

SISAK KAO TRGOVINSKO-PROMETNO SREDIŠTE U XVIII-XIX. STOLJEĆU

Igor K a r a m a n

*Prilog govori o Sisku kao važnom prometno-trgovinskom
središtu banske Hrvatske u 18. i 19. stoljeću*

Kad su se sredinom XVI. stoljeća nadiruće snage Turskoga carstva pojavile na pragu Turopolja, podiže zagrebački Kaptol (1544) na utoku Kupe u Savu svoju novu sisačku utvrdu - nedaleko od središnjeg naselja istoimene gospoštije. Tradicija nastanjanja ljudi dosizala je tada ovdje već dvadesetak stoljeća: od prethistorijske/ilirsko-keltske Segestike, preko antičkog/rimskog i kršćanskoga grada Siscije te slavenskog/starohrvatskog uporišta Siska, do srednjovjekovnog/feudalnoga gospoštijeskog trgovišta. U tom kontinuitetu naseobine nesumnjivo se očituje istaknuta geohistorijska (strateška, politička, ekonomska) vrijednost njezina smještaja u sklopu šireg prostora sjeverne, panonske Hrvatske i susjednih zemalja.¹

Epoha protuturskoga ratovanja predstavlja ipak izvjesnu cezuru s obzirom na tisućljetnu povijesnu ulogu Siska. Jer, umjesto ovdašnjem civilnom naselju, kao relevantnom privrednom, upravnom ili kulturnom središtu - bitna važnost tada pripada samoj sisačkoj utvrdi, kao snažnom vojnoobrambenom uporištu pri suzbijanju turskih osvajačkih pohoda.

Tijekom XVI-XVII. stoljeća trgovinska i prometna djelatnost u Banskoj Hrvatskoj razvija se najvećim dijelom uz oslonac na susjedne slovenske i austrijske zemlje. Tradicionalna posrednička uloga toga područja na pravcu od ugarske nizine do luka na Jadranu ugrožena je i zatim prekinuta turskim nadiranjem prema zapadu, te nije mogla znatnije oživjeti sve do konačnog povlačenja turskih snaga iz srednjega Podunavlja (oko 1700). Samo se izvoz agrarne produkcije s vlastelinstava u Banskoj Hrvatskoj djelomice kretao prekokupskim krajem do primorskih luka, a zatim morem na talijansko tržište (u čemu prednjače knezovi Zrinski).

Ključne točke tadašnjih glavnih riječnih ili cestovnih magistrala uz tok rijeke Save i Drave predstavljaju gradovi Zagreb i Varaždin.² Tim putem stiže uvezena manufakturna, kolonijalna i slična roba do plemićkih dvoraca (palača), u građanske domove, a napose do krajiških posadnih naselja ili utvrda na graničnoj fronti prema Turskom carstvu - kao što je to bio Sisak.

¹ I. MAROEVIĆ, Sisak - grad i graditeljstvo, Sisak 1970, 15-18.

² I. KARAMAN, Das Stadtewesen Nordkroatiens und Sllawoniens in der Epoche des barocken Aufbaues, U: »Die Städte Mitteleuropas im 17. und 18. Jahrhundert«, Linz/Donau 1981, 59-72.

Način cestovnog i riječnog prijevoza robe u to doba prikazuje nam zorno crteži iz poznatog Valvasorova djela o Kranjskoj (objavljenog 1689). Roba se pretežno prenosila u vrećama, na ledima tovarnih konja u vlasništvu trgovaca i prijevoznika. Niz Savu spuštaju se čamcima ili splavima, dok na povratku iz Hrvatske kreću kopnenim putem uz obje obale rijeke (podno Susjedgrada, ili preko Samobora). Riječni je prijevoz pružao veću sigurnost robe i putnika od razbojničkih prepada, nego li promet na cestama: zato se trgovci prilikom vraćanja iz Hrvatske udružuju u karavane radi lakše zaštite imovine i vlastitih života.³

Temeljna promjena trgovinsko-prometnog sustava u našim zemljama zbiva se nakon Karlovačkoga mira 1699. Tada su ugarska nizina, Vojvodina i Slavonija najvećim dijelom bile oslobođene turske vladavine, te uključene u sklop Habsburške monarhije. Obnova seljačkih i vlastelinskih gazdinstava u tim krajevima postupno stvara sve znatnije tržišne viškove stoke ili žitarica. Riječni plovni tokovi Dunava, Save i Kupe postaju glavne prometne žile kucavice, na kojima se ti proizvodi prevoze posredstvom domaćih poduzetnika i brodara do izvoznih luka sjevernog Jadrana.⁴

U nizu sve življih trgovinsko-prometnih čvorišta našla su se sada i sisačka naselja (civilno pod feudalnim gospodstvom zagrebačkoga Kaptola, te vojno pod ingerencijom organa Banske krajine): pokraj ili preko njih kreće se razmjena dobara uzvodno Savom (od Siska prema Ljubljani) i dalje cestom na luku Trst, kao i uzvodno Kupom (od Siska do Karlovca) i dalje cestama na Rijeku, Senj ili druge primorske luke.⁵

1. ZAHVATI MERKANTILISTIČKE POLITIKE BEČKOGA DVORA U DOBA MARIJE TEREZIJE I JOSIPA II. (1740-1790)

Utjecaj merkantilističkih zahvata bečkoga Dvora osjećao se u hrvatskim zemljama napose s obzirom na nastojanje oko uspostave živog trgovinskog prometa prema sjevernom Jadranu. Susjedni slovenski krajevi već su rano bili uključeni u napore usmjerene na jačanje značenja Trsta (i Rijeke) za austrijske zemlje, ali povoljni uvjeti za kompleksnije pothvate stvoreni su u punoj mjeri nakon oslobođenja prostranih predjela Ugarske (tj. od početka XVIII. stoljeća). Poslije proglašenja slobodne plovidbe Jadranom 1717, te podjeljivanja statusa slobodne luke Trstu i Rijeci 1719, uslijedilo je u prvo doba terezijanskih reformi oblikovanje jedinstvenoga komercijalnog upravnog područja - tzv. »Austrijskog primorja« - na cjelokupnom slovenskom i hrvatskom priobalnom pojasu Monarhije (1749-1776). Namjera je bila da se omogućí izravna intervencija bečkih državnih komercijalnih vlasti (preko Intendance u Trstu) u razvitak jadranskih luka, od Trsta i Rijeke, do Bakra, Kraljevice, Senja, Karlobaga i dr.

Budući da je bečki Dvor na novoosvojenom području jugoistočne Ugarske zadržao za sebe - posredstvom morskog uprave - zamašne zemljišne komplekse (Banat do 1779, i dr.), podržao je na njima racionalnu poljoprivrednu produkciju za izvoz preko sjevernog Jadrana. S tim u vezi nastojalo se također unaprijediti prometnice i prijevozničko poslovanje iz Podunavlja do pomorskih luka. Na temelju te podunavsko-jadranske tranzitne trgovine

³ Usp. J. MATASOVIĆ, Knez Lenard, kaptoloma zagrebačkoga kramar, Narodna starina 32, 1936, 192-201.

⁴ I. KARAMAN, Trgovinska magistrala Sisak - Karlovac - Rijeka, Starine JAZU 53, 1966, 263-273.

⁵ I. KARAMAN, Trgovačka i industrijska središta sjeverne Hrvatske od doba turskih ratova do raspada Habsburške monarhije, Dometi 5-6, 1973, 45-54.

uzdiže se tijekom XVIII-XIX. stoljeća niz gradskih središta u Hrvatskoj, okupljajući u redovima svoga građanstva domaće trgovačke poduzetnike.

Izgradnja plovnih kanala u Vojvodini, regulacija toka Dunava, Tise, Drave, Save, i Kupe, zatim uspostava cestovnih spojeva prema primorskim emporijama i uređenje lučkih instalacija u njima kao i pokušaji organiziranja većih trgovačkih udruženja - sve su to rezultati ovih nastojanja. Premda su ti merkantilistički zahvati imali rezličit uspjeh, pružili su dovoljnu osnovu za opsežnu i unosnu trgovinsku razmjenu dobara sve do izgradnje željeznice u drugoj polovini XIX. stoljeća. U tom se sklopu posredničkom ulogom postupno ističe stanovništvo civilnog i vojnog naselja na tlu Siska: ovdje se računaju plovidba Savom prema Ljubljani (i Trstu), te plovidba Kupom prema Karlovcu (i Rijeci, Senju ili drugim primorskim lukama).⁶

Naročito se od sredine XVIII. stoljeća intenzivira aktivnost mnogobrojnih, raznovrsnih faktora oko poboljšanja podunavsko-jadranskoga trgovinskog prometa, što se izravno odražava i u tadašnjim zbivanjima na tlu Siska.

Znatan potstrek uređenju cestovnih komunikacija između plovnih tokova dunavskih pritoka i jadranskih luka dao je još car Karlo VI. (1711-1740), a rezultat toga bila je, uz ostalo, izgradnja tzv. Karolinske ceste od Karlovca do Rijeke i Bakra, dovršena 1727, preko brdovitih poredjela Gorskog kotara. Porast interesa bečkog Dvora za prometne prilike na prostoru sjeverne Hrvatske u 50-im i 60-im godinama XVIII. stoljeća, pod vladavinom carice Marije Terezije (1740-1780), u neposrednoj je vezi s nastojanjima da se izgrade trgovačke arterije iz žitorodnoga Temišvarskog Banata prema Jadranu. Zato u traženju mogućnosti unapređivanja komercijalne plovidbe na Savi i Kupi osobitu aktivnost - uz inicijativu nekih ličnosti iz hrvatske Vojne krajine (Karlovačkoga generalata) - iskazuju i krugovi vezani uz Komorsku administraciju u Banatu.

Tako je, primjerice, početkom 1757. kapetan Temišvarskog Banata Teodor Schley odlučio ispitati mogućnosti i pogodnosti glavnih pravaca za izvoz južnougarskoga žita na Jadransko more. U izvještaju što ga je iz Rijeke (15.X.1757) uputio Komercijalnoj oblasti u Beču Schley navodi da se do sisačke luke može ploviti Savom i s velikim brodovima - ali potom treba robu na manjim lađama prevoziti Kupom do Karlovca, te dalje cestovnim prijevozom na Primorje. Zato je neophodno popraviti postojeći magazin u Sisku kako bi se žito tamo moglo posremiti dok čeka na pretovar.⁷

U kasnijem opširnijem elaboratu Schley ističe dvije glavne smetnje koje primjećuju brodari prilikom plovidbe na Kupi, između Siska i Karlovca: u prvom redu to su vodenice, mlinovi kojih ima na pretek; druga neprilika, koju je teže otkloniti, potječe od prirodnih zapreka. To bi se moralo urediti na trošak erara, s tim da taj nadoknadi sebi izdatak uvođenjem brodarine od jedne forinte za svaki brod (*»Croatische Koraben«*). Prema Schleyevoj procjeni godišnje se uzvodno i nizvodno proveze oko 1.000 koraba, te bi se uloženi novac brzo isplatio.⁸

U jesen 1759. obavljen je komisijski obilazak magistrale od Siska do Rijeke. Pri tome je sudjelovao savjetnik Tršćanske intendance Franz Raab, zajedno s Teodorom Schleyem, zatim predstavnik Banske Hrvatske Ivan Bužan, te delegat vojnih oblasti J. M. Mayer. Oni su u Sisku 12.X.1759. dovršili elaborat o potrebnim zahvatima na riječkom toku Save ili Kupe, kako bi se olakšala trgovačka plovidba. Mjesec dana kasnije rezmatrao je Komercijalni

⁶ Za razvitak plovidbe na Savi usp. Mita KOSTIĆ, O dunavsko-savskoj trgovini, lađama, lađarima i lađarskim cehovima u XVIII i XIX veku do pojave željeznica, Istoriski časopis IX-X, 1959.

⁷ Josip MATASOVIĆ, Iz ekonomske historije 1754-1758. Narodna starina 20, 1930.

⁸ I.KARAMAN, Trgovinska magistrala... n. dj., 284.

direktorij u Beču i zaseban Raabov podnesak, kojeg je ovaj bio uputio vrhovnoj trgovačkoj oblasti Monarhije.⁹

U svojoj »spomenici« Franz Raab napose razmatra pitanja riječne plovidbe na Savi i Kupi: dok je promet savskim tokom u priličnoj mjeri sreden, na Kupi i nadalje najveću smetnju predstavlja mnoštvo mlinova sa svojim ustava. Veći će zahvat biti uklanjanje podvodnih pećina kod Sredičkog koje ugrožavaju plovidbu prema Karlovcu.

O prijedlozima savjetnika Raaba iscrpno se raspravljalo na sjednici Komer- cijalnoga direktorija u Beču 29.XI.1759, pod predsjedništvom grofa Rudolfa Choteka.¹⁰ Pozitivno su ocijenjeni navodi »spomenice« o uređenju plovidbe na Kupi, te je preporučeno da se poduzmu potrebni koraci. Posebno je traženo da se prijepisi redovnih izvještaja o stanju toka Kupe dostavljaju Komorskoj administraciji u Banatu i karlovačkom generalu Petazziju. Za pomoć oko ra- dova na regulaciji rijeke trebalo je privatnim pismima zainteresirati hrvatsko- ga bana grofa Nadasdya i generala Petazzija, te komesara Bužana. Od hr- vatskih staleža zatraženo je (preko Ugarske dvorske kancelarije) da izvijeste o poduzetnim akcijama prema zaključcima komisije, koja je u listopadu 1759. ispitivala smetnje za plovidbu Kupom.

O neposrednim zahvatima na temelju odluka Direktorija (sa sjednice od 29.XI.1759) govori nam referat savjetnika Raaba, sastavljen potkraj iduće godine u Trstu: započelo se s radom na uređenju plovidbe na Kupi, a također su izvršene pripreme za izgradnju jednoga skladišta u Karlovcu. Međutim, ovdje Raab ističe kako bi trebalo podignuti odgovarajuće novo skladište i u Sisku, pa to detaljnije obrazlaže: veliki ugarski brodovi od 1.000 centera uglavnom ne mogu ploviti Kupom, zbog čega se roba u Sisku pretovaruje na manje hrvatske lađe i otprema do Karlovca. Prema Raabovu proračunu, prijevoz 30.000 stara žita iz Banata velikim brodovima do Siska i zatim korabama u Karlovac stajao bi 11.166 forinti - dok bi izravan prijevoz iste robe malim brodovima iz Banata sve do Karlovca bio nešto skuplji, tj. 11.580 forinti. No zato, ako se Temišvarska kompanija odluči za jeftiniju varijantu, onda je neophodno u Sisku izgraditi magazin gdje bi se žito spremalo do utovara na korabe.

Zanimljivo je da Franz Raab, kao zastupnik interesa Tršćanske intendence, tom prilikom nastoji svratiti pažnju na drugu magistralu preko Ljubljane; on ističe da bi veliki brodovi mogli ploviti Savom sve do Narta, gdje se žito pretovaruje na kranjske korabe za otpremu do Zaloga i zatim opet prelazi na cestovni prijevoz (preko Ljubljane) do tršćanske luke.¹¹

Početkom 1762. stigao je u Hrvatsku inženjer Maksimilijan Fremaut, koje- mu se Dvorsko komercijalno vijeće i Temišvarska kompanija povjerili vođenje radova oko uređenja toka Kupe i izgradnje potrebnih skladišta; jedan od najvažnijih njegovih zadataka bio je izgradnja žitnoga magazina u Sisku.

S obzirom na nesuglasice koje su izbile u raspravi o lokaciji za novo skladište, izgradnja se produžila više godina. Konačno je ta zgrada podignuta na južnoj stani Kupe, te se od 1765. tamo nalazi (i danas je očuvana). Na- crt magazina izradio je Fremautov pomoćnik, nadzornik vojnih i komercijal- nih građevina K. J. Rommer.¹² Prilikom radova na magazinu bilo je ponovno poteškoća s nabavkama materijala i radne snage.

⁹ I. KARAMAN, Trgovinska magistrala... n. dj., 287-295.

¹⁰ I. KARAMAN, Prilog historiji trgovine između ugarsko-hrvatskog zaleda i sjevernog Jadrana u drugoj polovini 18. st., Vjesnik Histrojskih arhiva u Rijeci i Pazinu« XIII, 1968, 139-147.

¹¹ I. KARAMAN, Trgovinska magistrala... n. dj., 293-294.

¹² I. MAROEVIĆ, Sisak... n. dj., 88-90.

Korištenje žitnog skladišta u Sisku predano je u ruke Temišvarske kompanije. Komercijalno vijeće predložilo je početkom 1766. da se magazin besplatno povjeri toj Kompaniji u trajanju o pet godina, budući da je on prvenstveno zamišljen kao potpora razvitku njezine trgovine, a i trgovinskog prometa iz Ugarske prema moru općenito. To je utoliko važnije, ističe se u podnesku Vijeća vladarici, što predstoji spajanje Temišvarske i Tršćanske kompanije. Za uzvrat, Kompanija bi se obavezala uzdržavati skladište u dobrom stanju; ako bi bilo povremeno slobodnog skladišnog prostora, dužna je osigurati spremanje robe i za ostale trgovce ili prijevoznike.

Isto je Vijeće - zajedno s Temišvarskom kompanijom - povjerilo inženjeru M. Fremautu da vodi i radove oko reguliranja riječnoga toka Kupe. O poteškoćama na koje se nailazilo pri organizaciji čišćenja Kupe doznajemo iz niza njegovih pisama, upućivanih Komercijalnom vijeću tijekom višegodišnjeg rada na tom poslu, te iz odgovora koje je dobivao iz Beča.

Tako je primjerice 29. siječnja 1763. predsjednik Vijeća pisao da je stupio u kontakt s Ugarskom kancelarijom radi osiguranja građevnog materijala, njegova transporta, kao i zbog pribavljanja potrebne radne snage putem javne tlake okolnih podložnika. Prema riječima predsjednika Vijeća, to je pitanje vrlo delikatno s obzirom na neovisnost ugarsko-hrvatskih vlasti od centralnih organa bečkoga Dvora. Slične su poteškoće nastajale i prilikom uklanjanja mlinova na Kupi, odnosno njihova premještanja na obalu kako ne bi smetale plovidbi.

U vrijeme dok su organi habsburških komercijalnih vlasti različitim zahvatima nastojali unaprijediti trgovinski promet na riječnim tokovima sjeverne Hrvatske, u istom pravcu djeluje i Temišvarska kompanija s ciljem osiguranja daljnjega razvitka vlastite djelatnosti - koja je ovisila o stalnoj, sigurnoj i brzjoj, te jeftinoj službi prijevoza robe na pravcu od Banata do Rijeke. Kompanija je potkraj 1763. razradila plan uspostave takve službe u vlastitoj organizaciji i o tome podnijela spomenicu Dvorskom komercijalnom vijeću.¹³

Prema spomenutom elaboratu, Temišvarska kompanija bi u vlastitoj režiji na riječnom putu do Siska postavila značajnu flotu od 32 veće lađe, podijeljene u 4 grupe od po 8 lađa. U svako doba nalazile bi se 3 grupe na putu prema Sisku i natrag, a četvrta bi u samom Banatu ukrcavala robu - tako da bi se transport kretao neprekidno kroz 9 plovnih mjeseci. Budući da je svakoj grupi potrebno 50-55 dana za plovidbu od Banata do Siska i natrag, svake bi se godine od početka ožujka do kraja studenog moglo otpremiti 70 do 80 brodova natovarenih s 1.000 ili nešto više stara žita (na svaki brod računala se posada od 10 brodova i jednoga kormilara).

Daljnji prijevoz robe na Kupi obavljao bi se sa 10 do 12 manjih lađa, koje se za niskog vodostaja mogu napuniti sa 250 stara, za srednjeg do 300, a za visokog vodostaja i do 400 stara žita. Te bi brodove Kompanija također dala sama izgraditi (tijekom 1764.), tako da budu gotovi kad se dovrši i veliki magazin u Sisku. Drvo je potrebno nabaviti u Stajerskoj i doplaviti ga do Siska, gdje bi se podigle radionice za izgradnju lađa (ukoliko se ne pokaže probitačnijim nabaviti gotove brodove u Austriji). Duljina kupskih lađa bila bi 12 hvati, pramac treba biti šiljat a krma ravna, dok bi širina dosegala 12 stopa.

Elaborat Temišvarske kompanije, uz pitanje uskladištenja robe i kopnenog prijevoza od Karlovca do mora, posebno se osvrće i na potrebu regulacije odnosno čišćenja riječnoga dna Save od Beograda do Siska, te Kupe od Siska do Karlovca, kao i da se uredi obalni putovi za vuču brodova uzvodno.

¹³ I. KARAMAN, Trgovinska magistrala... n. dj., 300-304.

U doba dok su (pod utjecajem merkantilističke i kameralističke doktrine) mnogi centralni organi Habsburške monarhije poduzimali akcije za uspostavu intenzivnijeg trgovinskog prometa preko krajeva sjeverne Hrvatske, u samoj Banskoj Hrvatskoj nije sve do godine 1767. postojao odgovarajući organ državne uprave koji bi mogao u većoj mjeri sudjelovati pri takvim pothvatima. Zbog toga je i uspjeh spomenutih aktivnosti tijekom pedesetih-šezdesetih godina XVIII. stoljeća bio relativno skroman, ponajprije uslijed neusklađenosti akcija na području pod različitim nadležnostima. Tek kad je - u sklopu temeljitijih reformnih nastojanja terezijanskoga doba - bilo osnovano Hrvatsko kraljevsko vijeće (zasjedajući u Varaždinu ili Zagrebu, od 1767. do 1779), kojemu je uskoro pridodana posebna trgovinsko-gospodarska komisija, počinju u većoj mjeri razvitku trgovine svoj prilog davati i domaći faktori. Osnovni pečat radu spomenutog Vijeća i njegove komisije davao je svakako vijećnik Nikola Škrlec. Kao hrvatski jozefinist, on je sve do kraja XVIII. stoljeća istaknuta ličnost reformnih kretanja u životu Ugarske.¹⁴

Komisija je pažnju obraćala pitanjima regulacije plovidbe na Savi i Kupi, nastavljajući sa zahvatima koji su bili inicirani od sredine stoljeća. Od Zagrebačke županije (na čijem se teritoriju nalazila hrvatska Posavina i Pokuplje) zatraženo je 15.VI.1771. da organizira pregled stanja i izradu nacrtu plovidbenog pravilnika. U tom je radu uz županijskog predstavnika Josipa Špišića i redovnika Ivana Stipanovića kao geometra sudjelovao i komercijalni savjetnik Franz Raab. Komisija županije pripremila je 17. rujna 1771. u Jasenovcu zapisnik o pregledu toka Save i Kupe, te priložila traženi prijedlog o uređenju plovidbe. Izvještaj komisije i taj nacrt za plovidbeni red prihvaćeni su od trgovinsko-gospodarske komisije Vijeća 20. ožujka 1772, a zatim su po nalogu Marije Terezije upućeni na mišljenje svim županijama.

Glavne odredbe predviđenoga »Plovidbenog reda« sastojale su se u slijedećem:

- a) *prilikom vuče lađa uzvodno mora se upotrijebiti samo rad obalnog stanovništva;*
- b) *rad podložnika ne smije biti na štetu gospodarskih potreba njihovih feudalnih zemljoposjednika - a ako bi seljaci vučom određivali obavezne urbarijalne robote mora se njihovim vlasnicima dati naknada;*
- c) *radi pravilnog odvijanja plovidbe, kako uzvodno tako i nizvodno, potrebno je točno utvrditi tarifu za sve vrste radova, te utvrditi stalne postaje u kojima će se nalaziti osobe odgovorne za organizaciju prometa (tj. za opskrbu lađa vučnom radnom snagom).*

Kao što se pri izradi spomenutog nacrtu za regulaciju plovidbe Hrvatsko kraljevsko vijeće oslanjalo prvenstveno na Zagrebačku županiju, tako je i briga oko regulacije riječnoga toka, oko čišćenja korita i uređenja obala, oko uklanjanja prirodnih ili umjetnih zapreka neposredno zaokupljala županijsku upravu.¹⁵ O tome je očuvano mnogo građe u županijskom arhivu.

Međutim, reformnim zahvatima Josipa II. mijenjaju se i prilike na trgovinsko-prometnoj magistrali od Dunava do Primorja, uz koju je jačala uloga sišačkih naselja i njihovih poduzetničkih slojeva. Napuštajući dotadašnju koncepciju komercijalne organizacije na sjevernom Jadranu, raspuštena je teritorijalna cjelina tzv. Austrijskog primorja: godine 1776. bečki Dvor donosi odluku o reinkorporaciji grada Rijeke ugarsko-hrvatskome dijelu habsburške države; istovremeno je dio Primorja uključen u Vojnu krajinu. Kratkotrajno djelovanje tzv. Severinske županije na prostoru prekopske Hrvatske

¹⁴ I. KARAMAN, Djelatnost trgovinsko-gospodarske komisije Hrv. kralj. vijeća 1769-1779. Historijski zbornik XVII, 1964., 183-193.

¹⁵ I. KARAMAN, Djelatnost... n. dj., 195-197.

(1777-1786) nije ostavilo jačeg traga na terenu. Daleko je važniji bio utjecaj izgradnje nove cestovne magistrale od Karlovca do Senja (dovršene 1779), koja je po svojem inicijatoru dobila ime Jozefinska cesta. Time je i Sisak, kao čvorna točka podunavsko-jadranske tranzitne trgovine, dobio još šire mogućnosti privrednog uspona.

2. TRGOVINSKO-PROMETNE PRILIKE U DOBA NAPOLEONSKIH RATOVA I FRANCISJEJSKE RESTAURACIJE (1790-1835)

Nakon što je na primorakom i goranskom području obustavljena desetgodišnja djelatnost privremene Severinske županije (1786), obavio je riječki trgovac J. B. Nayss iduće godine poslovno putovanje po ugarskoj i o tome pripremio veoma zanimljiv izvještaj (*»Relatio mercatoris Nayss super peracta commerciali peregrinatione per Hungariam«*).¹⁶

Krenuvši iz Rijeke preko Karlovca i Siska, uzduž toka Kupe, Save, Dunava i zatim na sjever Tisom, Nayss je obišao velik dio Ugarske (sve do Košica), proputovao kroz Budimpeštu i zatim se vratio na Rijeku preko Međimurja. Oštrim okom iskusna trgovca zapazio je mogućnosti za razvoj izvoza glavnih agrarnih produkata, u prvom redu pšenice, uočivši uz to razne smetnje tehničke ili ekonomske naravi (npr. neprikladnost kopnenih putova, pomanjkanje skladišta na čvornim punktovima prijevoza i dr.). U elaboratu se također prikazuje položaj i uloga pojedinih značajnijih naselja u Pokuplju i Posavini: Siska, Petrinje, Jasenovca, Požege, Broda (čl. 3, 5, 6, 7). Govoreći o Kostajnici, autor daje zanimljive prijedloge s obzirom na trgovinu s Turskom (čl. 4).

Osnovna namjera tog spisa bila je usmjeriti izvoznu trgovinu iz svih krajeva Ugarske prema lukama sjeverno-hrvatskog Primorja, u prvom redu prema Rijeci. Međutim, pisac također razmatra mogućnosti za privlačenje eksporta iz nekih krajeva Poljske. Po osnovnoj ideji, izvještaj J. B. Nayssa uklapa se u čitav niz srodnih spisa s kraja XVIII. i početka XIX. stoljeća, koji su bili namijenjeni tome da se u praksi ekonomsko-trgovačkih prilika na ugarskom i hrvatskom prostoru iskoriste izvanredno povoljni uvjeti za napredak vanjske trgovine - stvoreni priključenjem pomorskog emporija Rijeke i njezina zaleda matici-zemlji.

Poznato je da podlogu za razvoj trgovinskog poslovanja između Vojvodine i Primorja tada pretežno čini izvoz različitih vrsta žitarica (osobito pšenice) iz plodnih ravnica uz Dunav i Tisu. Na toj tranzitnoj žitnoj trgovini uzdigao se i mladi trgovački sloj u sjevernoj Hrvatskoj. No, izvještaj J. B. Nayssa ukazuje na veliko značenje koje za vanjsku trgovinu Ugarske u to vrijeme ima izvoz duhana. Autor elaborata uvijek spominje duhan kao glavni proizvod uz žito, a pri analizi stanja agrarne produkcije naročito se zadržava na mjerama koje treba poduzeti za poboljšanje njegove kvalitete. U našim krajevima spominje duhan napose u požeškom kraju, navodeći da je često nezreo, ujedno ističe proizvodnju duhana u Međimurju - navodeći kako je vrsta s dugim listom (što je Hrvati nazivaju »međimurac«, a u Italiji je zna-ju pod netočnim nazivom »sedmogradski list«) veoma dobra, ali da bi trebalo iskorijeniti drugu vrstu, s kratkim listom, zvanu »tatar« (čl. 28).

Nayssov elaborat daje i objašnjenje za tu izvanrednu pažnju koju autor pokazuje prema duhanu: kako on kaže, rat u Americi prouzrokovao je manjak virgijskoga duhana na evropskom tržištu, što je omogućilo veoma povoljan plasman ugarskog proizvoda u Nizozemskoj, Belgiji (tadašnjoj »Austrijskoj

¹⁶ D. KOSARY, Egy gazdasági utazás a II. József-kori Magyarországon -Gospodarsko putovanje po Ugarskoj u doba Josipa, II. Az agrártörténeti szemle 1-2, 1962.

Nizozemskoj«) i Italiji. Dok je ranije ukupna količina segedinskoga duhana, izvezenog preko Primorja, jedva dosizala 10.000 centi, sada se ta količina utrostručila i učeterostručila (čl. 16); završetak američkog rata prouzrokovao je, dakako, izvjesne poteškoće za povoljan plasman, koje se mogu otkloniti poboljšanjem kvalitete ugarskog i hrvatskog duhana. Ipak, čini se da je živ promet duhanom na Karolinskoj cesti potkraj XVIII. stoljća bio više od privremene pojave, prouzrokovane momentalnom konjunkturuom zbog teškoće s dovozom amreičkog duhana na evropsko tržište. Neki podaci o udjelu tog artikla u trgovinskom prometu na novoj magistrali od Karlovca do Rijeke (tj. na Lujzinskoj cesti, izgrađenoj početkom XIX. stoljća) ukazuju na to da se tijekom prve polovine XIX. stoljća duhanska trgovina kroz naše krajeve u znatnoj mjeri održala i kasnije.

Konjunktura tradicionalne podunavsko-jadranske žitne trgovine osjećala se naročito posljednjih godina XVIII. stoljća i u prvom desetljeću XIX. stoljća, kada ratna zbivanja širom Evrope - izazvana ekspanzionizmom Napoleonove Francuske - povećavaju potrebe opskrbe vojske živežnim namirnicama. Ostvarivanju takve rastuće tranzitne trgovinske i prijevoznice aktivnosti imala je poslužiti već spomenuta suvremena cestovna magistrala od Karlovca do Rijeke, što je najvećim dijelom izvedena po barunu i generalu Filipu Vukasoviću. Dovršena je 1811, te nazvana Lujzinskom cestom. Međutim, tada je ovdje već bila uslijedila francuska okupacija na području prekosavske Hrvatske (1809-14), a zatim austrijska uprava do povratka tih krajeva autonomnim vlastima (1814-22).

Utjecaj tih događaja na razvoj ukupnog trgovinskog prometa prema sjevernom Jadranu nije još u potpunosti istražen. No, o sudbini koju u vrijeme napoleonskih ratova i neposredno nakon toga proživljavaju sisačka naselja, reljefno je dao iskaz I. Maroević na slijedeći način¹⁷: »Uvjeti u široj i bližoj regiji sazreli su za snažan trgovački razvoj što postaje pokretačka snaga, a Sisak postaje jedan od važnijih punktova toga suvremenog krvotoka, koji je realnim prestankom turske opasnosti ojačao i počeo novom snagom kolati tim oslabljenim organizmom Hrvatske i Slavonije. Prateći tokove razvoja Siska i gopoštije u cjelini zagrebački Kaptol radi 1807. god. projekt o budućem trgovištu. No od projekta do realizacije proći će još trideset godina, jer se u međuvremenu zbivaju znatni događaji na međunarodnom planu, koji će ostaviti traga i u materijalnoj kulturi Siska, a da o ostalim područjima i ne govorimo. Od 1809-14. god. Sisak zauzimaju Francuzi, a sisačku gospoštiju uzima u najam Ludovik Adamić od 1811-13. god. Tek 1816. god. gospoštija je bila vrećena prvotnom vlasniku zagrebačkom Kaptolu nakon što je dvije godine, od 30. svibnja 1814. do 1816. god. bila uključena direktno u guberniju za ilirsko-civilnu Hrvatsku sa sjedištem u Karlovcu. Iako je 1816. god. Kaptol ponovno preuzeo Sisak gubernij je ukinut tek 1822. god. i tada je Sisak vraćen zagrebačkoj županiji i Banskoj Hrvatskoj«.

Uključivanjem Pokuplja, Gorskoga kotara i primorskih luka 1822. u sustav ugarsko-hrvatske države obnovljena je također poslovna aktivnost privrednih krugova u trgovačkim središtima ovoga područja, usmjerena na razvitak i širenje tranzitnog robnog prometa iz srednjeg Podunavlja prema Jadranu.

Strukturu tadašnjeg prijevoza robe na glavnoj trgovinskoj magistrali između Karlovca i Rijeke (tj. na Lujzinskoj cesti) možemo detaljno razmotriti pomoću instruktivnih statističkih podataka koje je za razdoblje od 1826. do 1829. godine donio upravnik Ugarske građevne direkcije Franz Rauch-

¹⁷ I. MAROEVIĆ, Sisak... n. dj., 19-20.

müller-u svom opsežnom elaboratu o stanju glavnih kopnenih i vodenih prometnica.¹⁸

Naime, Rauchmüller je 1829. osobno obišao naše krajeve, kuda je tekao trgovački promet od južne Ugarske do sjevernog Jadrana, pa je o tome izradio službeni izvještaj (datiran 1831. godinom) u 5 rukopisnih svezaka. Prvi svezak daje pregled svih produkata koji se izvoze preko kvarnerskih luka s jedne, a preko tršćanske luke s druge strane; pisac ukazuje kako pri tome raskrsnicu između ta dva najvažnija pravca tvori upravo Sisak. Osim toga, u istom svesku opisuju se i smetnje na koje trgovinsko-prijevozničko poslovanje nailazi prilikom korištenja riječnih plovidbenih tokova. Drugi svezak posvećen je cestovnom prometu od Karlovca do mora (s naročitim osvrtom na značenje Lujzinske ceste), dok se u trećem svesku govori o lukama sjevernoga Jadrana i zasebno o riječkoj luci. Posljednja dva sveska sadrže Rauchmüllerove prijedloge o unapređenju podunavsko-jadranskog trgovačkog pravca (u interesu ugarskih proizvođača agrarnih ili drugih dobara); pri tome četvrti je svezak usmjeren na ekonomsku stranu predloženih zahvata, a peti na njihove građevne i tehničke aspekte.

Izvoz poljoprivrednih proizvoda s vlastelinskih ili seljačkih posjeda na prostoru ugarske nizine, Vojvodine, Slavonije i drugih ravničarskih predjela bio je osnova tradicionalne posredničke trgovinske djelatnosti preko sjeverne Hrvatske. Sada se, međutim, već u znatnoj mjeri javlja jedan novi artikl kojim osobito hrvatsko-slavonska unutrašnjost nastupa preko Jadrana na središnjem i širem evropskom tržištu. To je bila drvna grada, a naročito vrijedne bačvarske dužice iz hrastova drva, kako pokazuju i spomenuti podaci elaborata F. Rauchmüllera.

Naime, potkraj dvadesetih godina XIX. stoljeća ugarsko-hrvatski proizvođači žitarica i trgovački krugovi (koji izvoze žito) počinju osjećati sve jaču konkurenciju jeftinijega i kvalitetnijega žita iz južnih predjela Rusije. To se zbiva osobito nakon što je Drinopoljskim mirom 1829. Turska bila otvorila ruskom izvozu slobodan prolaz od Odeze (tj. iz Crnog mora) prema Sredozemlju. Jeftnije ukrajinsko žito prodire čak i u krajeve što leže uz obale Jadrana. U Dalmaciji, Istri, dapače na sjevernohrvatskom Primorju to žito ozbiljno konkurira ugarsko-hrvatskoj izvoznoj trgovini, koja se borila s problemom visokih prijevoznih troškova zbog loših prometnica i višestrukoga pretovarivanja robe na putu do mora.

Stoga se u izvoznoj trgovini sjeverne Hrvatske postupno povećava udio drva i drvnih preradevina (bačvarskih dužica, za francusku ili njemačku vinogradarstvu produkciju). Novi se komercijalni artikl najprije nabavlja iz šuma u Pokuplju i zapadnoj Posavini, da bi se s vremenom iskorištavanje drvne građe proširilo prema istočnim krajevima zemlje. Ta nova grana veletrgovinskoga poslovanja dijelom koristi Lujzinsku cestu, ali osobito se razvija preko obnovljene Jozefinske ceste (1833-1845) i senjske luke. U svemu tome zadržavaju kapitalistički poduzetnici iz sisačkih naselja i nadalje veoma zapaženu ulogu.

Suvremeni putopisac Tereze Artner zabilježila je (1828-30) da u Sisak stiže mnogo brodova koji Savom dovoze žito iz Banata, a svaki nosi šest do 8.000 mjerova; dalje Kupom prema Karlovcu mogli su ploviti plitki tumbasi, sa 800-900 mjerova tereta. Autorica također spominje da je u Sisku 1828. izgrađeno 7 velikih žitnih lađa, koje su bile namijenjene plovidbi na Savi

¹⁸ F. RAUCHMÜLLER, Uebersicht der dem Ungarisch Adriatischen Meereshandel dienenden Land und Wasserstrassen und der dazu gehorigen Seehaefen, Budim 1831.

uzvodno sve do slovenskih krajeva - kako bi se izbjeglo tradicionalno dvostruko pretovarivanje robe.¹⁹

Napredak civilnog sisačkog naselja (u sklopu istoimene gospoštije) potaknuo je zagrebački Kaptol da ga uzdigne u status vlastelinskoga grada, s trgovišnim povlasticama. Inicijativa o tome spomenuta je već u prvim godinama XIX. stoljeća, ali su burna zbivanja napoleonskog i postnapoleonskog doba odgodila njezinu realizaciju. Ipak su 31.XII.1838. feudalni gospodari izdali stanovnicima Civilnoga Siska povelju o osnivanju trgovišta. Već desetak godina ranije pripremljena je ovdje i suvremena regulacijska (urbanistička) osnova, koja je 1829. stupila na snagu. Tako je naselje sisačkih trgovaca, prijevoznika i obrtnika dočekalo na povoljnim novim temeljima početak privrednih i društvenih reformi u preporodnoj Hrvatskoj.²⁰

3. REZULTATI MODERNIZACIJE PROMETA: RIJEČNO PAROBRODARSTVO I ŽELJEZNIČKE PRUGE (1835-1880)

Modernizacija prometnog sustava na prostoru sjeverne Hrvatske ovisila je o mogućnostima primjene nove tehnike industrijskog doba: parnih brodova na tokovima rijeka i na moru, te željezničkih pruga u kopnenom prijevozu. Premda se u prvoj polovini XIX. stoljeća zapažaju u toj oblasti znatni naponi domaćih krugova, brojni projekti i pokušaji ipak ostaju bez trajnijeg uspjeha. Stoga se do revolucije 1848-49. cjelokupni robni promet i nadalje ostvaruje tradicionalnim cestovnim ili riječnim sustavom. Uvođenje suvremenih prometala otežavala je okolnost što su zainteresirani trgovački poduzetnici često bili izravno uključeni u prijevozničko poslovanje starijega tipa (kao posjednici riječnih lađa, jedrenjaka ili tovarnih konja i zaprežnih kola), pa su strahovali za sudbinu svojih kapitala uloženi u tradicionalni način prijevoza.

Domaće lađarsko poduzetništvo na Kupi i Savi velikim je dijelom bilo okupljeno u Sisku ili u Karlovcu.²¹ Tradicionalna organizacija lađarske djelatnosti nosi još potkraj XVIII. stoljeća u biti cehovska obilježja. No, tijekom prve polovine XIX. stoljeća čini se da dolazi do znatnijih strukturnih promjena - do koncentracije poslovanja u rukama manjeg broja krupnih poduzetnika. Na to ukazuju, primjerice, raspoloživi podaci iz poreznih popisa lađarskih poduzetnika na tlu grada Karlovca (iz 1787-88. i 1830-31).

Za sudbinu riječne plovidbe na Savi i Kupi bili su vrlo zainteresirani svi trgovački poslovni krugovi u Sisku i Karlovcu.²² Tako je s ciljem poboljšanja tehničkih uvjeta za brodarenje na riječnom toku između Siska i Karlovca 1837. osnovano »Društvo Zamanice na rijeci Kupi«. Utemeljili su ga zajednički karlovački i sisački poduzetnici, a ravnatelj je bio Ambroz Vranjican. Društvu je glavni zadatak bio osigurati vuču brodova, a vodilo je i statistiku prometa, podnosilo razne prijedloge za unapređivanje plovidbe Kupom i dr.

Zahvaljujući istaknutom poduzetniku Ambrozu Vranjicanu 1843-45. bio je ostvaren prvi pokušaj uvođenja domaćega riječnog parobrodarstva na Savi.²³ On je širokom agitacijom pripremio osnutak dioničkog parobrodarskoga društva za prijevoz na Savi i Kupi. Iz obavijesti koja je o tim nastojanjima

¹⁹ Therese v. ARTNER, Briefe uber einem Theil von Croatien und Italien an Caroline Pichler, Pešta 1830, 7, 8, 27.

²⁰ I. MAROEVIĆ, Sisak... n. dj. 20-21.

²¹ I. KARAMAN, Ekonomske i socijalne prilike u gradu Karlovcu u doba razvitka građansko-kapitalističkih odnosa. U: Karlovac 1579-1979, Karlovac 1979, 155-175.

²² V. KRESTIĆ, Stanje saobraćaja u Hrvatskoj u vreme ilirskog pokreta, Kolo Matice hrvatske 8-10, 1966, 194-199.

²³ J. BUTURAC, Riječno brodarstvo na Savi, Dunavu i Tisi u prvoj polovini XIX. stoljeća, Arhivski vjesnik IV-V, 1961-1962, 182-204.

objavljena u Sisku 16.IX.1843. i priloženih pravila novog udruženja izlazi da su podlogu za taj zamašni investicijski pothvat pružali tehničko znanje i povlastice koje je imao engleski stručnjak M. Fletcher, nastanjen u Beču. Za plovidbu parnih brodova na Savi i Kupi, gdje se ponckad moralo računati na nizak vodostaj, nužno su se morala izvršiti određena tehnička poboljšanja na strojnom pogonu brodova. Fletcher je već u ljetu 1842. zatražio od bečkoga Dvora privilegij za pranu plovidbu na tim rijekama, što je odobreno nakon godinu dana.

Prema pozivu za upis uloga svrha novog dioničkoga društva bila je podići trgovinu na Savi i Kupi (ranije ometanu veoma nesigurnim i skupim prijevoznim sredstvima). Osim toga, nastojala se između Zemuna, Siska i Karlovca uspostaviti veza koja što je više moguće bila nezavisna od slučajnosti. Također se željelo postići odgovarajuću dobit iz vrlo značajnog prijevoza robe na toj magistrali. Prikupljenim sredstvima namjeravalo se je otkupiti od M. Fletchera pravo parne plovidbe na savskom i kupskom toku, te bi se od njega nabavila plovila za obavljanje robnoga prijevoza.

Kako su u realizaciji prikazane zamisli nastupile izvjesne poteškoće, Vranjican je za plovidbu na Savi nabavio jedan stariji parobrod (pod imenom »Floridsdorf«) i preimenovao ga u »Slogu«. Potkraj kolovoza 1844. taj je krenuo parobrod iz Beča za Hrvatsku, o čemu Vranjican obavještava Ljudevita Gaja i piše »da će sutra u ime božje naš horvacki parobrod u 9 sati u jutro od ovde krenut se i preko Požuna, Pešte, Slankamena u Bečaj ići, od onde u Zemun i u Pančevu, pak onda u Sisak«. O svečanom dočeku »Sloge« u Sisku objavila je administracija društva zaseban proglas 26.IX.1844. Tako od kraja ljeta iste godine parobrod prevozi robu i putnike na Savi, na redovitom pravcu između Zemuna i Siska, ali to nije bilo duga vijeka. Još u svibnju i lipnju 1845. pripremao je Vranjican sa suradnicima prvu godišnju skupštinu Savsko-kupskoga parobrodarskoga društva²⁴, a već 14. rujna iste godine naišao je taj prvi hrvatski riječni parobrod na podvodni panj kod Rače, koji je probio drveno korito lađe i ona je ubrzo potonula. Vađenje »Sloge« nije uspjelo, a to je ujedno značilo i kraj djelovanja dioničkog društva (posljednja skupština održana je početkom 1847).

Naročitu pozornost javnosti u sjevernoj Hrvatskoj privuklo je u tridesetim i četrdesetim godinama XIX. stoljeća razmatranje raznovrsnih prijedloga i stručnih elaborata za gradnju željezničkih pruga na tlu civilne i vojne Hrvatske. Premda se do sredine stoljeća nije ostvarilo niti jedno od tih nastojanja, u raspravama što su oko njih vodene došle su do izražaja bitne ekonomskopolitičke koncepcije pojedinih društvenih slojeva ili grupa na tom prostoru.²⁵

Prvi opširni elaborat o mogućnosti gradnje željeznice izradio je na zahtjev vojnih vlasti 1829. Josip K. Knežić. Cilj je bio da se poboljšaju prometne veze na području između rijeke Kupe i jadranske obale. Razmatrajući više varijanti cestovnih i željezničkih komunikacija, Knežić se tada zalagao za podizanje tzv. viseće željeznice od Siska do Karlovca (radi izbjegavanja nepovoljnog, niskog vodostaja rijeke Kupe na toj relaciji) i za rekonstrukciju dotrajale Jozefinske ceste prema Senju.

Nepuno desetljeće kasnije (1838) Knežić ponovno razmatra probleme trgovinskog prometa na pravcima do mora, pa se sada odlučuje za magistralu koja je isključivo u interesu vojnokrajiskoga područja: trasu željezničke pruge predlaže na relaciji od Vojnoga Siska prema Josipdolu, gdje bi (preko novoga cestovnog odvojka Bandino selo - Josipdol) bio uspostavljen prijelaz

²⁴ J. HORVATH - J. RAVLIĆ, Pisma Ljudevitu Gaju, 1956, 488.

²⁵ B. STULLI, Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863, 1975, sv. I-II.

na Jozefinu. Jednostranost toga rješenja nužno je izazivala otpor civilnih ugarsko-hrvatskih faktora, zainteresiranih osobito za magistralnu prometnicu preko Siska i Karlovca do Rijeke. To je, uz druge razloge, onemogućilo realizaciju ovoga Kneževičeva projekta.

U isto je vrijeme prostor sjeverne Hrvatske već bio uključen u konkurentsku borbu austrijskih i mađarskih interesa pri oblikovanju željezničkog sustava Habsburške monarhije koja se s obzirom na nužnost uspostave suvremenih prometnica do sjevernoga Jadrana izražavala u preferiranju tršćanske ili riječke luke kao glavnoga pomorskog emporija. Trgovački i zemljoposjednički krugovi Banske Hrvatske i Slavonije u mnogome su podržali projekte prihvaćene na Ugarskom saboru zakonskim članom XXV. iz 1836, usmjerene na izgradnju željezničkih pruga prema Rijeci. Raznovrsne ideje i prijedlozi s tim u vezi bili su 40-ih godina XIX. stoljeća predmetom brojnih rasprava u novinskim člancima ili stručnim elaboratima. Međutim, najšire prihvaćeni projekt željezničkih komunikacija u sjevernoj Hrvatskoj svakako je bio onaj, što je predviđao da se ugarska ravnica poveže s Jadranom preko magistralnoga pravca od Vukovara do Rijeke.

Prvi realni zahvati u izgradnji željezničkih komunikacija na tlu sjeverne Hrvatske javljaju se u šezdesetim godinama XIX. stoljeća. Tada (u prednagodbenu doba) prevladava ovdje utjecaj austrijske prometne politike koja je nastojala izvoznu trgovinu ugarsko-hrvatskoga prostora, usmjerenu na sjeverni Jadran, privući što više prema Trstu, na štetu Rijeke i drugih luka sjeverno-hrvatskog Primorja. Tom cilju imala je poslužiti glavna južna magistrala Austrije: pruga »Društva južnih željeznica« od Beča (preko Zidanog Mosta) do Trsta - putem pobočnih odvojaka do Siska ili Karlovca, kao najvažnijih prijevoznih čvorišta na plovnom toku Save ili Kupe. Tako je pruga Zidani Most - Zagreb - Sisak dovršena već 1862, da bi se sav izvozni robni promet na savskom riječnom putu usmjerio prema Trstu. Tri godine kasnije (1865) uspostavljena je i veza od Zagreba do Karlovca.

Austro-ugarskom nagodbom 1867. mađarski vladajući krugovi dobivaju dominantan utjecaj na području koje je prirodno zaleđe pomorskog emporija Rijeke. Stoga se ta luka sada pojavljuje kao ključna točka u željezničkoj izveznoj otpremi ugarskih agrarnih i industrijskih proizvoda preko Jadrana do Sredozemlja ili Atlantika.²⁶ U sklopu mađarske prometne politike, zasnovane na zvjezdastoj mreži željezničkih pruga sa sredotočjem u Budimpešti, počinje odmah izgradnja magistrale koja vodi od metropole (preko Zagreba) na Rijeku; posljednja dionica te pruge »Ugarskih državnih željeznica« od Karlovca do Rijeke puštena je u pogon 1873. godine.

Ipak, zahvaljujući pogodnim prijevoznim tarifama »Društva Južnih željeznica« na pravcu Sisak - Zidani Most - Trst, domaće trgovinsko i prijevoznčko poduzetništvo u gradu Sisku moglo je još 10 godina očuvati neophodne uvjete za uspješno poslovanje. Tek nakon 1880. bili su prisiljeni austrijski faktori izmjeniti taj tarifni sustav u odnosu prema željezničkim vezama sisačkog pretovarnog čvorišta na način da je prijevoz robe do udaljenije tršćanske luke postao nerentabilan. To je donijelo kraj izuzetnoj konjunktornoj poziciji što ju je Sisak stjecajem okolnosti tijekom 60-ih i 70-ih godina XIX. stoljeća uživao u trgovinskoj i prometnoj privredi na tlu sjeverne Hrvatske.²⁷

²⁶ O raznovrsnim prijedlozima 1868-1873. za željezničke komunikacije u sjevernoj Hrvatskoj (koje dotiču Sisak) usp. I. KARAMAN, Problemi kapitalističke privrede sjeverne Hrvatske u razdoblju između nagodbe i njezine revizije, 1868-1873, Radovi Instituta za hrvatsku povijest, 6, 1974, 119-126.

²⁷ I. KARAMAN, Privredni razvitak grada Rijeke u doba nagodbenog sustava do prvog svjetskog rata, u knjizi istog autora: »Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću«, 1972, 140-143.

Takvo istaknuto značenje Siska (1862-1880) održava se, između ostalog i u činjenici da je tada ovdje bila smještena nova trgovačka i obrtnička komora - s nadležnošću za najveći dio hrvatske i slavonske Vojne krajine. Premda je njezino samostalno djelovanje potrajalo samo nekoliko godina (zbog opsežnih, dalekosežnih promjena koje se zbivaju u procesima ukinuća vojno-krajiške organizacije, te utjelovljenja bivšega krajiškog teritorija građanskoj Hrvatskoj), ta je privredna institucija ostavila zapažen trag u ekonomskom životu Siska i njegove regije.

Prema zakonu o trgovačko-obrtničkim komorama od 15.IV.1869. konstituirana je iduće godine Komora u Sisku, koja je svojim djelovanjem obuhvaćala područje Banske krajine, zatim Varaždinske krajine (do njezina utjelovljenja građanskoj Hrvatskoj 1871), te najveći dio Slavonske krajine: novogradišku i brodsku pukovniju, s komunitetom Brod. No, već 1876. pripojena je ta Komora zagrebačkoj organizaciji. Dužnost komorskog tajnika u Sisku obavljao je od njezina osnutka 1870. do 1873. istaknuti napredni politički djelatnik Milan Mankanec.

Vrijedno je ovdje spomenuti jednu akciju M. Mankanca na toj funkciji, neposredno nakon što je preuzeo dužnost (1870). On je, naime, predložio svim trgovačko-obrtničkim komorama u Hrvatskoj, osim Istre (tj. komorama u Zagrebu, Osijeku, Rijeci, Zadru, Splitu i Dubrovniku), da se »u svrhu strukovne zaštite trgovačko-obrtničkih interesah ukupne domovine ustroji centralno savjetujuće tjelo, koje bi se sastojati imalo iz zastupnika svih u Dalmaciji, Hrvatskoj i Slavoniji postojećih trgovačkih obrtničkih komorah«. No, osječka i riječka komora odgovorile su negativno na taj prijedlog, a inicijatoru su (po vlastitim riječima) vlasti predbacile »da se neovlašteno i u oprieci sa zadaćom svojom upušta u političke agitacije«.²⁸

Uspostava modernih komunikacija u sjevernoj Hrvatskoj pružala je naročito tijekom šezdesetih i sedamdesetih godina XIX. stoljeća veoma povoljne uvjete za poslovnu aktivnost građanskoga kapitalističkoga poduzetništva na području Siska. To je utjecalo na mnoge zanimljive inicijative u oblasti novčarskoga (kreditnog) poslovanja, kao i u pogledu krupnijih pothvata industrijskoga tipa.

U živoj sisačkoj poduzetničkoj sredini djelovala je u prednagodbeno doba i podružnica bečke banke »Credit-Anstalt«, konkurirajući svojim trgovačkim poslovima domaćim poduzetnicima. Kasnije osniva ovdje svoju podružnicu zagrebačka Hrvatska eskomptna banka. Zanimljivo je zabilježiti, da je poznati sisački veletrgovac Vaso Kotur sudjelovao 1872. pri osnivanju zagrebačke Hrvatske komercijalne banke - za koju M. Despot navodi: »Uz zagrebačke Izraelićane, kojih je bilo najviše, u upravnom odboru su se nalazile i pojedine političke ličnosti na čelu s Ivanom Mažuranićem...«.²⁹ Samostalna štedionica osnovana je u Sisku 1.XII.1868, s početnom glavnicom od 25.000 forinti; do 1873. temeljni kapital toga zavoda povećan je na 40.000 forinti.

U 1872. godini nalazimo podneske za utemeljenje više drugih sisačkih novčarskih ustanova, i to: za Sisačku kreditnu banku (traži Eskomptna banka iz mađarskoga grada Šopronja!), za Sisačku prometnu banku (podnosioci molbe za osnivanje su I. Batinskić, P. Fabat, B. P. Kotur), te za Sisačku pučku banku (taj zavod ulazi u skupinu pučkih banaka, što su ih tada poduzetnici Markus i Schonfeld nastojali pokrenuti također u Karlovcu i Varaždinu). Zbog skorog izbivanja velike financijske krize u Habsburškoj

²⁸ +++ Izvješće sisačke trgovačko-obrtn. komore o svom dojakošnjem djelovanju podnešeno c. kr. glavnomu vojnomu zapovjedništvu u Zagrebu (Sisak, 11.I.1872), 118-119.

²⁹ M. DESPOT, Industrija građanske Hrvatske 1860-1873, Zagreb 1970, 38.

monarhiji - nakon sloma bečke Burze 1873. godine - sve su te zamisli ipak ostale neostvarene.³⁰

U isto vrijeme, potkraj 60-ih ili početkom 70-ih godina, veoma su aktivni bili i poduzetnici u oblasti ekstraktivno-prerađivačke privrede s brojnim novim inicijativama, koje često dobivaju moderni oblik dioničkog udruživanja kapitala.

Poslove oko eksploatacije drva u prostranim šumama hrvatsko-slavonskog područja imali su tijekom prve polovine XIX. stoljeća u svojim rukama pretežno domaći trgovci. Oni zakupljuju veće šumske komplekse, u kojima uz pomoć iskusnih drvosječa izrađuju u prvom redu bačvarske dužice (bez upotrebe strojne tehnike). Djelomično se tada u zapadnim krajevima Hrvatske (napose u Gorskom kotaru) širi krug pilana na vodeni pogon, a tek veoma polagano ulazi parni stroj u tu privrednu granu. Znatan problem bilo je veoma slabo stanje prometnih veza iz područja šumske eksploatacije do trgovačkih središta za izvoz.³¹

O tome sisačka Komora 1872. u izvještaju ističe: »Glavno narodnogospodarstveno blago komorskog okružja sastoji se u prostranih, liesom boatih i velikim dielom kultiviranih šuma. Nu ove će se šume tekar onda po pravoj vrednosti svojoj unovčiti moći, kad će se vojnička krajina obskrbiti dovoljnim, a za sada posvema manjkajućimi sredstvi brze i jeftine komunikacije.«³² Od domaćih trgovačkih kapitalista koji su sredinom prošlog stoljeća sudjelovali u krupnoj eksploataciji drvnoga blaga ističu se osobito Ambroz Vranjican i sisački poduzetnik Kotur (1842. u Moslavini, na posjedu grofa Erdody).

U godinama pred likvidiranje vojnokrajiškoga sustava u sjevernoj Hrvatskoj izbija sukob između domaćih i stranih financijskih krugova oko velikih kompleksa šumskih površina, koje su prema zamisli centralnih vojnih vlasti Monarhije 1869. trebale biti ponuđene na eksploataciju. Radilo se o 30.000 jutara hrastovih šuma na području brodske i petrovaradinske pukovnije. Budući da je bečko Ministarstvo rata željelo odjednom dobiti visoke svote za otkup te drvene građe, bilo je neophodno raspolagati znatnim iznosom kapitala da bi se moglo uključiti u konkurentsko natjecanje za te šumske komplekse. Uz potporu ugarske Vlade pokrenuli su mađarski kapitalistički faktori formiranje odgovarajućega društva, što je potaklo i domaće privrednike na poduzimanje sličnih koraka.

Na tom poslu našli su se zajedno trgovački poduzetnici iz građanske Hrvatske i Vojne krajine, a središte njihova konzorcija smješteno je u Vojni Sisak.³³ Ovdje se 25.VII.1869. osniva organizacija kojoj je na čelu kao predsjednik Ambroz Vranjican, a dužnost tajnika preuzima Ivan Mažuranić. Konzorcij je na krajiškom teritoriju utemeljio dvadesetak područnih odbora, te prikupio oko pet milijuna forinti kapitala. Podršku mu je pružilo i glavno narodnjačko glasilo, koje je tada pod imenom »Zatočnik« tiskano u Vojnom Sisku. Računalo se i na pomoć od austrijskih financijskih krugova, te vojnih faktora, radi suprotstavljanja mađarskim pretenzijama.³⁴

³⁰ I. KARAMAN, Problemi kapitalističke privrede... n. dj., 103.

³¹ I. KARAMAN, Privredni položaj hrvatsko-slavonskog područja u Habsburškoj monarhiji nakon ukidanja feudalnih odnosa, 1849-1873., u knjizi istog autora: »Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću«, Zagreb 1972, 71-74.

³² + + +, Izvješće sisačke trgovačko-obrt. komore... n. dj., 40.

³³ M. VALENTIĆ, Osnovni problemi u ekonomici hrvatsko-slavonske Vojne krajine od 1850-73, Historijski zbornik« XVIII, 1965, 96-98.

³⁴ M. VALENTIĆ, Vojna krajina i pitanje njezina sjedinjenja s Hrvatskom 1849-1881, Zagreb 1981, 152-166, 259-266; A. SZABO, Središnje institucije Hrvatske u Zagrebu 1860-1873, Zagreb 1987, 224-230.

Nepovoljne opće ekonomske prilike nakon 1873. pogodile su, dakako, u znatnoj mjeri domaće drvene poduzetnike. Zato je daljnje širenje šumske eksploatacije i drvene industrije ipak bilo pretežno rezultat aktivnosti snažnijega vanjskoga kapitala.

Drugu veliku inicijativu za proširenje kapitalističkog poduzetništva u oblasti rudarstva oko 1870. godine predstavljaju napori skupine domaćih i stranih privrednika, udruženih u »Prvo hrvatsko-slavonsko ugljeno-rudarsko društvo« sa sjedištem u Sisku. Djelovanje tog udruženja bilo je usmjereno na zalihe ugljena lignita zapadne Slavonije (koje su tada procjenjivane na oko 340 milijuna centi). Potkraj 1871. zaključili su nosioci koncesije za eksploataciju tog rudnog blaga da su im potrebna veća sredstva ako žele uspješno organizirati pothvat, pa ugovorom koji je sklopljen u Sisku 20. ožujka 1872. poduzeću pristupaju Anton Henry, L. d'Heureux i Eugen Ciotta. Uloživši iznos od 153.600 forinti oni su dobili u suvlasništvo polovinu pothvata.

Pokazalo se, međutim, da su i ta sredstva nedovoljna, te da je umjesto ograničenoga konzorcija neophodno organizirati pravo dioničko društvo. Prema podnesku što su ga inicijatori u ljetu 1873. podnijeli Zemaljskoj vladi, svrha udruženja bila bi: »... direkcije prve hrvatsko-slavonske ugljeno-rudarske družbe odlučila je utemeljiti hrvatsko-slavonsko ugljeno-rudarsko udruženje, da time omogući nabavu sredstva za što obsežnije proizvodnje i što laglje i jeftiniji izvoz ugljena - koji se u njezinih rudnicima u izvanrednoj množini nalazi, - pomoćju konjske željeznice i prama okolnostim također pomoćju vlastitih brodova, koji bi Savom i Dunavom plovili, i omogućili natjecanje, da se iz rečenih rudnika gradovom ležećim uz obalu rečenih riekah dobavlja što jeftinije ugljeve.«³⁵

Prvobitnim nacrtom statuta bilo je predviđeno da dionička glavnica iznosi milijun i pol forinti, podijeljenih u 15.000 dionica, s tim da se taj iznos može povećati do četiri milijuna forinti; sjedište će udruženja biti u Sisku (ali se po želji većine dioničara može kasnije prenijeti u Zagreb).

Razmotrivši podneseni prijedlog, nadležni ugarski ministar zauzeo je pozitivni stav prema ovoj inicijativi. Osnivačka skupština dioničkog društva održana je u Sisku 19. listopada 1875. No, nepovoljne opće financijske okolnosti odrazile su se na početak rada tog poduzeća utoliko, što se nije moglo računati na neposredno sudjelovanje novih ulagača, nego su sami utemeljitelji pokrili prvih 800.000 forinti kapitala svojim ulogom. Međutim, kad se uskoro krug dioničara nešto proširio, zaključeno je na godišnjoj skupštini potkraj 1875. godine da će se sjedište pothvata premjestiti u Zagreb.³⁶

*

U razvoju sjevernohrvatskih gradova i nastanku poduzetničkog građanstva do sredine XIX. stoljeća odlučujuću je ulogu imala trgovinska privreda, a u prvom redu posrednička razmjena dobara između srednjeg Podunavlja i jadranskih luka. Zbog toga je pretežni dio domaćih gospodarskih snaga predstavljala trgovačka buržoazija, koja je poslovno vezana uz krupne agrarne proizvođače (vlastelinstva); no, ti krugovi postupno ulažu svoje akumulirane kapitalne i u neke pothvate prerađivačke ekonomike.

Promjene u privrednoj i tehničkoj organizaciji prometa robe na našem području nakon 1848, u vezi s izgradnjom modernih željezničkih pruga umjesto tradicionalnih cestovnih i riječnih magistrala, umanjile su u velikoj

³⁵ I. KARAMAN, Problemi kapitalističke privrede... n. dj., 117.

³⁶ I. KARAMAN, Problemi kapitalističke privrede... n. dj., 117-118.

mjeri mogućnost ovdašnjih trgovačkih poduzetnika da na posredničkoj podunavsko-jadranskoj robnoj razmjeni dalje podižu svoj prosperitet. Potrebno je bilo u većoj mjeri usmjeriti snage na širenje tvorničke industrije. Pri tome su znatnu smetnju predstavljale teškoće u pribavljanju radne snage, napose nedostatak poslovnog iskustva i tradicije u prerađivačkoj djelatnosti krupnijeg opsega, kao i nedovoljna potpora državne ekonomske politike.

U sukobu između prometne politike austrijskih faktora (usmjerene prema željezničkoj magistrali od Beča do Trsta, te njezinim odvojcima) i prometne politike mađarskih faktora (usmjerene prema željezničkoj magistrali od Budimpešte do Rijeke, te njezinim odvojcima), sisačka naselja mogla su stjecajem okolnosti tijekom šezdesetih ili sedamdesetih godina XIX. stoljeća izuzetno koristiti povoljne uvjete za poslovanje ovdašnjega građanskoga kapitalističkoga poduzetništva u trgovinskom ili prometnom poslovanju. Ali, mnogi vrijedni pokušaji da se uz tu djelatnost vežu inicijalni pothvati krupnjega opsega u ekstraktivno-prerađivačkoj oblasti industrijskoga tipa bili su uskoro osuđeni na neuspjeh zbog opće financijske krize u Habsburškoj monarhiji (1873). Zato se tek znatno kasnije, na prijelazu stoljeća, i na tlu grada Siska ponovno očituje pokretanje življe aktivnosti oko industrijalizacijske preobrazbe tradicionalnih ekonomsko-socijalnih odnosa stanovništva.

Z u s a m m e n f a s s u n g

SISAK ALS HANDELS- UND VERKEHRSMITTELPUNKT IM XVIII.-XIX. JH.

Nach dem Frieden von Karlovac 1699 geschieht in unseren Ländern eine grundlegende Veränderung der bisherigen Handels- und Verkehrssystems - da das ungarische Tiefland, die Vojvodina und Slawonien größtenteils von der türkischen Herrschaft befreit sowie in den Rahmen der Habsburger Monarchie eingegliedert waren. Die Erneuerung der bäuerlichen oder herrschaftlichen Landgüter schafft in diesen Gegenden allmählich immer wesentlichere Marktüberschüsse an Vieh oder Getreide. Die schiffbaren Läufe der Flüsse Donau, Sava und Kupa sowie entsprechende Straßenmagistralen werden zu Hauptverkehrsadern, auf welchen die erwähnten Erzeugnisse durch einheimische Unternehmer bis zu den Ausfuhrhäfen der Nordadria befördert werden. Doch seit der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts erfassen die Modernisierungsreformen der Wiedergeburt-, Vorausgleichs- und Ausgleichszeit allmählich auch die Verkehrswirtschaft in Nordkroatien: durch den Auftritt der Flußdampfschiffahrt und insbesondere durch die Verbreitung von Eisenbahnstrecken.

In einer Reihe unserer bedeutenden Handels- und Verkehrsknotenpunkte gedeihen im Laufe des XVIII. und XIX. Jahrhunderts die Siedlungen von Sisak: die zivile (unter der feudalen Herrschaft des Zagreber Kaptols bis 1848) und die militärische (unter der Ingerenz der Organe der Banalgrenze). An ihnen vorbei oder durch sie wickelt sich der Gütertausch aufwärts der Sava in Richtung Ljubljana und weiter auf dem Straßenweg zum Hafen Triest ab, oder aufwärts der Kupa bis Karlovac und weiter auf dem Straßenweg nach Rijeka, Senj und anderen Küstenlandhäfen. Der Autor schildert zuerst die Geschehnisse auf dem Boden von Sisak im Rahmen der merkantilistischen Politik des Wiener Hofes unter Maria Theresia und Joseph II. (1740-1790) und weiterhin die wirtschaftlichen Verhältnisse zur Zeit der Napoleonischen Kriege und der Restauration 1790-1835. Seine Erwägungen beendete der Modernisierung/Industrialisierung der Wirtschaft (1835-1880) auf die Rolle von Sisak als Handels- und Verkehrsmittelpunktes.

UDK 949.75

ISSN 0353-295X

FILOZOFSKI FAKULTET SVEUČILIŠTA U ZAGREBU
ZAVOD ZA HRVATSKU POVIJEST
INSTITUTE OF CROATIAN HISTORY
INSTITUT FÜR KROATISCHE GESCHICHTE

R A D O V I

27

U SPOMEN
JOSIPU LUČIĆU



UDK 949.75

ISSN 0353-295X

FILOZOFSKI FAKULTET SVEUČILIŠTA U ZAGREBU
ZAVOD ZA HRVATSKU POVIJEST
INSTITUTE OF CROATIAN HISTORY
INSTITUT FÜR KROATISCHE GESCHICHTE

R A D O V I

27

Z A G R E B

1994.

FILOZOFSKI FAKULTET SVEUČILIŠTA U ZAGREBU

Izdavač: ZAVOD ZA HRVATSKU POVIJEST

UREDNIČKI KOLEGIJ:

Ivo GOLDSTEIN, Dragutin PAVLIČEVIĆ, Mario STRECHA

IZVRŠNI UREDNIK:

Mario STRECHA

PRIPREMA ZA TISAK:

Hrvoje STANČIĆ

Adresa uredništva: Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu
Zagreb, Krčka ul. 1

Časopis izlazi jednom godišnje.

Izdavanje časopisa sufinancira Ministarstvo znanosti i tehnologije.

Rješenjem Republičkog komiteta za prosvjetu, kulturu fizičku i tehničku kulturu R Hrvatske br. 6859/1 od 5. X. 1982. časopis »Radovi« oslobođen je plaćanja poreza na promet proizvoda.

Časopis je registriran u Republičkom komitetu za informacije R Hrvatske pod br. UP-547/2-84-1984.