TIKR.

⁷⁸ Prema podacima iz redovnih Izvještaja TIKR.

Srodnu sudbinu proživljava također ovdašnja tradicionalna jedrenjačka velika i mala obalna plovidba. Potkraj sedamdesetih godina 19. st. bilježi riječka kabotažna flota nešto više od dvije stotine brodova, od kojih je samo nekoliko na parni pogon; ukupni opseg doseže 4.000 tona. Desetak godina kasnije (oko 1890) taj se opseg uglavnom još kreće na istoj razini, ali već tada nastupaju temeljite izmjene u strukturi plovnih jedinica. Ovaj proces osobito očituje usporedba stanja 1889. i 1891, kako pokazuju slijedeći podaci:⁷⁹

	1889.		1891.	
	brodova	tona	brodova	tona
jedrenjaci velike kabotaže	4	1164	1	148
jedrenjaci male kabotaže	127	2101	122	1919
parobrodi velike kabotaže	—	—	—	—
parobrodi male kabotaže	20	1061	28	1452
svega	151	4328	151	3519

Prema tome, početkom devedesetih godina 19. st. (tj. u isto doba kad na području Rijeke nastupa konačna likvidacija jedrenjaka duge plovidbe) brišani su iz registra i posljednji jedrenjaci velike kabotaže; još do 1900. možemo pratiti samo jedini preostali takav brod (148 t). Jedrenjaci male kabotaže održavaju se i nadalje, uz postupno smanjivanje broja i opsega, ali je njihov udio u ukupnom riječkom brodarstvu obalne plovidbe sve skromniji, uslijed stalnog rasta parobrodarske flote. U tome je naročito zapažen udio imalo »Ugarsko-hrvatsko pomorsko parobrodarsko društvo« (tzv. »Ungaro-Croata«), sa sjedištem u Rijeci, u kojem prevladava domaći kapital.

Ukupni razvitak brodarstva Rijeke za obalnu plovidbu potkraj prošlog i na početku ovog stoljeća, kao i izmjenu udjela plovnih jedinica na jedra ili na paru, pokazuje slijedeći pregled (prema izvještajima i materijalima riječke Komore):

Godina	Jedrenjaci		Parobrodi		Zajedno	
	broj	tona	broj	tona	broj	tona
1891.	123	2067	28	1452	151	3519
1896.	132	1932	34	3528	166	5460
1900.	115	1853	39	4210	154	6063
1906.	90	1523	43	5994	133	7517
1909.	90	1461	55	7688	145	9149

Premda se osnivanje najvažnijih parobrodarskih društava u Rijeci zbiva uglavnom tokom osamdesetih i devedesetih godina 19. st., vrijedi upozoriti i na neka ranija nastojanja dijela domaćih krugova oko uvođenja moderne plovidbene tehnike u ovdašnju brodarsku (i brodograđevnu) djelatnost.

⁷⁹ Prema anketnim materijalima za komorske izvještaje u HAR, Fond TIKR.

Već je spomenuto kako u prednagodbenu doba kroz riječku luku prolazi godišnje stotinjak austrijskih parobroda, što je zbog potrebe njihovog usluživanja potaklo 1857. preuređenje ljevaoničke radionice u »Stabilimento tecnico fiumano« (opremljen engleskim strojevima). Taj se pothvat ujedno bavio brodograđevnim poslovima pa su početkom sedamdesetih godina 19. st. ovdje proizvedeni prvi mali domaći parobrodi: među njima je 1872—1873. za jedno riječko udruženje izrađen brod »Liburno« (272 t).

Do stvaranja karatne zajednice parobroda »Liburno« dolazi u sklopu mnogo šire inicijative oko osnivanja parobrodarskoga društva u Rijeci, što je pokrenuta već 1871. Predviđalo se da će dioničko društvo, pod nazivom »Prima società di navigazione a vapore in Fiume«, raspolagati s 500.000 forinti temeljnoga kapitala. Iduće godine ta je akcija dobila i potrebno vladino odobrenje, ali ipak nije realizirana. Međutim, dok je još trajalo okupljanje ulagača, manja skupina inicijatora oblikuje po karatnom sistemu zajednicu za izgradnju i plovidbu parobroda »Liburno« (24 karata, zajednički ulog 96.000 for.), što su ga potom namjeravali kao vlastiti aport uključiti u novo dioničko društvo. Brod je krenuo na pokusnu vožnju 9. IX 1873, te zatim godinu dana plovio (s putnicima i teretom) po Jadranu i Sredozemlju; ali nakon havarije potkraj 1874. ubrzo je prodan, a udruženje obustavilo svoje poslovanje.⁸⁰

Uzroci su neuspjeha ovog pothvata višestruki, te srodni takvim pokušajima u nizu drugih naših jadranskih središta. Uvođenje pojedinačnih parnih brodova, putem okupljanja ograničenih sredstava po karatnom sistemu i uz tradicionalni način poslovanja preuzet od jedrenjaštva teško je moglo dati dobre i trajne rezultate. No, zanimljivo je kako se u ovoj inicijativi povezuje nastojanje oko uključivanja parobrodarske tehnike u pomorsku plovidbu s podrškom osposobljavanju domaće brodogradnje za proizvodnju modernijih željeznih lađa na parni pogon. U tom pogledu veliku poteškoću predstavljao je na riječkom tlu (kao i u drugim dijelovima naše jadranske obale) nedostatak i skupoća potrebnog željeza i čelika, što je onemogućavalo transformaciju jedrenjačke u parobrodarsku brodogradnju. Tako je i »Stabilimento tecnico fiumano«, unatoč vrijednim početnim rezultatima, ubrzo obustavio takvu svoju djelatnost.

Izostajanje šireg odaziva riječkih pomorskih poduzetnika na poticaje oko dioničarskog objedinjavanja domaćega kapitala radi uvođenja parnih plovnih jedinica ili za razvitak parobrodarske brodogradnje posljedica je prikazanoga dugotrajnog zadržavanja njihovog interesa za jedrenjaštvo. Zbog toga je stvaranje krupnijih parobrodarskih društava u Rijeci nakon 1880. bilo pod snažnim utjecajem mađarskih faktora, zainteresiranih prvenstveno za jačanje pomorskog izvoza industrijsko-agrarne produkcije Ugarske na strana tržišta. Oni također sve do prijelaza stoljeća ne pokazuju znatniju brigu za sudbinu brodograđevne privrede na riječkom tlu — tako da se oblikovanje ovdašnje parobrodarske trgovačke mornarice zasnivalo najvećim dijelom na nabavi plovnih jedinica iz inozemstva ili iz austrijskoga dijela Monarhije.

⁸⁰ R. F. Barbalčić, Pokušaj osnutka prvog parobrodarskog društva u Rijeci (»Problemi sjevernog Jadrana« 1, Rijeka 1963), 403—428.

Potkraj sedamdesetih godina 19. st. (od 1877) uspostavljena je bila preko riječkog emporija redovna otprema mađarskog brašna za Englesku, pretežno parobrodima engleskih brodovlasnika.⁶¹ U tom sklopu nastaje 1880—1881. engleska kompanija »Adria«; ona se ubrzo potom na temelju posebnog ugovora s budimpeštanskom vladom reorganizira u mađarsko brodersko dioničko društvo »Adria«, sa središnjicom u metropoli i poslovnom operativom u Rijeci. Zajednički anglo-ugarski temeljni kapital (u kojem sudjeluje »Mađarska komercijalna banka« iz Budimpešte) iznosio je tada 2,5 milijuna forinti, s tim što su inozemni sudionici unijeli prvih 7 parobroda sa 7.700 BRT i 5.900 NRT. Ugarski Sabor osigurao je zak. čl. XIII/1882. ovom društvu redovnu državnu subvenciju u iznosu od 150.000 forinti, pod uvjetom da godišnje ostvaruje 150 prijevoza između Rijeke i engleskih luka (uključujući također otpremu robe za Italiju, Španjolsku, Francusku, Belgiju i Nizozemsku).

Udruženje anglo-ugarskoga kapitala »Adria« uskoro postaje glavni instrument prodora mađarskoga trgovinskog izvoza na prekomorska tržišta Zapadne Evrope i američkoga kontinenta. Kad je 1891. raskinuta dotadašnja austrijska i mađarska zajednica u tršćanskom »Lloydu«, znatno raste uloga ovoga društva i mogućnosti budimpeštanske vlade da mu pruži financijsku podršku. Novim ugovorom povećana je tada redovna državna subvencija na 570.000 forinti, uz obavezu da »Adria« odmah proširi svoju flotu na 22 parobroda i do isteka dvadesetogodišnjeg ugovora dosegne opseg od najmanje 30 parobroda u svom sastavu. Ta je obaveza realizirana uglavnom u dva navrata: najprije 1892—1893, a potom deset godina kasnije, početkom 20. st.; brodovi su nabavljani iz engleskih brodogradilišta. Do izbijanja prvog svjetskog rata (1914) porastao je plovni park društva »Adria« na ukupno 34 parobroda (sa 75.442 BRT i 46.699 NRT).⁶²

Premda se u sastav trgovačke mornarice Rijeke za dugu plovidbu s vremenom uključuju također parobrodi nekih drugih društava koja obavljaju plovidbu za potrebe veletrgovinskog izvoza ili uvoza Ugarske, flota udruženja »Adria« ostaje među njima najbrojnija. Koristeći se pogodnostima što su ih pružali posebni zakoni o državnom subvencioniranju brodarstva, utemeljena su uz sudjelovanje engleskoga kapitala i »Mađarske komercijalne banke« iz Budimpešte još dva takva parobrodarska društva. Prvo je organizirano 1897. pod nazivom »Levante«, u namjeri da na pravcima do istočnog Sredozemlja i Crnog mora nadopuni ulogu koju »Adria« ostvaruje prema zapadu; raspolažalo je 1914. s 12 plovnih jedinica (42.157 BRT i 27.175 NRT). Deset godina kasnije (1907) osnovano je od istih faktora i parobrodarsko društvo »Atlantica«, koje 1914. ima 11 plovnih jedinica (43.784 BRT i 28.175 NRT).⁶³

Tokom devedesetih godina 19. st. počinje na riječkom području ujedno razvoj parobrodarstva slobodne plovidbe, čemu je podršku davao zak. čl. XXII/1893. Inicijativa iz kruga domaćih poduzetnika očituje se već 1891. u stvaranju karatne zajednice parobroda »Orient« (2.307 BRT i 1.496 NRT),

⁶¹ ***, Fiume ... n. dj., 202—204.

⁶² ***, Fiume ... n. dj., 207—214; P. Mitrović — R. F. Barbalčić, Riječka luka ... n. dj., 46.

⁶³ R. F. Barbalčić, Brodarstvo Rijeke ... n. dj., 108; P. Mitrović — R. F. Barbalčić, Riječka luka ... n. dj., 46.

koja dvije godine kasnije prerasta u istoimeno dioničarsko društvo; poslovanje tada vode L. Kozulić, J. Gorup i A. F. Luppis, uz pomoć vladinih subvencija. Potkraj 19. st. udruženje »Orient« raspolagalo je s 3 parobroda, a do prvog svjetskog rata (1914) povećava svoj plovni park na 6 jedinica (26.405 BRT i 17.443 NRT).⁸⁴

Drugu grupaciju domaćih poduzetnika, u kojoj sudjeluju svojim financijskim doprinosom također privredni faktori iz Banske Hrvatske (naročito iz Zagreba i Karlovca), okuplja agilni Sigismund-Žiga Kopajtić. Najprije je 1893. utemeljeno po karatnom sistemu brodarsko društvo za slobodnu plovidbu »S. Kopajtić i dr.«, raspolažući parobrodima »Azov« (1.573 BRT i 989 NRT) i »Dunav« (1.646 BRT i 1.004 NRT). Reorganizirano je 1899. na osnovi dioničarskog objedinjavanja kapitala, pa se odsad naziva »Ugarsko-hrvatsko d.d. za slobodnu plovidbu« (tzv. »Ungaro-Croata Libera«, s temeljnom glavnicom od 4,0 milijuna kruna). Ovo udruženje uglavnom posluje na Dalekom istoku, a 1914. broji u svom sastavu 6 parobroda (22.666 BRT i 14.436 NRT).⁸⁵

Valja spomenuti kako su zakonski propisi koje je ugarski Sabor donio u pogledu državne pomoći pri izgradnji i nabavi novih plovnih jedinica za trgovačku mornaricu (zak. čl. XXII/1893) uvjetovali takve subvencije zahtjevom da ovi brodovi uspostave pomorski promet s lukama do kojih još ne postoje redovne linije društava »Lloyd« ili »Adria«. To je znatno ograničavalo mogućnosti domaćeg poduzetništva da se posluži spomenutim zakonskim pogodnostima. Austrijski zakon (od 27. XII 1893) bio je mnogo liberalniji, što je ubrzalo napredak slobodne plovidbe sa sjedištem u Trstu. Tako je npr. 1901. u tršćanskom parobrodarstvu duge plovidbe od ukupno 117 brodova (s 215.000 NRT) pripadalo »Lloydu« manje od polovine, tj. 52 broda (s 96.000 NRT), dok u isto vrijeme u Rijeci od ukupno 41 jedinice (s 59.000 NRT) slobodnoj plovidbi pripada svega 12 jedinica (s 24.500 NRT), tj. manje od 1/3 brodova, s nešto više tonaže.⁸⁶

Pošto se u to doba pripremalo noveliranje spomenutoga zakona o subvencioniranju slobodne plovidbe, održane su početkom 1901. i u Rijeci konferencije ovdašnjih pomorskih poduzetnika na kojima je tražena liberalnija politika u pogledu državnih pogodnosti. Ipak je razvitak ove grane parobrodarskog poslovanja ostao na riječkom području do prvog svjetskog rata dosta skroman po udjelu u ukupnoj trgovačkoj mornarici. Uz spomenuta krupnija dioničarska udruženja djeluju od početka našeg stoljeća i pojedini manji pothvati, kao primjerice pod utjecajem mađarskoga kapitala karatno i potom dioničko društvo za slobodnu plovidbu »Indeficienter« (od 1901), zatim nekoliko parobroda »Mađarskog trgovačkog d. d.« (od 1910), i dr.⁸⁷

Dok se parobrodarska trgovačka flota duge plovidbe u Rijeci sve do raspada Austro-Ugarske Monarhije oblikovala pod prevladavajućim utjecajem mađarskih faktora (i s njime povezanog inozemnoga kapitala, prven-

⁸⁴ ***; Fiume ... n. dj., 215—216; P. Mitrović — R. F. Barbalić, Riječka luka ... n. dj., 46.

⁸⁵ R. F. Barbalić, Brodarstvo Rijeke ... n. dj., 108; P. Mitrović — R. F. Barbalić, Riječka luka ... n. dj., 46.

⁸⁶ Izvještaj TIKR, 1901.

⁸⁷ R. F. Barbalić, Brodarstvo Rijeke ... n. dj., 108.

stveno engleskog), domaći poduzetnički krugovi iz riječkog i primorskog područja postupno razvijaju svoju djelatnost u oblasti parobrodarstva obalne plovidbe na istočnoj obali Jadrana. Taj dio ovdašnje pomorske privrede, koji Rijeku povezuje s ostalim lukama Monarhije, mnogo teže realizira vlastitu modernu ekonomsku i tehničku osnovu budući da se veći dio obale (Istra i Dalmacija) nalazio pod austrijskom upravom. Stoga je u toj oblasti, uz podršku bečkih vlasti, dominantne pozicije stekao tršćanski »Lloyd« i uz njega također manja domaća istarsko-dalmatinska parobrodarska poduzeća (koja se pred rat dijelom udružuju u »Dalmatia d.d.«).⁸⁸ Kao protuteža javlja se 1891. iz riječkog središta »Ugarsko-hrvatsko pomorsko parobrodarsko d.d.« (tzv. »Ungaro-Croata«).

Inicijativu na tom području potaknuo je već 1884. riječki poduzetnik Mate Švrljuga, organiziravši (uz sudjelovanje grupe primorskih i istarskih privredn.ka) parobrodarsko društvo za obalnu plovidbu »Mate Švrljuga i dr.«; ovo je udruženje, s nekoliko manjih parnih plovni jedinica, obavljalo tada uglavnom pomorski promet na Kvarneru. U isto vrijeme sličan pothvat djelovao je i u Senju, pod nazivom »Ladislav Krajač i dr.«. Nakon konferencije o problemima domaćeg brodarstva što je održana u Rijeci 1886, a napose podrškom ministra trgovine G. Barossa, jačaju ovdje nastojanja oko organizacijskog okrupnjavanja kabotažnog parobrodarstva — pa 1891. dolazi do fuzije spomenutog riječkog i senjskog udruženja pod imenom »Ugarsko-hrvatsko pomorsko parobrodarsko d.d.« (s temeljnom glavnicom od 1,0 milijun forinti).⁸⁹

Novo poduzeće raspolaže isprva s desetak parobroda, prosječnog opsega do stotinu NRT; među njima je bio i prvi domaći parobrod »Hrvat« (izgrađen 1871—1872. u riječkom »Stabilimento tecnico« za senjske brodare). Uz godišnju subvenciju od 166.000 forinti uspostavlja »Ungaro-Croata« redovne linije duž čitave istočne obale Jadrana, od Trsta do Kotora. Do kraja stoljeća udvostručen je plovni park društva, a 1914. obuhvaća već 46 parobroda (sa 17.433 BRT i 9.058 NRT).

Vrijedi spomenuti da su oko 1910. budimpeštanski kapitalistički krugovi (preko tamošnje »Mađarske komercijalne banke«, koja sudjeluje u svim krupnijim mađarskim parobrodarskim društvima duge plovidbe u Rijeci) namjevali podvrgnuti svom utjecaju i ovaj domaći pomorski pothvat. No, ta nastojanja nisu uspjela, pa »Ugarsko-hrvatsko pomorsko parobrodarsko d.d.« ostaje do kraja u rukama hrvatskoga kapitalističkog poduzetništva.⁹⁰

Problemi razvitka brodograđevne privrede na riječkom tlu

Jedrenjačka brodogradnja u Rijeci održava potkraj šezdesetih godina 19. st. vrlo živu proizvodnu djelatnost, uslijed tadašnje konjunktore plovni

⁸⁸ I. Karaman, Problemi privrednog razvitka Dalmacije pod austrijskom upravom (u knjizi: I. Karaman »Privreda i društvo ...« n. dj.), 286—289.

⁸⁹ ***, Fiume ... n. dj., 214—215.

⁹⁰ R. F. Barbalić, Brodarstvo Rijeke ... n. dj., 104—105; P. Mitrović — R. F. Barbalić, Riječka luka ... n. dj., 46.

jedinica na jedra u domaćem i inozemnom pomorskom prometu; oko 1870. djeluje ovdje desetak pothvata, u kojima je bilo zaposleno do sedam stotina radnika. Međutim, već od sredine sedamdesetih godina 19. st. ubrzano nastupa zastoj, a potom i stvarna likvidacija dotadašnje uloge ove tradicionalne privredne grane na riječkom području. Tako je npr. u razdoblju 1875—1877. godišnja produkcija iznosila samo šest do sedam jedrenjaka duge plovidbe (prosječne veličine do 500 tona), dok se broj brodograđevnih radnika upola smanjio; između 1880. i 1883. izgrađene su posljednje četiri velike plovne jedinice na jedra.⁹¹

Kao što je spomenuto, već ranije propada također nastojanje da se na riječkom tlu (barem u skromnim razmjerima) inicira produkcija željeznih brodova na parni pogon. Premda je »Stabilimento tecnico fiumano« 1868—1873. raspolagao kvalitetnom tehničkom opremom (među ostalim i s dva parostroja, 18 KS) i povremeno zapošljavao do 400 ili 500 radnika, morao je taj pothvat ipak obustaviti poslovanje zbog vanjske konkurencije, te izostanka nužne podrške i pomoći od mađarskih državnih vlasti. Istaknuti stručnjak iz ovog poduzeća Robert Whitehead osniva tada tvornicu za proizvodnju torpeda, čime se bavio već unatrag nekoliko godina.⁹²

Zanimljivo je napomenuti kako »Stabilimento tecnico fiumano« sredinom šezdesetih godina 19. st. osniva čak u Budimpešti vlastitu filijalu, s ciljem da se tamo razvije gradnja riječnih parobroda za dunavsku plovidbu. Taj je pogon ušao 1868. u sastav novog samostalnog poduzeća pod nazivom »Prvo mađarsko peštansko-riječko brodogradilište d.d.«, ali propada 1873. u općoj ekonomskoj krizi.

Obustavljanje djelatnosti velikih jedrenjačkih brodogradilišta u Rijeci nužno je utjecalo također na nestanak dotadašnjih odgovarajućih pratećih manufakturnih ili tvorničkih pogona za opremu plovnih jedinica. Budući da je jednako tako ovdje izostao sve do potkraj 19. st. znatiji razvitak moderne parobrodarske brodogradnje, to je imalo vrlo nepovoljne posljedice za oblikovanje industrijske privrede na riječkom području.

Trgovinsko-industrijska komora tokom osamdesetih i devedesetih godina 19. st. na stranicama svojih redovnih izvještaja u više navrata upozorava nadležne državne vlasti kako veoma slabu pažnju posvećuju domaćoj brodogradnji, ranije prosperitetnoj privrednoj djelatnosti na tlu Rijeke. Pozivajući se na tzv. industrijske zakone ugarskog Sabora (zak. čl. XLIV/1881. i dr., koji su putem raznovrsnih državnih pogodnosti i subvencija osiguravali podršku novim i nedovoljno razvijenim prerađivačkim granama u zemlji), Komora zahtijeva da se njihove odredbe primijene i na brodogradnju parnih plovnih jedinica jer je to, bez obzira na dugu tradiciju odvašnje jedrenjačke brodogradnje, stvarno posve nova industrijsko-tehnička produkcija koju tek treba pokrenuti.⁹³

Pritom za privredni razvoj grada nije bilo važno samo utemeljivanje jednog većeg brodogradilišta. Ovom pomorskom emporiju, sa sve življim parobrodarskim prometom, naročito su nedostajale nužne remontne instalacije za

⁹¹ ***, Fiume ... n. dj., 262.

⁹² I. Karaman, Privredni razvitak grada Rijeke ... n. dj., 156.

⁹³ Izvještaji TIKR, 1881, 13—19; 1890, 6—7; 1895, 43—45.

usluživanje domaćih i stranih brodova u prolazu kroz riječku luku. Potrebe popravka plovnih jedinica zadovoljavalo je svega nekoliko manjih mehaničkih radionica, među kojima su više desetaka radnika zapošljavala poduzeća M. Skulla i L. Cussara. Nabava i upotreba modernih plovećih dokova u tu svrhu na području Rijeke ostvaruje se tek u sklopu osnutka, izgradnje i djelovanja krupnijih brodogradilišnih pothvata od kraja prošlog stoljeća.

Prvi pokušaj obnove brodograđevne privrede u Rijeci vezuje se tokom devedesetih godina 19. st. uz poduzetničku tvrtku Howaldt iz njemačkog pomorskog središta Kiel. Dioničko društvo pod nazivom »Società di costruzioni navali Howaldt et Co« (osnovano 1892) sklapa ugovor s budimpeštarskom vladom o desetogodišnjem ustupanju operativnog prostora na riječkoj obali u Brgudima, te o redovnoj godišnjoj subvenciji, u cilju izgradnje krupnijeg brodogradilišnoga pogona. Potrebni novi radionički objekti i navozi podignuti su već 1894, ali njihovo tehničko opremanje ostaje ograničeno na starije strojeve dopremljene iz matičnog kilskog pogona ove tvrtke.⁹⁴

Poduzeće je računalo s jačom državnom podrškom, naročito na temelju posebnih zakonskih propisa o pomaganju domaće brodogradnje u Ugarskoj (zak. čl. XXXIV/1895); u svojim podnescima tvrtka ističe da je to »potpuno nova industrija na ugarskom teritoriju; točno je da postoje brodogradilišta na Dunavu, ali u njima se grade lađe za riječnu plovidbu — dok pomorskih brodogradilišta nema nijednog«.

U prvoj godini rada (1894—1895) ovdje je — prema podacima Komore — proizveden jedan putnički i jedan putničko-teretni parobrod, zatim vatrogasni remorker, nekoliko parnih generatora, a obavljani su i popravci brodova. Međutim, uskoro poduzeće zapada u gubitke uslijed slabih narudžbi, koje se sve više ograničavaju samo na remontne usluge. Osim izostanka očekivane opsežnije vladine potpore, uzroci tome ležali su u nedovoljnoj tehničkoj opremljenosti brodogradilišta i osobito u poteškoćama s nabavom potrebnog željeza ili čelika — što produkciju opterećuje znatno većim troškovima. Stoga su ovdašnja parobrodarska društva i dalje radije nabavljala nove plovne jedinice iz tršćanskih ili stranih brodogradilišta.

Nakon isteka desetogodišnjeg ugovora uskratila je vlada »Brodogradilištu Howaldt i Co« daljnju podršku i ono je 1903. likvidirano.⁹⁵

Tvrtka Howaldt sudjeluje ujedno tokom razdoblja 1892—1903. u nastojanjima oko nabave i izgradnje plovećih dokova za potrebe lučkog prometa Rijeke. Ovu aktivnost realiziralo je posebno dioničko društvo, s financijskim ulozima domaćeg parobrodarskog poduzetništva (»Ungaro-Croata«, Kozulić i dr.). Prvi dok proizveden je u Kielu, te u dijelovima dopremljen i složen (60 m dug, 17 m širok); od 1894. do 1898. smješten je bio uz veliki lukobran, a zatim u odgovarajući novopodignuti morski bazen uz brodogradilište na Brgudima. Dvije godine kasnije pridodan je k tomu još jedan manji dok (40 m). Ali, likvidacijom pothvata tvrtke Howaldt gubi riječka luka ponovno za neko vrijeme ove važne brodarske instalacije.⁹⁶

⁹⁴ ***, Fiume ... n. dj., 265—271.

⁹⁵ Prema anketnim materijalima za komorske izvještaje u HAR, Fond TIKR.

⁹⁶ ***, Fiume ... n. dj., 184—185.

Jedino znatnije poduzeće koje se na prijelazu stoljeća javlja u ovoj privrednoj oblasti na riječkom tlu predstavlja »Stabilimento Lazarus« — radionica za ispitivanje brodskih motora i opreme, u vlasništvu inž. Giuseppea Lazarusa (porijeklom iz Galicije). Taj je pothvat osnovan 1896, a smješten je bio u luci uz lukobran Marije Terezije; poduzetnik je računao na povoljne uvjete prema spomenutom posebnom zakonu o unapređivanju ugarske brodogradnje. Nakon što je 1900. proširen i moderniziran, pogon zapošljava oko stotinu radnika. Tada ujedno dobiva (po novom industrijskom zak. čl. XLIX/1899) odobrenje za 15-godišnje korištenje predviđenih državnih pogodnosti.⁹⁷

Na pomanjkanje brodograđevne djelatnosti u Rijeci upozorava 1903. i ovdašnja gradska uprava u svojoj predstavi upućenoj istaknutim ličnostima budimpeštanske vlade. Pritom se upozorava na čudnu nebrigu vodećih mađarskih krugova za razvitak ove industrijske grane u empiriju, koji za Ugarsku znači jedini slobodni izlaz na more: »Kako se, naime, smije zamisliti da jedna pomorska luka može postići bilo kakvo značenje bez svakog traga brodograđevne industrije?! I kako uopće u luci kao što je naša, kojoj je priroda pružila sve pogodnosti — a zbog čega je vlada voli nazivati prvorazrednom lukom — može nedostajati brodogradilišta i svih srodnih industrija?« Riječki magistrat naglašava kako u samom gradu postoji dovoljno sredstava, stručnih kadrova i operativnog prostora za takve pothvate — ali nedostaje poslovne sigurnosti, koju može pružiti samo snažna i trajna podrška nadležnih faktora Ugarske.⁹⁸

Opsežne rasprave i pregovori o utemeljivanju novog krupnog parobrodarskoga brodogradilišta vođeni su od 1903. do 1905; poticaj i važnost toj aktivnosti daju očekivana vrlo visoka ulaganja državnih financijskih sredstava u jačanje ratne flote Austro-Ugarske Monarhije. Vladajućí mađarski ekonomsko-politički krugovi željeli su taj unosni posao (tj. onaj dio koji pripada istočnoj polovini Monarhije) osigurati za vlastite pothvate na riječkom području, bez sudjelovanja drugih, stranih poduzetnika.⁹⁹

To je utjecalo na otkazivanje ugovornog odnosa s tvrtkom Howaldt (1903), kao i na neuspjeh početnih dogovora budimpeštanske vlade s inž. Lazarusom o mogućnostima njegova uključivanja u predstojeće akcije. Dapače, u ljetu 1905. (upravo u času stvaranja nove mađarske korporacije za izgradnju riječkoga brodogradilišta) podmetnut je bio požar koji uništava njegov »Stabilimento«; od primljene osigurarine obnavlja ovaj poduzetnik uskoro svoju radionicu, ali ostaje posve izvan brodograđevne djelatnosti za ratnu mornaricu.

Težnje vodećih privrednih krugova ugarske metropole oko sudjelovanja u državnim narudžbama brojnih vojno-pomorskih plovnih jedinica realizirane su posredstvom tvrtke »Danubius d.d.« za riječnu brodogradnju u Budimpešti; znatan udio u dioničarskom kapitalu ovoga društva imale su »Mađarska opća kreditna banka« i »Mađarska diskontna i mjenjačka banka« — dakle dvije

⁹⁷ I. Karaman, Privredni razvitak grada Rijeke ... n. dj., 156.

⁹⁸ HAR, Fond TIKR — redovni spisi: 1903/925; 1906/1694; 1908/3214; 1910/4130.

⁹⁹ R. Lovrenčić, Ekonomska problematika u Supilovu »Novom listu« 1903—1905. (»Radovi Odsjeka za povijest Filozofskog fakulteta« 3, Zagreb 1960), 98—102.

budimpeštanske bankarske institucije putem kojih se već odranije ostvaruju interesi mađarskoga kapitala na području Rijeke.¹⁰⁰

Ugovor o podizanju parobrodarskoga brodogradilišta »Danubius d.d.« sklopljen je s vladom 23. VIII 1905: novom je pothvatu ustupljen postojeći operativni prostor na riječkoj obali u Brgudima, uz dodatna proširenja, a država je također preuzela obavezu uspostave nužnog željezničkog priključka; nadalje, osigurane su buduće narudžbe za gradnju brodova ratne mornarice, te ujedno obećane narudžbe od onih parobrodarskih društava koja su zbog korištenja državnih pogodnosti pod vladinim utjecajem.

Početno razdoblje u razvitku brodogradilišta »Danubius d.d.« (1905—1909) obuhvaća uređenje radioničkih zgrada i navoza, te njihovo tehničko opremanje, uglavnom u opsegu ranijeg pothvata na istoj lokaciji; u tim godinama poduzeće je zapošljavalo oko 1000 radnika. Prva velika narudžba vojnih vlasti 29. XI 1906. predviđala je proizvodnju 10 torpednih čamaca i 6 razarača, a rok za dovršenje posla bio je 20 mjeseci. Uspješno ispunjavanje ovog ugovora otvorilo je perspektivu osposobljavanja riječkog brodogradilišta za produkciju krupnijih i složenijih plovniha jedinica ratne mornarice — ali je u tu svrhu nužno bilo ujedno proširiti i bolje opremiti cjelokupni pogon.¹⁰¹

S tim u vezi postavilo se 1909—1910. ponovno pitanje prikladnog prostora za smještaj takvog opsežnog industrijskoga kompleksa na teritoriju koji tvori riječki »corpus separatum«. Valja napomenuti da je već 1905. vlada ustupila tvrtki »Danubius d.d.« također erarsko brodogradilište u Kraljevići, pa se sada pomišljalo na moguće njegovo osposobljavanje i proširivanje; to bi, dakako, značilo i nužnu uspostavu željezničke veze ove luke sa zaleđem. Ipak, kao i u ranijim slučajevima, svako znatnije povezivanje privrednih institucija Rijeke s drugim primorskim središtima (u sastavu Banske Hrvatske) izaziva snažan otpor vladajućih mađarskih faktora. Stoga i kraljevičko brodogradilište do kraja ostaje u uskom dotadašnjem opsegu, služeći samo kao pomoćni pogon.¹⁰²

Umjesto toga, novim ugovorom s vladom od 26. V 1910. utvrđeno je da će se brodograđevni kompleks u Brgudima višestruko povećati — zahvaćajući sav obalni prostor (zapadno od tvornice torpeda) do granice prema Istri; zbog toga je trebalo izravnati brdoviti teren u pozadini i nasuti pojas uz more. Ujedno su podignuti novi navozi i druge tehničke instalacije, a ukupni troškovi za ove investicijske zahvate (u kojima financijski sudjeluje i država) dosežu do izbijanja rata oko 12 milijuna kruna. Taj je krupni brodograđevni pothvat sada zapošljavao više od 2000 radnika. Opsežna narudžba vojnih vlasti iz 1911. obuhvaćala je proizvodnju 6 torpiljarki, 6 razarača, dviju krstarica i jednog bojnog broda; gradnja bojnog broda, pod imenom »Szent István / Sankt Stephan«, započeta je 1912. a njegova oprema je potpuno dovršena u jeku prvog svjetskog rata (početkom 1916).¹⁰³

¹⁰⁰ P. Mitrović — R. F. Barbalčić, Riječka luka ... n. dj., 46—47.

¹⁰¹ I. Karaman, Privredni razvitak grada Rijeke ... n. dj., 156.

¹⁰² R. Lovrenčić, Ekonomska problematika u Supilovu »Novom listu« 1906—1914, n. dj., 145—148.

¹⁰³ Prema anketnim materijalima za komorske izvještaje u HAR, Fond TIKR.

U svrhu osiguranja potrebnih ekonomsko-tehničkih materijalnih uvjeta za takvu kompleksnu industrijsku djelatnost i napose radi opskrbe novih plovnih jedinica ratne flote kvalitetnim strojevima, provedeno je 1911. udruživanje budimpeštanske tvrtke »Ganz — ljevaonica željeza i strojogradnja d.d.« s riječkim brodogradilištem; zato pothvat u Rijeci dobiva dvojni naziv »Ganz-Danubius«. Strojevi ili tehnička oprema za brodove što se proizvode u riječkom (i kraljevičkom) pogonu pretežno su od sada izrađivani u Budimpešti i potom ovamo dopremani.

Premda se prilikom utemeljivanja novog brodogradilišta u Rijeci 1905. računalo i s narudžbama za trgovačku mornaricu, cjelokupna njegova djelatnost ostaje ipak najvećim dijelom vezana uz vojno-pomorsku flotu. Tek je poneki parobrod bio namijenjen za putnički i teretni prijevoz ili za specijalne svrhe, a u Kraljevici je 1909—1910. izgrađen novi ploveći dok za riječku luku.¹⁰⁴

Oblikovanjem prostranog brodogradilišnog kompleksa udruženja »Ganz-Danubius« na zapadnom kraju gradskog područja Rijeke obnovljena je donekle tradicionalna uloga ove proizvodne grane u privrednoj strukturi pomorskog emporija. Ipak, pritom također dolaze do izražaja neka bitna negativna obilježja politike vladajućih mađarskih snaga što su utjecala na ograničeni, jednostrani razvitak teritorija koji tvori »corpus separatum«. Uz već prikazano zahvaćanje najvećega dijela raspoloživog riječkog obalnog pojasa sa željezničko-lučkim pretovarnim čvorištem za potrebe vanjskotrgovinskog prometa Ugarske, sada je i preostali prostor (prikladan za industrijski rajon grada) uglavnom pripao samo jednom krupnom poduzeću mađarskoga kapitala.

Premda se radilo o nesumnjivo nužnom brodograđevnom pothvatu, njegovo poslovanje ostaje usmjereno na izgradnju ugarskoga dijela ratne flote Monarhije — bez pozitivnog odraza na ovdašnju parobrodarsku trgovačku mornaricu. Danače, brodogradilište »Ganz-Danubius« unatoč svojoj opsežnoj djelatnosti nije znatnije potaklo niti širenje prateće industrije na riječkom tlu, jer je npr. u pogledu nužne dopune strojograđevnom produkcijom sva korist pripala isključivo ugarskoj metropoli.

Opseg i struktura tvorničke industrije grada Rijeke pod nagodbenim sistemom

Potkraj šezdesetih i tokom sedamdesetih godina 19. st. u prerađivačkoj privredi Rijeke traju ranije započeta nastojanja oko postupnog preoblikovanja tradicionalne manufakturno-obrtničke aktivnosti na osnovama modernoga tvorničkog sustava. Nosioci takvog razvoja pretežno su tada bili domaći poduzetnički krugovi, dok vodeći mađarski faktori iz metropole ne pokazuju još gotovo nikakav interes za ulaganja svojih financijskih sredstava u industriju na riječkom teritoriju. Tek nakon 1880. nastaju neki veći pothvati u kojima sudjeluje mađarski kapital, usmjereni prvenstveno na prerađu poje-

¹⁰⁴ I. Karaman, Osnovna obilježja razvitka industrijske privrede ... n. dj. 329—336.

dinih sirovina ili artikala što se za ugarsko tržište dopremaju morskim putem preko riječke luke (ljuštionica riže, rafinerija nafte).

Međutim, unatoč stalnom rastu državne podrške industrijalizaciji istočne polovine Monarhije (putem tzv. industrijskih zakona ugarskoga Sabora), izostaju u idućim desetljećima znatnija nastojanja budimpeštanske vlade ili tamošnjih ekonomskih institucija oko širenja i jačanja tvorničke privrede na području grada Rijeke — osim već prikazanog specifičnog slučaja brodogradilišta »Ganz-Danubius«. Stoga ovdje razvitak novih industrijskih pothvata potkraj 19. st. pa do prvog svjetskog rata ostaje nadalje ograničen na tvornice manjeg i srednjeg opsega; one su uglavnom rezultat aktivnosti domaćih privrednika, kao i novopristiglih poduzetnika iz raznih krajeva Austro-Ugarske Monarhije.¹⁰⁵

Osim nedovoljne podrške nadležnih državnih vlasti, podizanje industrijskih pogona na riječkom tlu otežavao je također nedostatak (i skupoća) potrebnog operativnog prostora za takvu djelatnost. Zato se poneke tvornice premještaju ili nove osnivaju preko Rječine, na sušačkom teritoriju, iako ostaju sastavnim dijelom celovitog kompleksa privrede ovog pomorskog emporija. Trgovinsko-industrijska komora predviđala je mogućnost oblikovanja industrijskih rajona u dolini Rječine ili u dolini Škurinje, s obzirom na to da je obalni pojas bio najvećim dijelom zauzet za potrebe robnog tranzita.¹⁰⁶

Interes domaćih krugova oko jačanja tvorničke privrede osjeća se napose od devedesetih godina 19. st. Tako primjerice 1892. piše Komora: »Napredak industrije je za Rijeku od kapitalne važnosti, jer se trgovinski promet može svrnuti drugamo — dok je naprotiv industrija stabilna i trajna.«¹⁰⁷

Kao izraz tih nastojanja za širom orijentacijom prema tvorničkoj industriji zanimljivo je spomenuti natječaj, koji u svom prvom broju objavljuje tjednik »Fiumaner Handels-Zeitung« 1893. za članak o temi: »Kako se može pomoći trgovini Rijeke i koje su industrijske grane najpogodnije za naš lučki grad?« Redakcija lista primila je 19 radova iz Rijeke, Trsta, Zagreba, Opatije, Pule, Budimpešte, Beograda, Smedereva, Košica, Segedina, Temišvara, Sofije, Ruščuka, Carigrada, Tunisa, Kaira i Smirne. Izdvojila je kao vrijedne za objavljivanje članke H. Schubartha iz Rijeke i C. O. Cecha iz Zagreba.¹⁰⁸

Povremeni zastoji u tranzitnom trgovinskom prometu preko riječkog emporija osobito su poticali brigu oko prerađivačke djelatnosti u gradu. Tako na prijelomu stoljeća (1900) Komora ponovno podvlači nužnost industrijskih investicija: »Jedna pomorska luka, ako želi da nešto vrijedi u poslovnom svijetu, mora biti okružena nizom industrija koje joj u nesigurnim trgovinskim prilikama osiguravaju živost, te pružaju stalno i obilno snabdijevanje njezinom prometu.«¹⁰⁹

¹⁰⁵ O stavovima Supilovog riječkog »Novog lista« prema pitanjima unapređivanja domaće industrije početkom 20. st. navedene studije R. Lovrenčića.

¹⁰⁶ Izvještaji TIKR, 1898, 32—33.

¹⁰⁷ Izvještaji TIKR, 1892, 56.

¹⁰⁸ HAR, »Fiumaner Handels-Zeitung«, Rijeka 1893.

¹⁰⁹ Izvještaji TIKR, 1900, 39.

Opseg i strukturu industrijske privrede u gradu (uključivši također brodograđevnu oblast) pokazuju podaci iz anketnih materijala što ih je Komora prikupljala u cilju pripreme svojih redovnih izvještaja.¹¹⁰ Prema tim izvorima, u godinama pred prvi svjetski rat (po stanju 1910) pruža sastav tvorničkog poduzetništva Rijeke slijedeću sliku:

Industrijska grana	Poduzeća		Radnika		Strojeva	
	broj	%	broj	%	broj	%
strojevi, brodovi	3	15,8	2098	32,4	1137	14,9
drvo	2	10,5	135	2,1	110	1,4
papir	1	5,3	495	7,6	2030	26,6
duhan	1	5,3	2012	31,0	213	2,8
hrana	6	31,5	1067	16,4	2978	38,9
tekstil, koža	1	5,3	31	0,5	30	0,4
kemikalije	5	26,3	646	10,0	1150	15,0
ukupno	19	100,0	6484	100,0	7648	100,0

U tom pregledu, prema tadašnjim statističkim kriterijima, obuhvaćena su samostalna industrijska poduzeća koja zapošljavaju više od 20 radnika i raspolazu odgovarajućom tehnikom. Ovdje npr. nisu uključene riječke tiskare, zatim gradska plinara, električna centrala, željeznička radionica, tramvajsko poduzeće i t. sl.; također nisu uračunati neki pothvati koji imaju upravno sjedište u Rijeci, ali im je pogonska operativa izvan gradskog teritorija (kao npr. tvornica pokućstva u Vratima, kod Fužina).

Osvrnut ćemo se ukratko na razvojna obilježja pojedinih proizvodnih grana u sastavu tvorničke industrije na riječkom tlu tokom pola stoljeća nagodbenog sustava.¹¹¹

Metalo-mašinska produkcija uglavnom obuhvaća već prikazano djelovanje brodograđevnih pothvata na riječkom području. Najvažnije poduzeće u oblasti strojogradnje predstavlja »Tvornica torpeda Whitehead i Co« (koja se sredinom sedamdesetih godina 19. st. izdvojila iz pogonskog sklopa ukinutog »Stabilimento tecnico fiumano«). Tokom više desetljeća ova tvornica uspješno unapređuje svoju specijaliziranu proizvodnu aktivnost, radeći za potrebe ratne mornarice.

Iako je trgovinski promet drvenom građom iz kontinentalnog zaleđa trajno bio važan segment robnog tranzita preko riječkog emporija, industrijska prerada drvna u gradu ostaje vrlo ograničena — osobito nakon likvidacije jedrenjačkih brodograđilišta.

U sedamdesetim godinama 19. st. nalazimo ovdje jednu parnu pilanu, a na prijelazu stoljeća djeluje »Tvornica parketa i parna pilana« u vlasništvu

¹¹⁰ HAR, Fond TIKR.

¹¹¹ I. Karaman, Privredni razvitak grada Rijeke ... n. dj., 156—160; I. Karaman, Osnovna obilježja razvitka industrijske privrede ... n. dj., 329—336.

K. Milcha i ud. A. Battestin; pred prvi svjetski rat (1910) taj je pogon zapošljavao oko 60 radnika i proizvodio 55.000 m² parketa.

Drugo zanimljivo poduzeće bila je »Tvornica drvene ambalaže« L. Osojnaka, namijenjena prvenstveno izradi bačava za pomorski prijevoz brašna do Brazila.¹¹² Ovaj je riječki poduzetnik veoma aktivno sudjelovao oko 1880. u poticanju otpreme produkata ugarskih velemlinova u Englesku i potom za brazilsko tržište. Budući da kastavski majstori, koji su dotad u Rijeci ručno izrađivali u tu svrhu potrebnu drvenu ambalažu, nisu mogli zadovoljiti sve veću potražnju, podigao je Osojnak 1887—1888. na svom terenu u Mlaku moderno opremljenu mehaničku radionicu, s parnim strojevima. Isprva je godišnja proizvodnja dosegala više od 150 tisuća bačava, ali od sredine devedesetih godina 19. st. (uslijed stanovite stagnacije u izvozu brašna za Brazil) pa do rata kreće se uglavnom oko 50 do 100 tisuća bačava i isto toliko drvenih sanduka; broj zaposlenih varirao je između 50—70 radnika.

Valja ovdje spomenuti i poduzeće pod nazivom »Riječka tvornica pokućstva d.d.«; taj je pothvat imao u Rijeci svoje upravno-poslovno sjedište, ali operativni pogon djeluje na goranskom terenu (u mjestu Vrata, kod Fužina). Tvornica je osnovana 1881. kao vlasništvo tvrtke »Chevalier Frères« iz Lyona, da bi već 1884. prešla u ruke »Mađarske zemaljske banke« iz Budimpešte (dionički kapital iznosi 400.000 forinti). U vezi s nastojanjem oko osiguranja boljih uvjeta opskrbe ovog poduzeća bukovim drvom iz erarskih šuma u okolici, ističe potkraj 19. st. senjska Komora: »Riečko društvo na dionice ima u ovom okružju na Vratima kod Fužina tvornicu pokućstva od sagnutih bukovih letava, koja zabavlja što u svojih radionicah što domaćom radnjom po kućah okolišnjih sela preko 400 radnika, pa je jedina te ruke tvornica u Hrvatskoj i Slavoniji. Njezini su fabrikanti izašli na dobar glas u inozemstvu, gdje gotovo sve prodaje, boreći se sa svom snagom materijalnom i tehničkom proti silnoj konkurenciji.«¹¹³ Godišnji izvoz na talijansko tržište i u zemlje Levanta dosegao je 120 do 130 tisuća komada pokućstva.

Industrijska proizvodnja papira zastupljena je na riječkom području od prve polovine 19. st. poduzećem »Tvornica papira Smith i Meynier«. Članovi obitelji Smith povukli su se 1875. iz ovog pothvata, dok su u njemu aktivni Charles Meynier (do smrti 1876) i potom njegov sin Henrik; obitelj Meynier prisutna je u poslovodstvu tvrtke i nakon što je 1903. pretvorena u dioničko društvo. U nagodbenom razdoblju tvornički pogon na Rječini (koji se s većim dijelom svojih postrojenja našao na sušačkoj strani podijeljenoga gradskog teritorija) znatno se modernizira, te proširuje proizvodnju. Stoga je već sedamdesetih godina 19. st. temeljni kapital povećan na 1,0 milijun forinti, a pothvat tada zapošljava oko 300 osoba (pretežno djevojaka i žena). Do prvog svjetskog rata opseg radne snage se udvostručuje, dok naročito raste primjena strojeva — kako onih na vodeni pogon (koristeći tok Rječine) tako i parostrojeva; produkcija raznih vrsta pisaćeg, crtaćeg, tiskarskog, cigaretnog i drugog papira iznosila je 1899. oko 1.650 tona, da bi se 1910. povećala na približno 2.650 tona.

¹¹² ***, Fiume ... n. dj., 156.

¹¹³ I. Karaman, Osnovna obilježja razvitka industrijske privrede ... n. dj., 335.

Poduzeće se koristilo državnim pogodnostima, prema odredbama tzv. industrijskih zakona.¹¹⁴

Bilo je također pokušaja da se osnuju poneki manji tvornički pothvati za izradu papira na riječkom tlu — ali ubrzo propadaju. Tako je potkraj sedamdesetih godina 19. st. ovdje djelovalo poduzeće »Poosch i Co« za produkciju cigaretnog papira, a oko 1890. nastojali su poduzetnici Grošić i Matković razviti radionicu papirnih zavoja i drugog sanitetskog materijala.

Jedno od najvećih poduzeća riječke industrije bila je državna tvornica za preradu duhana, s duljom aktivnošću iz prednagodbena doba. Prerađujući domaći, turski i američki duhan ovaj pogon se s vremenom sve više orijentira na produkciju cigareta umjesto cigara. Od ukupne proizvodnje koja se godišnje kretala oko 150 do 170 milijuna komada otpadalo je još 1880. otovo 2/3 na cigare; devedesetih godina 19. st. izrada cigara se ustaljuje na približno 50 milijuna komada, dok raste količina cigareta (npr. 1890. oko 200 milijuna, 1900. oko 250 milijuna komada). Poduzeće je stalno zapošljavalo do 2000 osoba, od čega su u ogromnoj većini (90%) radnice: tako je, primjerice, 1910. bilo ovdje zaposleno 1826 djevojaka i žena, a svega 186 muškaraca.¹¹⁵

Na osnovi tradicionalnoga tranzita znatnih količina raznovrsnih žitarica iz unutrašnjosti ugarsko-hrvatskih zemalja razvijala se u Rijeci tokom 19. st. također njihova prerada u brojnim manjim ili većim mlinskim poduzećima; namijenjena je bila ne samo za lokalnu potrošnju nego i u trgovačke svrhe, za prekomorski izvoz. Međutim, u nagodbenoj Ugarskoj skrenut je promet ovih agrarnih sirovina prvenstveno prema metropoli, da bi potom brašno iz budimpeštanskih velemlinova preko luka sjevernog Jadrana (Trsta i Rijeke) krčilo sebi put na zapadnoevropska i druga tržišta. To se nužno odrazilo i u položaju mlinskih pothvata na riječkom tlu.¹¹⁶

Vodeća tvrtka u ovoj prerađivačkoj grani ostaje sedamdesetih godina 19. st. »Stabilimento commerciale di farine« (pod utjecajem tršćanskoga kapitala), objedinjavajući poslovnu djelatnost dvaju riječkih trgovačkih mlinova: veći je bio onaj u Žaklju (koji na toku Rječine iskorištava vodenu snagu), a manji u Ponsalu (opremljen parostrojem). Oba pogona zajedno raspolažu tada s nešto više od 300 KS i zapošljavaju oko 150 radnika; godišnja potrošnja žitarica za preradu doseže preko 200 tisuća hl (i to najvećim dijelom ruske pšenice, uvezene morskim putem!), iz čega izrađuju oko 15.000 brašna i drugih proizvoda. Ali, zbog pritiska vlade, ova je tvrtka potkraj 1881. obustavila svoje poslovanje. Ponsalski pogon preuzima erar, dok se za žakaljski mlin osniva iduće godine novo dioničko društvo iz kruga riječkoga poduzetništva.

»D.d. za mlin Žakalj« preuređuje taj pogon, koji 1883. obnavlja svoju aktivnost. Ubrzo je proizvodnja dosegla oko 10.000 tona brašna i drugih prerađevina godišnje, pri čemu je sve veći udio upotrijebljene domaće pšenice iz zaleđa; zaposleno je bilo oko 100 radnika.¹¹⁷ No, pod utjecajem mađarske industrijske konkurencije postupno se u devedesetim godinama 19. st. opseg

¹¹⁴ D. Klen, Tvornica papira — Rijeka n. dj., 42—57.

¹¹⁵ ***, Fiume ... n. dj., 267—274.

¹¹⁶ I. Karaman, Privredni položaj hrvatsko-slavonskog područja ... n. dj., 69—70.

¹¹⁷ ***, Fiume ... n. dj., 265—271.

produkcije žakaljskog poduzeća smanjuje, pa je ono konačno 1894. potpuno obustavilo djelatnost.

U gradu je bilo i desetak manjih mlinova, što se dijelom vezuju uz tvornice tjestenine; to su pothvati u vlasništvu domaćih poduzetnika (»Cartesio, Curti i Co« — kasnije »Cartesio, Vezzil i Co«, »E. Reisner« — kasnije »J. Tončić«, »B. Bačić«, »L. Clementi« i »L. Bruni«).

Najveće poduzeće *prehrambene industrije* u Rijeci bila je »Ljuštionica riže« (utemeljena 1881—1882), koja svoje poslovanje zasniva na uvezenoj sirovini a očišćenu rižu prodaje uglavnom na području Monarhije. Pri osnivanju ovog pothvata sudjeluje »Mađarska opća kreditna banka« iz Budimpešte, uz domaće privrednike; temeljni kapital iznosio je 800.000 forinti. Poduzeće od samog početka uživa državne pogodnosti, prema zak. čl. XLIV/1881. Tvornički pogon smješten je u Ponsalu, te je isprva zapošljavao oko 250 radnika; devedesetih godina 19. st. prerađivalo se godišnje 25 do 30 tisuća tona riže, uz upotrebu strojeva od 1200 KS i oko 400 zaposlenih osoba.

Treba napomenuti kako je ovo poduzeće potkraj stoljeća proživljavalo krizu, uslijed konkurencije s austrijske i s mađarske strane: riječka Komora tada ističe da proizvodnja svih šest pogona te prerađivačke grane u Monarhiji dvostruko premašuje stvarne potrebe zemlje. Već prije upozoravano je na austrijske povlastice koje uživa ljuštionica riže u Trstu, oslobođanjem od poreza i tarifnim pogodnostima kod »Lloyda« i na željeznici. Slične porezne olakšice i popust od 20% na prijevozu sirove riže od mora do Budimpešte dobila je tamošnja ljuštionica od mađarske vlade; riječko poduzeće pokušalo je, dapače, iskoristiti ovaj popust na taj način što osniva vlastitu filijalu u metropoli. Ipak, od početka 20. st. »Ljuštionica riže« u Rijeci dalje proširuje svoju djelatnost, tako da 1910. opseg produkcije doseže više od 70 tisuća tona riže, dok pojedno raste snaga strojeva i broj radnika.¹¹⁸

Potkraj 19. st. osnivaju se u Rijeci još neka industrijska poduzeća prehrambene grane, uz sudjelovanje domaćeg i mađarskoga kapitala. Tako je 1896. počela radom tvornica čokolade, a iduće godine dva prerađivačka pothvata koja upotrebljavaju uvezenu kavu. Zanimljivo je spomenuti inicijativu trgovca delikatesnom robom B. Vezzila oko podizanja tvornice ribljih konzervi (1892), kao i nastojanje sušačkog poduzeća za produkciju konjaka »Pfaui dr.« oko proširenja pogona na gradskom području Rijeke (1902. i 1906).

Vrlo slabo bila je razvijena *tekstilna i kožna industrija*, premda su se ranije u Rijeci proizvodila platna za jedra i brodska užarija. Nekoliko pothvata za prerađu kože održalo se do kraja, ali se sukobljavaju s talijanskom konkurencijom; tako je npr. 1884. prestala poslovati veoma stara kožara »F. Palese i Co«, dok su još ostala poduzeća »D. Ružić« te »Bakarčić i Simončić« (zapošljavajući desetak-dvadesetak radnika). Održava se također radionica užadi »G. Širola«. Vrijedi zabilježiti prolazni pokušaj osnivanja tkaonice svile tvrtke »Braća Puecher-Passavalli«, koja 1890—1892. djeluje u Rijeci.

U proizvodnji *raznovrsne kemijske robe* djeluje još od sredine 19. st. »Stabilimento prodotti chimici«; ovo poduzeće raspolagalo je 1837. parostrojem od 25 KS i s 30 radnika. Početkom 20. st. riječka tvornica kemikalija zapo-

¹¹⁸ I. Karaman, *Privredni razvitak grada Rijeke ... n. dj.*, 157—158.

šljava oko 100 osoba. Manjih radionica za izradu sapuna, svijeća i t. sl. bilo je uvijek nekoliko. Poznatiji je među pogonima za produkciju sapuna onaj poduzetnika I. Lewyja, a 1884. osniva J. Heindlhofer srodan pothvat na sušačkom području.

Starija riječka tvornica cigle i cementne robe na parni pogon, smještena u Orehovici, izgorjela je 1881. Novi pothvat za produkciju opeke i keramičke robe, namijenjene riječkom tržištu, podignut je 1895. u blizini Ilirske Bistrice; u dioničkom društvu tog poduzeća sudjeluje i »Riječka kreditna banka«.

Potkraj 19. st. javljaju se ovdje i nove tvornice kemijskih proizvoda, od kojih su poneke krupnijeg opsega. Već 1890. utemeljena je bila tvornica umjetnih gnojiva tvrtke »Rühr i Binovsky«; poduzetnik P. Gignoux osniva 1897. svoju radionicu brodskih boja, a oko 1900. počinje radom veće poduzeće za suhu destilaciju drva »Union«.

Među najvažnija poduzeća kemijske prerade — kao i uopće industrijske privrede — što se podižu u Rijeci pod pogodbenim sistemom s osloncem na trgovinski promet ovog emporija, spada »Rafinerija nafte«. Taj pothvat osniva dioničko društvo pod utjecajem »Mađarske opće kreditne banke« u Budimpešti, koje je potkraj 1882. zatražilo državne pogodnosti (prema zak. čl. XLIV/1881); pritom uprava društva navodi da je 2/3 uloženoga kapitala od 2.0 milijuna forinti inozemnoga porijekla. Isprva je bilo predviđeno da će se nogon izgraditi u Martinšćici, ali je ipak rafinerija podignuta na gradskom području.¹¹⁹

O karakteristikama tog pothvata izvještava udruženje potkraj 1883. nadležne organe budimpeštanske vlade, ističući kako je smještaj veoma pogodan zbog blizine nove petrolejske luke, glavnih cestovnih spojeva, te mogućnosti da se rafinerija širokotračnom prugom poveže sa željezničkim kolodvorom. Prostor na kojem su podignute instalacije rafinerije zahvaća 73.440 m², a radi sigurnosti okružen je kamenim zidom visine tri metra. Poslovanje u pogonu započelo je 14. IX 1883.

Tadašnjim uređajima moglo se u prvim godinama preraditi 400 tisuća bačava sirove američke nafte, ali je suvremena tehnička oprema dopuštala da se u postupak uzme i bilo koja druga. Stvarno je već oko 1890. najveći dio upotrijebljene sirove nafte dolazio s istočnih obala Crnog mora, dok se potkraj stoljeća umjesto ove ruske nafte u rafineriji pretežno preradioo domaći proizvod iz Galicije — zaštićen carinama i dopreman u Rijeku željeznicom. U godinama povoljnog poslovanja zaposleno je bilo do 350 radnika, a poduzeće proizvodi također benzin, parafin i razna ulja.¹²⁰

U gradu su, kao dio javnih službi, djelovale također plinara i električna centrala. Novi pogon gradske plinare od 1873. stalno povećava opseg proizvodnje: dok je oko 1880. iznosila između 400 i 500 tisuća m³ plina, u devedesetim godinama 19. st. taj se opseg udvostručava, a potom podiže na gotovo 2 milijuna m³ u godinama pred rat. Filijala »Međunarodnog električnoga društva« počinje raditi u Rijeci 1891, namijenjena isprva za potrebe željezničko-lučkog pretovarnog čvorišta (uključujući i žitni elevator u luci, što ga

¹¹⁹ ***, Fiume ... n. dj., 265—274.

¹²⁰ Prema anketnim materijalima za komorske izvještaje u HAR, Fond TIKR.

je podigla »Mađarska diskontna i mjenjačka banka« iz Budimpešte); nakon nekoliko godina proširuje se produkcija električne energije i za lokalnu industriju, a ukupno je npr. 1910. proizvedeno oko 4 milijuna kWh.

U sastavu industrijske privrede na riječkom tlu uoči prvog svjetskog rata ističe se po svom značenju osobito šest krupnih pothvata, na koje smo se već poblizje osvrnuli.¹²¹ To su bili »Tvornica papira Smith i Meynier«, »Državna tvornica duhana«, »Ljuštionica riže«, »Rafinerija nafte«, »Tvornica torpeda Whitehead i Co« te »Brodogradilište Ganz-Danubius«. Prema podacima iz anketnih materijala Trgovinsko-industrijske komore za 1910. njihov tadašnji opseg po broju zaposlenih radnika, pogonskoj snazi i ukupnoj vrijednosti produkcije pokazuje slijedeće stanje:

Poduzeće:	Broj zaposlenih radnika:	Snaga strojeva (KS):	Vrijednost produkcije (u 1000 kr.):
tvornica papira	495	2030	18.000
tvornica duhana	2012	213	18.928
ljuštionica riže	500	2000	16.875
rafinerija nafte	340	470	6.400
tvornica torpeda	880	640	?
brodogradilište	1178	470	5.166

Ovih šest najkrupnijih poduzeća tvorničke privrede raspolagalo je s približno 3/4 industrijskih radnika i pogonske snage, te postizalo također sličan udio u evidentiranoj vrijednosti industrijske proizvodnje na području grada Rijeke pred prvi svjetski rat.

Kreditne ustanove u Rijeci i utjecaj mađarskoga kapitala

Privredni krugovi na području Rijeke ulaze u razdoblje nagodbenoga sistema Austro-Ugarske Monarhije bez suvremeno organiziranog novčarskog poslovanja, jer ovdje do 1867/1868. ne nalazimo razvijene bankovne i štedioničke ustanove. Aktivnost filijale državne »Narodne banke« bila je tokom pedesetih i šezdesetih godina 19. st. veoma ograničena, osiguravajući tek skromna sredstva za kreditiranje poduzetničke djelatnosti u gradu — a takvom ostaje i u potonje vrijeme. Jedini je domaći, samostalni zavod »Gradska štedionica / Cassa comunale di risparmio«, osnovana 1858. uglavnom kao gradska institucija; okupljanje znatnijih financijskih sredstava putem štednih uloga lokalnog stanovništva obilježiti će u kasnijim desetljećima funkciju tog zavoda u ekonomskom životu na riječkom tlu.

Nakon dualističke podjele Habsburške Monarhije 1867. nastupa relativno kratkotrajan ali veoma ubrzan i svestran polet kapitalističkog poduzetništva na ukupnom teritoriju države, koji će uslijed preopsežnog zamaha investi-

¹²¹ I. Karaman, Osnovna obilježja razvitka industrijske privrede ... n. dj., 336.

cijskih pothvata (često spekulantskoga karaktera) završiti 1873. privremenim financijskim slomom. U tim godinama zapažamo i u Rijeci življe nastojanje oko modernije organizacije privrednih aktivnosti, što se odražava ujedno u oblasti novčarstva.¹²²

Skromnijeg je značaja bila »Pučka štedionica / Cassa popolare di risparmio« (1873), s dioničkim kapitalom od 60.000 forinti. Međutim, domaći poduzetnički krugovi utemeljuju također prvi riječki bankovni zavod pod nazivom »Riječka banka / Banca fiumana« (1871); osnivačka glavnica iznosi tada 500.000 forinti, podijeljenih u 2500 dionica. Vrijedi spomenuti i neke neostvarene inicijative tih godina, kao npr. pokušaj organiziranja institucije »Credito mobiliare« ili nastojanja oko »Primorske štedne banke« sa sjedištem u Rijeci.

Slom na bečkoj burzi 1873. onemogućio je realizaciju ovih inicijativa, kao što je ugrozio već konstituirane kreditne ustanove u gradu. »Riječka banka« potražila je izlaz tokom idućih godina u smanjivanju vrijednosti svojega dioničarskoga kapitala: polovina dionica bila je »bunkerirana«, a preostaloj polovini svedena je ranija nominalna vrijednost od dvije stotine na stotinu i šezdeset forinti; tako je od 1876. ukupni iznos očuvanoga dioničkoga kapitala umanjen na 200.000 forinti. Ovaj je zavod ostao tokom idućih desetljeća u rukama domaćih kapitalističkih poduzetnika s duljom tradicijom na riječkom tlu; kao njihov predstavnik nalazio se, primjerice, u devedesetim godinama 19. st. na čelu banke tvorničar Henrik Meynier.

Što se tiče dvaju spomenutih riječkih štedioničkih zavoda, tokom nagodbenoga razdoblja postoji velika razlika u značenju njihove aktivnosti na prikupljanju raspoloživih novčanih ušteđevina ovdašnjega žiteljstva putem uloga.¹²³ Dok se npr. kod »Gradske štedionice« ukupni opseg štednih uloga kreće potkraj sedamdesetih godina 19. st. oko 3,5 milijuna, da bi desetak godina kasnije dosegao oko 5,5 milijuna i pri kraju stoljeća oko 7 do 8 milijuna forinti, bilježi »Pučka štedionica« u istim razdobljima uglavnom svega 1/10 odgovarajuće vrijednosti.

Bitne promjene u sastavu, snazi i djelovanju kreditnih institucija na području Rijeke javljaju se tek sa znatnijim prodorom mađarskoga kapitala u ovu ekonomsku oblast, što prati općenito jačanje neposredne prisutnosti toga faktora u privrednom životu grada od osamdesetih-devedesetih godina 19. st. Nosioci ovih kretanja su pretežno oni isti novčarski zavodi iz Budimpešte, koji zastupaju mađarske interese u riječkom trgovinskom prometu, u pomorstvu (parobrodarstvu i potom brodogradnji), te u tvorničkoj industriji.¹²⁴

Prva bankovna ustanova s udjelom mađarskoga kapitala osnovana je u Rijeci 1887. pod nazivom »Riječka kreditna banka / Banca di credito fiumana«. Utemeljena je s osloncem na »Mađarsku opću kreditnu banku« iz metropole, ali se tome priključuje također dotadašnja riječka novčarska tvrtka »Steinacker i Co«; zajednički oblikovani dionički kapital iznosi 960.000

¹²² I. Karaman, Problemi kapitalističke privrede ... n. dj., 99, 104.

¹²³ A. Szabo, Osnivanje i razvoj novčanih zavoda u civilnoj i vojnoj Hrvatskoj i Slavoniji 1846—1880. (»Historijski zbornik« XXXVIII, Zagreb 1985), 61—62.

¹²⁴ I. Karaman, Privredni razvitak grada Rijeke ... n. dj., 161.

forinti. Mjesto predsjednika ove banke preuzima dugogodišnji nagodbenjački gradonačelnik G. Ciotta, dok stvarno poslovanje vodi kao upravitelj Arthur Steinacker.

Desetak godina kasnije, na prijelomu stoljeća, nastaju daljnje riječke banke kao ekspoziture vodećih mađarskih krugova iz metropole. Već 1891. organizirala je »Mađarska diskontna i mjenjačka banka« ovdje svoju filijalu (mjenjačnicu), a 1898. utemeljuje samostalni novčarski zavod koji nosi ime »Banka za pokretnine / Banca mobillare«; dionička glavnica iznosila je 1,0 milijun kruna. U istoj godini ujedno osniva »Mađarsko trgovačko d.d.« u Rijeci vlastitu novčarsku instituciju pod nazivom »Riječka komercijalna banka / Banca commerciale fiumana«, s temeljnim kapitalom od 2,0 milijuna kruna.¹²⁵

Hrvatski kapital iz primorskog područja ili iz Zagreba veoma je ograničeno samostalno nastupao u organiziranoj kreditnoj djelatnosti na teritoriju koji tvori »corpus separatum«. Svoju filijalu preko granice na Rječini održava oko prijeloma stoljeća »Primorska banka i štedionica« iz Sušaka, povezujući takvim poslovanjem domaće privrednike na tlu razdvojenoga grada. Od središnjih bankovnih institucija Banske Hrvatske nalazimo tek početkom 20. st. ovdje podružnice dvaju važnijih zavoda, tj. »Prve hrvatske štedionice« i »Hrvatske poljodjelske banke«.¹²⁶

Podaci koje Trgovinsko-industrijska komora u svojim izvještajima i materijalima pruža na prijelazu stoljeća pa do prvog svjetskog rata o radu ovdašnjih novčarskih zavoda, te o njihovom doprinosu kreditiranju privredne djelatnosti u Rijeci, vrlo su oskudni. Ipak, nesumnjivo je glavni nosilac krupnih poduzeća u raznovrsnim oblastima tadašnjeg ekonomskog života ovog pomorskog emporija mađarski kapital (kao i s njim povezani strani financijski faktori). Prema navodima historičara R. Bičanića, među 36 evidentiranih dioničkih društava na tlu nagodbene Rijeke bilo ih je tek nešto više od polovine (odnosno 20 udruženja) u kojima prevladavaju mađarski interesi; međutim, opseg temeljnog kapitala tih pothvata dosegao je čak više od 43 milijuna kruna — dok je u dioničkim društvima kod kojih su vodeću ulogu imali domaći krugovi (odnosno u 16 udruženja) zabilježeno svega zajedno oko 16 milijuna kruna, tj. približno samo četvrtina ukupnog temeljnoga kapitala ovih poduzeća na riječkom tlu.¹²⁷

Grad i njegovo stanovništvo u epohi dualizma

U sklopu općih razvojnih tendencija ukupnog socijalnog i ekonomskog života na tlu grada Rijeke u doba dualističkog sistema (1867—1918) zbiva se tokom ovih pola stoljeća bitna promjena u opsegu stanovništva na riječkom području, kao i u pogledu nekih karakteristika tog žiteljstva.¹²⁸ Kretanje

¹²⁵ ***, Fiume ... n. dj., 259—260.

¹²⁶ Prema anketnim materijalima za komorske izvještaje u HAR, Fond TIKR.

¹²⁷ R. Bičanić, Važnost Rijeke ... n. dj., 175.

¹²⁸ F. Barbalić, Pitanje narodnosti ... n. dj., 16.

stanovnika Rijeke prema redovnim statističkim popisima pruža slijedeću sliku:

1869.	17.884 osobe
1880.	20.981 osoba,
1890.	29.494 osobe,
1900.	38.955 osoba,
1910.	49.806 osoba.

K tome bi trebalo pribrojiti i žiteljstvo na sušačkom području (u sastavu Banske Hrvatske); to se naselje do prvog svjetskog rata oblikuje kao mali gradić, koji početkom 20. st. doseže već oko pet tisuća stanovnika.

Takvo dinamično širenje populacije u gradu nije se, dakako, moglo ostvariti samo prirodnim priraštajem — nego u znatnoj mjeri odražava proces naseljavanja novog žiteljstva iz susjednih ili udaljenijih krajeva. Tako je npr. već 1890. svega polovina stanovnika na izdvojenom teritoriju nagodbene Rijeke bila porijeklom (po rođenju) iz ovoga grada; broj takvih osoba doseže tada oko 14,5 tisuća ili 49,4% ukupnog pučanstva. Najveći dio novo pristiglog žiteljstva dolazi iz hrvatskog ili dijelom slovenskog susjedstva: iz primorsko-goranskog područja, s istarskog poluotoka i iz slovenskog zaleđa; takvih osoba (odnosno po tadašnjoj teritorijalnoj podjeli iz uže Hrvatske i Slavonije, iz Istre s Trstom, te iz Kranjske) bilo je zajedno nešto manje od 11 tisuća ili 36,7% ukupnoga pučanstva. Ostali doseljenici potječu iz dalmatinskoga područja, te iz krajeva Austrije ili Mađarske.¹²⁹

ZAKLJUČAK

Bitni stavovi vladajućih mađarskih društveno-političkih krugova prema izdvojenom riječkom teritoriju reljefno su ocrtani u riječima, kojima je potkraj prošlog stoljeća grof Teodor Batthyány — tadašnji zastupnik Rijeke u ugarskom Saboru — popratio reprezentativnu velikomađarsku publikaciju o Rijeci i tzv. ugarsko-hrvatskom primorju (objavljenu pod naslovom »Fiume és a Magyar-Horvát tengerpart«, u seriji o ugarskim županijama i gradovima):¹³⁰

»Ako dakle želimo ukratko ocrtati uzajamni, međusobni odnos Rijeke i Mađarske, onda možemo jednostavno kazati: Mađarskoj je uslijed zemljopisnog položaja bezuvjetno potrebna bila, jest i bit će Rijeka kao mađarski pomorski trgovinski emporij — naprotiv, Rijeci nije samo u materijalnom, nije samo u ekonomskom interesu da stoji u uskoj vezi s Mađarskom; ta je veza u interesu Rijeke također zato, jer je stanovništvo ovoga grada uvijek nalazilo srodnu misao, srodne osjećaje u mađarskoj naciji, u njezinoj ljubavi za slobodu, u osjećaju (stoljećima uvijek potvrđivanom u mađarskoj naciji) kojim je poštivala stečena prava drugih. Odnosno, Rijeka ne vidi u poveza-

¹²⁹ ****, Fiume ... n. dj., 22—23.

¹³⁰ ***, Fiume ... n. dj., VIII.

nosti s mađarskom nacijom samo prirodnu posljedicu zemljopisnog položaja, samo osiguranje materijalnog blagostanja, nego i (osiguranje) starinskih autonomnih prava.«

Kad obuhvatimo jednim pogledom ukupni razvitak grada Rijeke u doba nagodbenoga sistema Austro-Ugarske Monarhije, možemo utvrdit. da su tokom tih pet desetljeća nesumnjivo veoma ojačale osnove na kojima ovo prometno čvorište gradi svoju ulogu u povezivanju pomorske (trgovinske) djelatnosti širom Jadrana, Sredozemlja i drugih mora s prostranom svojom kontinentalnom unutrašnjošću. U isto vrijeme, djelomično pod izravnim utjecajem takvog tranzitnog prometa, razvijaju se i neke druge oblasti ekonomsko-socijalnog života na riječkom području.

Međutim, podjedno možemo uočiti kako je cjelokupni razvitak u danim uvjetima političke i ekonomske strukture dualističke Habsburške monarhije imao jasno određene granice: tijesan okvir, koji je gradu (tj. teritoriju koji tvori »corpus separatum«) bio nametnut kao isturenoj ekspoziaturi mađarskih interesa na sjevernom Jadranu, trebao je ovaj emporij izolirati od neposrednoga prirodnoga zaleđa — a time je nužno onemogućio njegov širi zamah i potpuniju realizaciju svih povoljnih prilika, da se Rijeka do prvog svjetskog rata konačno oblikuje u jedno od vodećih gradskih središta na ukupnom hrvatskom prostoru.

Zusammenfassung

Die Entwicklung der Einwohnerschaft und der Wirtschaft im urbanen System der Stadt Rijeka — von der Revolution 1848/49 bis zum Zerfall der Habsburger Monarchie

Igor Karaman

In der vorliegenden Studie untersucht der Verfasser die demographischen, sozialen und ökonomischen Verhältniss auf dem ausgesonderten Gebiet der Stadt Rijeka, in der Zeit von dem Konstituieren der bürgerlich-kapitalistischen Gesellschaftsordnung bis zum Ersten Weltkrieg.

Dieses Gebiet blieb in der Epoche zwischen der Revolution 1848/49 bis zur dualistischen Teilung des Habsburger Staatsgebildes 1867/68 noch eng mit der autonomen Verwaltung in Zagreb und den führenden sozialpolitischen Kreisen Nordkroatiens verbunden, während es zur Zeit des dualistischen Systems völlig davon abgesondert und als sog. »corpus separatum« den zentralen ungarischen/magyarischen Faktoren in Budapest unmittelbar untergeordnet war.

Das schmale Territorium des »corpus separatum« von Rijeka hat hier nur im begrenzten Maß den Ausbau eines multifunktionalen urbanen Zentrums gestattet. Deswegen konnte diese Stadt bis zum Zerfall der Habsburger Monarchie vorwiegend bloß die Vermittlerrolle eines adriatischen Emporiums für die Warenausfuhr und -einfuhr des transleithanischen kontinentalen Hinterlandes genießen. Die notwendigen umfangreichen verkehrstechnischen Anlagen der Eisenbahnstation sowie des Hafens haben dabei den überwiegenden Teil der verfügbaren Meeresküste auf dem Territorium von Rijeka beansprucht, so daß es der Stadt im engeren Sinne an einem freien Zutritt zum Meer fehlte, um sich städtebauplanlich zu entfalten und modernisieren zu können, was in erster Linie auf Kosten des Baus von modernen Wohnsiedlungen ging.

H I S T O R I J S K I
Z B O R N I K

IZDAVAČ: Savez povijesnih društava Hrvatske

REDAKCIJSKI ODBOR

Mirjana GROSS, Zagreb
Ivan KAMPUŠ, Zagreb
Tomislav RAUKAR, Zagreb
Petar STRČIĆ, Zagreb

GLAVNI I ODGOVORNI UREDNIK
Ivan KAMPUŠ

LEKTOR I KOREKTOR
Branko ERDELJAC

Adresa uredništva:
Savez povijesnih društava Hrvatske
Zagreb, Filozofski fakultet, Ul. Đure Salaja 3
Časopis izlazi jednom godišnje
Narudžbe šalžite na adresu:
Savez povijesnih društava Hrvatske, Zagreb, Krčka 1
Cijena ovog broja iznosi 3000 din.
Izdavanje časopisa sufinancira
Samoupravna interesna zajednica za znanstveni rad SRH — VII.
Tisak Štamparskog zavoda »Ognjen Prica« u Zagrebu — travanj 1987.