

Percepcije modernizacije života u Dalmaciji krajem 19. i u prvoj polovici 20. stoljeća

Šetka, Mihovil

Master's thesis / Diplomski rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:162:682129>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-25**



Sveučilište u Zadru
Universitas Studiorum
Jadertina | 1396 | 2002 |

Repository / Repozitorij:

[University of Zadar Institutional Repository](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJ

Sveučilište u Zadru

Odjel za povijest

Diplomski sveučilišni studij povijesti (jednopredmetni)

Mihovil Šetka

**Percepcije modernizacije života u Dalmaciji krajem
19. i u prvoj polovici 20. stoljeća**

Diplomski rad

Zadar, 2018.

Sveučilište u Zadru

Odjel za povijest

Diplomski sveučilišni studij povijesti (jednopredmetni)

Percepcije modernizacije života u Dalmaciji krajem 19. i u
prvoj polovici 20. stoljeća

Diplomski rad

Student/ica:

Mihovil Šetka

Mentor/ica:

Doc. dr. sc. Mateo Bratanić

Zadar, 2018.



Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Mihovil Šetka**, ovime izjavljujem da je moj **diplomski** rad pod naslovom **Percepcije modernizacije života u Dalmaciji krajem 19. i u prvoj polovici 20. stoljeća** rezultat mog vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mog rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mog rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 11. srpnja 2018.

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. TEORIJA MODERNIZACIJE	3
2.1. OBLICI MODERNIZACIJE	5
2.2. GDJE SE SVE ODVIJA MODERNIZACIJA?	7
3. DRUŠTVENO-GOSPODARSKE PRILIKE U DALMACIJI U DRUGOJ POLOVICI 19. STOLJEĆA I PRETPOSTAVKE ZA MODERNIZACIJU	9
3.1. ŽIVOT U DALMATINSKOG SELA U DRUGOJ POLOVICI 19. I POČETKOM 20. STOLJEĆA	12
4. POČETCI MODERNIZACIJE – STVARANJE PROMETNE POVEZANOSTI I INDUSTRIJSKE PROIZVODNJE	22
4.1. CESTOVNI PROMET	22
4.2. POMORSKI PROMET	24
4.3. ŽELJEZNIČKI PROMET	26
4.4. ZRAKOPLOVNI PROMET	29
4.5. RAZVOJ INDUSTRIJE U DALMACIJI	32
4.5.1. RAZVOJ INDUSTRIJE CEMENTA	32
4.5.2. RAZVOJ INDUSTRIJE VAPNA I GRAĐEVINSKOG MATERIJALA	36
4.5.3. RAZVOJ TEKSTILNE INDUSTRIJE	37
4.5.4. RAZVOJ PREHRAMBENE INDUSTRIJE	38
4.5.5. RAZVOJ KEMIJSKE INDUSTRIJE	43
5. ODJECI MODERNIZACIJE – SVAKODNEVNI ŽIVOT DALMATINSKIH GRADOVA U PRVOJ POLOVICI 20. STOLJEĆA	47
5.1. URBANIZACIJA DALMATINSKIH GRADOVA	47
5.2. IZGRADANJA GRADSKE INFRASTRUKTURE – ELEKTRIFIKACIJA I GRADSKI VODOVOD	50

5.3. KULTURA SVAKODNEVNOG ŽIVLJENJA	52
5.3.1. UBRZAVANJE RITMA ŽIVOTA – „S MAGARCA U AUTOMOBIL“	53
5.3.2. NAČIN ODJEVANJA GRADSKOG STANOVNIŠTVA	55
5.3.3. JAVNA ČISTOĆA I HIGIJENA	56
5.3.4. PREHRAMBENE NAVIKE „MODERNOG“ GRADSKOG STANOVNIŠTVA	58
5.3.5. UREĐENJE STAMBENIH OBJEKATA – „MODERNA TEHNOLOGIJA U KUĆI“	60
6. ZAKLJUČAK	63
7. POPIS LITERATURE	69
8. SAŽETAK	74
9. SUMMARY	75

1. UVOD

U ovom diplomskom radu pisat ćemo o procesu modernizacije, odnosno o percepciji iste u očima stanovništva Dalmacije u razdoblju od kraja 19. stoljeća pa sve do kraja prve polovice 20. stoljeća. Ipak, prije nego li krenemo na samu temu, valjalo bi naglasiti nekoliko bitnih odrednica samog rada.

Prostor Dalmacije u 19. stoljeću obuhvaćao je teritorij uz obalu od otoka Paga i Raba pa sve do Spiča u današnjoj Crnoj Gori, a u unutrašnjosti sve do prostora današnje granice između Hrvatske i Bosne i Hercegovine. U vremenu kraja 19. stoljeća i u prvoj polovici 20. stoljeća, ovaj prostor pripadao je više državnih zajednica: Austro-Ugarska Monarhija, Kraljevina Italija (Zadar), Država SHS, Kraljevina SHS, Kraljevina Jugoslavija, Nezavisna država Hrvatska, te naposljetku Federativna Narodna Republika Jugoslavija. Prostor Dalmacije u tom vremenu je izuzetno siromašan kraj u kojem su veliku većinu stanovništva činili seljaci i pomorci koji su se bavili isključivo poljoprivredom i ribarstvom. Međutim, s postepenim razvojem velikih dalmatinskih gradova: Splita, Šibenika i Zadra, na prostoru čitave Dalmacije počeo će se manifestirati elementi onoga što nam je poznato kao „modernizacija“, a što znači da će dalmatinsko društvo ući u vrijeme tranzicije iz tradicionalnog u moderno društvo.

Što je to modernizacija i koje su njezine ključne odrednice? Kako je proces modernizacije utjecao na društvo u Dalmaciji, te je li on podijelio Dalmaciju na priobalje i zaleđe? Kako je stanovništvo Dalmacije doživljava proces modernizacije, primjećuje li ju i mali čovjek? Kakve se to očite promjene događaju u dalmatinskom društvu, a koje možemo uzeti kao izravne posljedice modernizacije? Osim društva, mijenja li se i vanjski izgled dalmatinskog grada kroz proces modernizacije? Što se događa sa stanovništvom u zaleđu, zahvaća li proces modernizacije i dalmatinsko selo?

Odgovarajući na ova, ali i mnoga druga pitanja, neću se striktno držati kronološkog redoslijeda događaja, već će svako poglavlje imati svoju dijakronijsku perspektivu čineći zajedno jednu zaokruženu cjelinu. Prilikom pisanja rada, služit ću se stručnom literaturom i člancima koji govore o teoriji modernizacije, knjigama koje govore o gospodarskoj povijesti Dalmacije u navedenom razdoblju te dnevnim novinama iz tog razdoblja. S obzirom na sve navedeno, nadam se da će ovaj rad pridonijeti novim spoznajama o percepciji modernizacije života u Dalmaciji krajem 19. i u prvoj polovici 20. stoljeća, osobito jer do sada gotovo nitko nije ovoj temi posvetio veću pozornost.¹

¹ Postoje, dakako, autori koji su pisali o modernizacijskim procesima u određenim dalmatinskim gradovima, no nitko od njih nije uzeo prostor čitave Dalmacije kao zaokrežni prostor svog promatranja.

2. TEORIJA MODERNIZACIJE

Unatoč tome što postoje brojne, više ili manje cjelovite, definicije toga što je to modernizacija, velika većina stručnjaka najjednostavnije bi modernizaciju opisala kao proces prijelaza iz tradicionalnog u moderno društvo, a koji se dogodio kao posljedica ekonomskog rasta i razvoja, te razvoja na društvenom, političkom i kulturnom polju. Upravo iz ovog „dodatka“ osnovnoj definiciji možemo primijetiti da opći proces modernizacije obuhvaća i četiri međupovezane dimenzije: 1. *političku modernizaciju* – ona obuhvaća razvoj ključnih institucija (političke stranke, parlament, slobodno i tajno glasovanje) koje su, u konačnici, dale svima mogućnost sudjelovanja u donošenju odluka važnih za društvo; 2. *ekonomsku modernizaciju* – koja uključuje rastuću podjelu rada, upotrebu upravljačkih tehnika, usavršavanje tehnologije i povećavanje trgovačkih olakšica; 3. *društvenu modernizaciju* – ona dovodi do povećanja pismenosti, urbanizacije, opadanja tradicionalnog autoriteta i sve veće strukturalne i socijalne diferencijacije; i 4. *kulturnu modernizaciju* – ona se posebice manifestira u procesu sekularizacije u kojem religijsko mišljenje, prakse i institucije gube svoje presudno društveno značenje.²

Postoje različite pojave i procesi koji se odigravaju kao dio modernizacijskih promjena, a koji se manifestiraju kroz: opadanje stope nataliteta i mortaliteta (povećava se udio radno sposobnog stanovništva), rast socijalne i geografske mobilnosti stanovništva, ostvarivanje visokog stupnja urbanizacije, jačanje industrijskih odnosa, pojavu novih društvenih grupa, nastanak modernog činovništva itd.³ Neil Smelser određuje društvenu modernizaciju kroz procese socijalne diferencijacije, poremećaja i reintegracije. On kaže da postoje četiri velike promjene: 1. od jednostavne ka složenoj tehnologiji, 2. od nekomercijalne poljoprivrede do komercijalne poljoprivrede, 3. od ruralne ka urbanoj populaciji i 4. od upotrebe životinjske i

² Thornton, 2014., 4; Kalanj, 2007., 1-2.

³ Terzić i Diligenski 2017., 418 (više: Marković, 1994., 14-17.)

ljudske snage do nežive snage i industrijalizacije.⁴ S druge strane, Samuel P. Huntington nastojao je sabrati glavne karakteristike modernizacijskih procesa, pa on modernizaciju određuje kao: revolucionaran, kompleksan, sistematski, globalan, dugotrajan, fazan, homogenizirajući, nepovratan i progresivan proces.⁵ Ovakav koncept modernizacije nailazio je na prigovore kod jednog broja stručnjaka, ponajprije iz razloga jer su oni isticali da je ovaj koncept ponajprije vezan za razvoj Zapada, te da je iz toga razloga razvojno-etnocentričan. Ipak, unatoč izrečenim kritikama, uvriježeno je mišljenje da je ovakav koncept modernizacije zadržao svoju referencijalnu važnost, a problematičnost samog koncepta riješila se je time da ne govorimo o modernizaciji, nego o *modernizacijama* koje opću ideju modernosti, koja je univerzalna, kombiniraju s različitim društvenim i kulturnim iskustvima.⁶

Definiranje pojma modernizacije klasičnih teoretičara kroz njezino suprotstavljanje pojmu tradicije implicira na postojanje jasne i snažne društvene podjele. Kretanje od tradicionalnog prema modernom društvu, za predstavnike klasične teorije modernizacije, je linearan proces koji se odvija isključivo u jednom smjeru: od niske prema visokoj stopi pismenosti, od male prema velikoj društvenoj diferencijaciji, od niskog prema visokom stupnju empatije, od velikih grupa srodnika prema užoj obitelji, od neposredne komunikacije do komunikacije putem medija, od kratkog prema duljem životnom vijeku čovjeka, od državne do sekularizirane religije, od užeg do nacionalnog osjećaja pripadnosti, od agrarne i sirovinske do industrijske i tehnološke privrede...⁷ Kako na društvenom, klasična teorija modernizacije objašnjava promjene koje se odigravaju i na individualnom nivou. Tradicionalan čovjek, prema njihovom opisu je pasivan, „...on očekuje kontinuitet u prirodi i društvu i ne vjeruje da čovjek ima kapacitet mijenjati se ili kontrolirati promjene. Moderan čovjek, nasuprot, vjeruje

⁴ Smelser, 1966., 119-130.

⁵ Huntington, 1971., 288-290.

⁶ Thornton, 2014., 4

⁷ Marković, 1994., 12

u oba, mogućnost i želju za promjenom i ima povjerenje u sposobnost čovjeka da kontrolira promjenu kako bi došao do cilja.“⁸

2.1. OBLICI MODERNIZACIJE

Modernizaciju možemo promatrati na tri različita načina: kao društveno-povijesni proces, kao teoriju i kao ideologiju. Modernizacija kao društveno-povijesni proces odvija se u određenom prostoru (zanatska radionica, grad, država...), u nekoj sferi djelovanja (početak industrijske proizvodnje, uvođenje obveznog državnog obrazovanja...) i u određenom vremenskom razdoblju. Teorijsko proučavanje modernizacije omogućavam nam formiranje referentnog okvira za proučavanje modernizacijskih promjena koji će nam služiti kao analitičko oruđe za istraživanje modernizacije u pojedinačnim sferama djelovanja ili na nivou određenih društveno-političkih sustava. U svom ideološko-programatskom vidu, modernizacija je dio ideologija i programatskih dokumenata političkih subjekata, države i njenih organa, a koji se manifestira kroz niz važnih državnih dokumenata (dugoročni planovi, strategije).⁹

Modernizacija prema svojoj obuhvatnosti može biti parcijalna i globalna. Parcijalna modernizacija se odnosi na promjene u okviru samo jedne sfere djelovanja (npr. modernizacija industrijske proizvodnje), dok globalna modernizacija podrazumijeva promjene čitavog sustava.¹⁰ Prema dubini, modernizacija može biti: radikalna i kreativna ili imitativna i fasadna. Po smjeru i akterima, modernizacija može biti autonomna i heteronomna, demokratska i autoritarna. „Autonomna modernizacija je prisutna ako se izvodi na osnovu projekta vlastite strategije s dominantnim osloncem na domaće resurse i aktere... Heteronomna, zavisna modernizacija pretpostavlja dobrovoljnu ili prinudnu implementaciju

⁸ Huntington, 1971., 287

⁹ Terzić i Diligenski, 2017., 423-424.

¹⁰ Većina autora ističe da su modernizacijske promjene u jednoj sferi inicijalne za nastavak modernizacijskih procesa prema globalnoj modernizaciji. Međutim, njihova mišljenja se mimoilaze na tome u kojoj su to sferi djelovanja promjene najvažnije. Neil Smelser smatra da su najbitnije promjene u ekonomskoj sferi (Smelser, 1996), dok David Apter smatra kako su najbitnije promjene u industrijskoj sferi (Apter, 1965)

tudih projekata s dominantnim osloncem na tuđe resurse i kapital.“¹¹ Demokratska modernizacija podrazumijeva snažnu podršku najvećeg broja značajnih društvenih činitelja (političke stranke, civilno društvo, građani) koji se kroz demokratsku proceduru odlučuju hoće li prihvatiti modernizacijske promjene određenog intenziteta u nekoj društvenoj sferi i vremenskom periodu. Provođenje modernizacijskih promjena može biti rezultat zahtjeva koji dolaze iz samog temelja društvene strukture, od građana, koji prepoznaju potrebe za modernizacijskim iskorakom u nekoj sferi. Takav proces se često naziva *modernizacija odozdo*. Nasuprot tome, stanovnici neke zemlje ne moraju podržavati modernizacijske procese koji se kod njih odvijaju. Tada govorimo o modernizaciji za koju se zalaže i koji provodi društvena elita ili vladajuća klasa, a tada je riječ o *modernizaciji odozgo*.¹²

Modernizacija je, po prostoru odvijanja, globalni proces, ali se može proučavati i na nižim stupnjevima: lokalnom, nacionalnom (državnom) i regionalnom (međudržavnom). S obzirom na to da je modernizacija proces, a ne pojava, ona podrazumijeva postojanje niza događaja koji se odvijaju u nekom vremenskom slijedu, a taj vremenski slijed može biti duži ili kraći. Modernizacija zapadnih zemalja počela je relativno davno, a procesi i faze u okviru iste su se odvijali u određenim vremenskim intervalima. S druge strane, ostatak svijeta, koji neki znanstvenici označavaju kao „nezapadna društva“, poprilično je kasnio u ovom procesu, no to ne znači da se kod njih taj proces nije dogodio u istom opsegu. „Nezapadna društva“ u svom pokušaju da u razvijenosti sustignu društva Zapada, „kašnjenje“ u modernizacijskim procesima pokušali su otkloniti ubrzanom modernizacijom koja se u ovim slučajevima provodila najčešće „odozgo“. Budući da socijalna struktura u najvećem broju ovih zemalja nije bila spremna prihvatiti veliki broj modernizacijskih novina, u različitim aspektima

¹¹ Mitrović, 2004., 21

¹² Terzić i Diligenski, 2017., 424-425.; Ranković, 1993., 693

privatnog i društvenog života, dolazilo je do disbalansa na osi tradicionalno – moderno između različitih socijalnih sfera, ali i u okviru njih samih.¹³

2.2. GDJE SE SVE ODVIJA MODERNIZACIJA?

Uže shvaćanje modernizacije svodi je na sferu znanstvenog i tehničko-tehnološkog napretka, dok šire shvaćanje obuhvaća modernizacijske procese koji se odvijaju i u drugim sferama društva: urbanizaciji, promjenama u obrazovanju, kulturi, političkoj sferi, načinu življenja itd. Dok prvo shvaćanje modernizacije znatno sužava sfere u kojima se modernizacijski procesi događaju, drugo shvaćanje modernizacije, obuhvaćanjem polja gdje se modernizacija događa, doprinosi boljem shvaćanju karakteristika procesa modernizacijskih promjena zajedničkih za sve, ali i karakterističnih samo za neke njene aspekte, a tako daje dobru osnovu za istraživanja u toj sferi.¹⁴

Time se, međutim, ne iscrpljuje prikaz sfera u kojima se događaju modernizacijske promjene, jer se takve promjene odigravaju u znanosti, umjetnosti i drugim značajnim društvenim poljima, ali i u životima pojedinaca kroz promjenu njihovih navika, ukusa i shvaćanja svijeta oko sebe. Budući da sada vidimo koliko je širok spektar modernizacijskih procesa, jasno je onda zašto se pojedini znanstvenici cijeloga života bave samo jednom sferom tih procesa.¹⁵ Ipak, kao logično se nameće jedno pitanje, a to je pitanje povezanosti ovakvih promjena u više sfera ljudskog djelovanja, odnosno, treba ispitati prate li promjene u jednoj sferi, promjene u drugoj? Da li modernizacijske promjene u jednoj sferi nužno proizvode modernizaciju u nekom drugom polju i je li početak promjena u samo jednom polju dovoljan pokazati da kažemo da se neko društvo počinje modernizirati? Za inicijalnu radnju čijim djelovanjem dolazi do pokretanja, slikovito rečeno, modernizacijskog točka u jednom smjeru,

¹³ Terzić i Diligenski, 2017., 425-426.; Ranković, 1993., 696-697.

¹⁴ Marković, 1994., 15-31.

¹⁵ U području religije: E. Black, R. Bellah, obrazovanja: G. Almond, A. Anderson, M. Halpern, ekonomije: J.J. Spengler, E. Staly, W.W. Rostov, itd.

koji dalje neometano proizvodi modernizacijske promjene u svim drugim segmentima države i društva, uzimaju se različiti povijesni događaji, kao što su npr. proces industrijalizacije i formiranje nacionalne centralizirane države. Ipak, ovakvo shvaćanje, zasnovano na tzv. domino teoriji, pogrešno je, jer nijedan proces, ma koliko on bio značajan, ne mora proizvesti iste takve procese, ali ni procese istoga tipa, u svim drugim segmentima društvenog, znanstvenog, kulturnog ili privrednog života. Modernizacija može započeti u nekoj sferi privrednog života, npr. u industriji, ali da socijalna struktura, kultura ili neka druga sfera, dugo vremena odolijevajući promjenama, očuvaju svoje tradicionalne karakteristike. Tradicija i modernizacija mogu paralelno postojati u okviru nekih društava, jer moderne i tradicionalne crte nisu uvijek suprotstavljene jedne drugima, nego zajedno i usporedno mogu postojati ne samo u istim društvima nego i kod istih ljudi.¹⁶

Upravo ovakav tip društva, kako ga je opisao Predrag Marković, postojao je i u Dalmaciji krajem 19. i u prvoj polovici 20. stoljeća. To je bilo društvo u kojem su se počeli događati modernizacijski procesi u gotovo svim sferama društvenog života, no obrisi onoga što nazivamo tradicionalnim društvom, unatoč modernizaciji, nikada nisu nestali. Naravno, više riječi o tome bit će u narednim poglavljima.

¹⁶ Terzić i Diligenski, 2017., 427-428.; Marković, 1994., 12

3. DRUŠTVENO-GOSPODARSKE PRILIKE U DALMACIJI U DRUGOJ POLOVICI 19. STOLJEĆA I PRETPOSTAVKE ZA MODERNIZACIJU

Kao i uvijek u povijesti, nemoguće je pisati o jednom razdoblju bez da se vratimo barem nekoliko koraka unatrag i vidimo događaje koji su prethodili onome o čemu pišemo. Prostor Dalmacije još od 1815. godine, odnosno Bečkoga kongresa, nosio je naziv Kraljevina Dalmacija, te je kao takav bio dio Habsburške monarhije. Glavni grad ove austrijske pokrajine bio je Zadar, a na čelu uprave bio je namjesnik s Namjesništvom, koji je imao ulogu predstavnika centralne vlasti iz Beča. Godine 1852. vršilac dužnosti namjesnika pokrajine bio je Vlaho Ghetaldi koji je, iste te godine, poslao izvještaj centralnoj vladi u Beču o stanju privrednog i društvenog života pokrajine.¹⁷

U ovom izvještaju, Ghetaldi navodi niz problema koji su doveli do teških privrednih i društvenih prilika u Dalmaciji. Najprije Ghetaldi govori o nesavršenom i, u pojedinim područjima Dalmacije, različitom sustavu kolonata koji stvara probleme između kolona i vlasnika zemlje, te samim time koči razvoj poljoprivrede. Nadalje, Ghetaldi govori o malom broju osnovnih škola, o zaostalosti i praznovjerju koje vlada na selu, a koje podržavaju slabo obrazovani župnici, čije materijalno stanje također nije najbolje. Navodi kako općine nemaju novca za uzdržavanje škola, da djeca izbjegavaju pohađanje iste, roditelji također ne vode brigu o obrazovanju vlastite djece, a i pučki učitelji nisu dovoljno kvalitetno obrazovani. Ghetaldi kaže da je duh udruživanja među stanovnicima Dalmacije nerazvijen, a da je slabo poznavanje tehničkih dostignuća i manjak kapitala glavni razlog toga što su industrija, pomorstvo i trgovina u povojima. Kao dva najveća problema u Dalmaciji Ghetaldi vidi postojanje hajdučije, te brojne zarazne bolesti u močvarnim područjima. Za hajdučiju on kaže da je to „ukorijenjeno zlo pokrajine“, a da je posebno razvijena u zadarskom okružju. Ghetaldi navodi kako su hajduci razlog čestih poljskih šteta, krađe i požara, te da zbog njih,

¹⁷ Bralić, 2007., 1; Foretić, 1969., 46

ali iz zbog blizine osmanske granice, stanovnici toga kraja stalno moraju biti na oprezu i nositi oružje. Što se tiče zaraznih bolesti, Ghetaldi kaže da su močvarna područja glavni razlog toga što ljudi u „najplodnijim dolinama“ boluju od različitih bolesti (posebno malarije), te da ih to čini nesposobnima za rad.¹⁸

Osim namjesnika Vlahe Ghetaldija, o društvenim prilikama u Dalmaciji, u drugoj polovici 19. stoljeća, govori nam i Ivan Zotti, koji je bio dugogodišnji poljoprivredni stručnjak pri Namjesništvu. Da bi bilo jasnije što poljoprivredni stručnjak radi u Namjesništvu Dalmacije, treba reći da se Namjesništvo sastojalo od 15 odjela i dva pododjela: odjel za rješavanje općinske i vodne poslove; bogoštovne gradnje; ostale bogoštovne poslove; zdravstvene poslove; šumske poslove; obrtne i trgovačke škole; građevinski; redarstvo; vojništvo; odjel iskorištavanja šuma; oskudice, ratne odštete; gospodarstva; veterinarstva; računarstva i melioracije, pododjeli su bili za političko redarstvo i potpore iseljenicima.¹⁹ Kada Zotti govori o slaboj i nedovoljnoj obradi zemlje u Dalmaciji, na istom mjestu on donosi i svoje objašnjenje na koji način je do toga u konačnici i došlo, a objašnjenje je usko povezano s mentalitetom tadašnjeg dalmatinskog društva. Ivan Zotti kaže: „...česti blagdani i blagdanice koji su se zaredali, i u kojima se težak daje u besposlicu, koja ga dvostruko upropašćuje, jer gubi svoje vrijeme i daje se igri i piću...“²⁰ Upravo ovaj problem besposličarenja brojne novine toga vremena smatraju jednim od glavnih zala koje smeta napretku tih krajeva, misleći pritom posebno na prostor dalmatinske zagore.²¹ Nastavljajući dalje, Zotti govori dalje o mentalitetu stanovništva koji on naziva „nomadskim“, a također se prvenstveno odnosi na stanovništvo koje živi na prostoru dalmatinske Zagore. Zotti kaže da su stanovnici Zagore skloni jedino tome da budu čobani, jer to ne iziskuje težak rad u polju, a njihov jedini posao je da proizvedu hranu koja im je minimalno potrebna da prežive. Takav mentalitet, nastavlja

¹⁸ Foretić, 1969., 46 (v. Državni arhiv Zadar, Miscelanea (Misc.), sv. 1, Poz. A, list 353-364.)

¹⁹ Bralić, 2007., 1-2.

²⁰ Foretić, 1969., 46 (v. Ivan Zotti, *O razvitku poljoprivrede u Dalmaciji od godine 1848. do 1898.*, Beč, 1901.)

²¹ Foretić, 1969., 72. (v. *Smotra dalmatinska*, br. 59., 1888.; *Il Dalmata*, br. 68., 1869.)

Zotti, doveo je do toga da to stanovništvo ne razmišlja o tome da skupi nešto više, niti da njihov život s većim radom može biti značajno kvalitetniji.²²

Gospodarski razvoj Dalmacije određen je ponajprije njenim geostrateškim položajem. Dalmacija nije pokrajina bogata sirovinama, no njezin položaj, na putu od istoka prema zapadu, uvijek je bio primamljiv brojnim vladarima, naravno mnogo više zbog toga negoli eventualna gospodarska korist, koji su vladali tim područjem. Razvoj čitave Dalmacije ponajviše je ovisio o kretanju roba i trgovini između obale i zaleđa. Primorski gradovi razvijali su se zahvaljujući robi koja je dolazila iz zaleđa, no barijera koju čine brdski i planinski lanci u unutrašnjosti, nikada nije bila kvalitetno probijena, pa je gospodarstvo Dalmacije, praktički do prve polovice 20. stoljeća, bilo na istoj razini onoga u 16. ili 17. stoljeću. Poljoprivreda je bila dominantna gospodarska djelatnost, a čak 85% stanovništva Dalmacije bavilo se njome kao osnovnim zanimanjem. Većina stanovništva dalmatinske zagore bavila se poljoprivredom isključivo za svoje životne potrebe, dok je stanovništvo obale i otoka bilo primarno okrenuto tržištu.²³

Za čitavo vrijeme svoje uprave nad Dalmacijom, Habsburška monarhija, kasnije Austro-Ugarska, smatrali su je slabo razvijenom poljoprivrednom pokrajinom koja u sebi ne sadrži dovoljnu količinu rudnih bogatstava da bi se u njoj razvila bilo kakva industrijska ili prerađivačka djelatnost. Osim manjka sirovina, veliki problem Dalmacije bila je i vrlo slaba povezanost, bilo sa svijetom, bilo s unutrašnjošću, te su je vlastodržci zbog toga i smatrali pokrajinom u koju se ne isplati ulagati. Cestovni promet temeljio se na karavanama koje su dolazile iz Bosne i donosile proizvode iz unutrašnjosti, a sa sobom odnosile dalmatinske ili one koje su došli morskim putem u dalmatinske luke. Cestovna mreža u Dalmaciji bili je izuzetno loša, izgrađena najvećim dijelom za Napoleonove uprave, te kao takva nije bila

²² Foretić, 1969., 46

²³ Defilippis, 1997., 41

dostatna da se na tom prostoru razvije veća kopnena trgovinska razmjera. Usprkos tome što je na kopnu Dalmacija bila „izolirana“, spas se uvijek mogao pronaći u moru, pa je pomorski promet igrao, dakako, veliku ulogu u trgovini, ali i u prijevozu putnika. Već 1838. austrijski Lloyd uspostavlja prve parobrodarske plovidbene linije uzduž Jadranske obale, no njihov fokus u početku bio je isključivo na prijevozu putnika, dok su sve do 80-tih godina 19. stoljeća, primat u prijevozu tereta imali jedrenjaci. Osnovni problem razvoja pomorskog prometa, u još većim razmjerima, bio je nedostatak željezničke povezanosti s unutrašnjošću zemlje. Razvoj dalmatinskih luka ovisio je o izgradnji željezničkih pruga između njih samih i njihova prirodnog ekonomskog zaleđa. Upravo u ovom pitanju, može se još jednom jasno vidjeti maćehinski odnos između Austro-Ugarske i Dalmacije. Naime, Ugarska je svojim kapitalom poticala razvoj riječke, a Austrija tršćanske luke, te su obje u izgradnji željeznice prema Dalmaciji i dalmatinskim lukama vidjele jedino potencijalnu opasnost i konkurenciju.²⁴

3.1. ŽIVOT DALMATINSKOG SELA U DRUGOJ POLOVICI 19. I POČETKOM 20. STOLJEĆA

Ionako težak život stanovništva Dalmacije, posebice onog seoskog, bio je dodatno otežan brojnim davanjima, bilo prema državi, bilo prema Crkvi. Ivan Kukuljević, za vrijeme svog putovanja Dalmacijom, naveo je „četiri nevolje koje upropašćuju Dalmaciju“,²⁵ a to su: feudalci, serdari, desetinari ili decimari, te svećenici ili redovnici. Desetinari su bili sakupljači desetine koji su često prilikom prikupljanja tog poreza uzimali isti toliki dio i za sebe. Ipak, tome se stalo na kraj 1852. godine kada je uveden porezni sustav na čisti prihod od zemlje, tzv. zemljarina, te je u Dalmaciji bio ustrojen zemljišnik. Serdari su također izgubili svoju funkciju nakon 1865. godine, kada je uvedena nova organizacija općina, no na snazi su ostala barem još dva problema: kmetski odnosi i redovina ili poreština. Poslije uvođenja novog

²⁴ Defilippis, 1997., 42-43.

²⁵ Foretić, 1969., 47

poreznog sustava, 1852. godine, na području Dalmacije ubirali su se ovi neposredni porezi: zemljarina, kućarina, obrtarina i dohodarina. Iz godine 1866. imamo podataka da je provincija Dalmacija platila 527.815 forinta neposrednih poreza, a uzmemo li u obzir da je u to vrijeme u Dalmaciji živjelo oko 442 tisuće stanovnika, to je otprilike 1.3 forinta neposrednih poreza po glavi stanovništva. Naravno, ovo nisu jedini nameti koje je stanovništvo Dalmacije moralo platiti državi, tu su bili još: trošarina, takse i porezi od carine i monopola (sol, duhan), te različite druge takse i davanja. Kada se usporede davanja Dalmacije i drugih pokrajina Austro-Ugarske, dolazimo do zaključka da je Dalmacije plaćala daleko najniži porez od svih ostalih pokrajina, no to mora prije svega „zahvaliti“ svojoj potpunoj zaostalosti za ostatkom Monarhije. Također, u ovu vrstu davanja državi nisu bila ubrojena davanja župniku (poreština ili redovina) te kmetska davanja, koja su posebno opterećivala seosko stanovništvo.²⁶

Kmetski odnosi ili kolonat u Dalmaciji ima svoje brojne specifičnosti, ali i razlike u odnosu na istu stvar u drugim područjima Monarhije, ali i između različitih dijelova u samoj pokrajini. Budući da bi se tom pitanju mogla posvetiti jedna čitava studija, mi ćemo se ovdje ograničiti na dva pitanja: 1. koliko su koloni ili težaci bili opterećeni kmetskim davanjima, i 2. zašto političke organizacije i organi pokrajinske uprave u Dalmaciji nisu intenzivnije radili na ukidanju kmetskih odnosa ili kolonata? „Smotra Dalmatinska“, pišući o kmetskom pitanju, iznosi da su odnosi između kolona i gospodara bili tako uređeni da je kolonu obično išlo 2/3 uroda, a u mjestima koja su bila manje plodna ili teža za obrađivanje 4/5 uroda, a ostatak bi išao gospodaru, bez ikakvih troškova.²⁷ Osim podavanju u urodu, koloni su često bili primorani davati gospodaru i više od toga, a sve to u zamjenu za korištenje gospodarevih volova, ili neku drugu „povlasticu“. Ukratko, možemo konstatirati da se stanje kmetova nije nimalo poboljšalo niti na početku XX. stoljeća, čak naprotiv, zbog krize u vinogradarstvu i poskupljenja živežnih namjernica, njihovo se stanje samo još više pogoršavalo. Zbog tako

²⁶ Foretić, 1969., 47-48.

²⁷ *Smotra Dalmatinska*, 1888., br. 24.

teških životnih uvjeta, pokret za ukinućem kmetstva, odnosno za smanjenjem obveza prema gospodarstvu, veoma je ojačao u cijeloj Dalmaciji. Pokret je svojeg glavnog zagovornika dobio u dr. Josipu Smodlaku i Hrvatskoj pučkoj naprednoj stranici, no to nije pomoglo da se, sve do raspada Monarhije, kmetски odnosi u Dalmaciji ukinu. Ovakav rezultat mogao je biti i očekivan posebno ako znamo da u ekonomskom programu Narodne stranke, kmetstvo smatrano „rukom Božje blagodati za Dalmaciju“.²⁸ Ni „Smotra dalmatinska“, a ni autonomaško glasilo „Il Dalmata“ nisu se zauzimali za potpuno rješavanje kmetskog pitanja. Autonomaši su bili za ukidanje kmetstva na onim mjestima gdje su vlasnici zemlje bili članovi Narodne stranke, ali tamo gdje su vlasnici zemlje bili Autonomaši, oni su bili u potpunosti za održavanje *statusa quo*. Naposljetku, kada bi tražili krivca ovakvom stanju u Dalmaciji, onda bi prije nego na organe centralne vlasti, prst trebalo uprijeti u političke organizacije u pokrajini i na Zemaljski sabor i odbor koji nisu poduzeli gotovo ništa da se kmetско pitanje u Dalmaciji riješi.²⁹

Uz sve do sada navedeno, kao jedno od najvećih podavanja koje je seljak morao izdvajati bila je redovina ili podavanja župniku. Kao primjer, donosimo podavanje redovine sela Ogorja Gornjeg, u općini Muć, kotar Split. U ovom je selu svaka glava obitelji morala davati župniku „...jedan varićak žita, jedan metrički cent drva (u kraju u kojem uopće nema drva), jednog kokota, od svakih 20 ovaca po jednu ovcu, pola kilograma ovčje vune, jednu mjeru masla i sira; svaka kućegazdarica jedan varićak raži, 12 jaja; svaka osoba u kući jedan varićak ječma; svaka djevojka jedan svežanj drva i jednog kokota.“³⁰ Ako sve ove proizvode prevedemo u novčanu vrijednost, oni bi nas koštali oko 30 kruna, a moramo imati na umu da su stanovnici ovoga sela pokrajinske i općinske poreze plaćali otprilike između 10 i 15 kruna godišnje. Dakle, kada se sve sagleda, i više je nego uočljivo koliko je ustvari seosko stanovništvo bilo

²⁸ Foretić, 1969., 51

²⁹ Foretić, 1969., 49-51.

³⁰ Prilog *Pučke slobode*, br. 52., 1910., 2

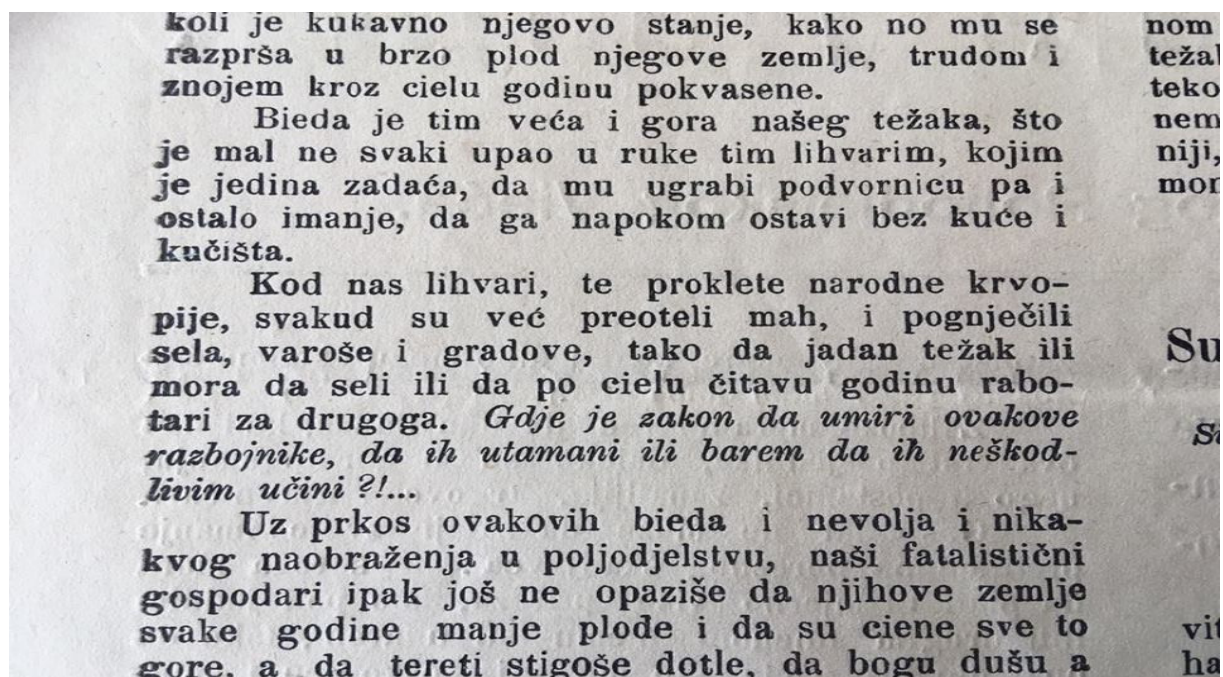
opterećeno ovim nametom.³¹ Kao i u pitanju kolonata, i o ukidanju redovine razgovarali su predstavnici u Dalmatinskom saboru, no čak i prihvaćeni zahtjev iz rujna 1909. godine, naposljetku nije doveo do toga da redovina bude ukinuta.³²

Zbog ovolikih davanja prema državi i crkvi, siromašno stanovništvo Dalmacije trebalo je pronaći izvor na kojem bi moglo dobiti pozajmice u novcu za pokrivanje „tekućih troškova“, a budući da banaka nije bilo, stvorilo se plodno tlo za razvoj lihvarstva. Problem lihvarjenja poznat je na prostoru Dalmacije još mnogo ranije, no u 19. stoljeću ono uzima maha osobito zbog specifičnih političkih i gospodarskih prilika. U godinama koje su bile nerodne, seljaci su često bili primorani uzimati novac kod gradskih lihvara, naravno sve to uz vrlo visoke kamate. Događalo se često da seljak, upravo zbog visokih kamata, nije mogao vratiti novac vjerovniku, pa mu je zbog toga bio prisiljen ustupiti zemlju i dati se u kolonatski odnos. U drugoj polovici 19. stoljeća javljaju se inicijative oko stvaranja novčanih zavoda koji su trebali spriječiti ili barem dijelom ublažiti lihvarjenje. Nažalost, stvaranje novčanih zavoda nije olakšalo problem dalmatinskih seljaka jer su seljacima bili potrebni manji krediti koje banke nisu htjele davati, a ako bi htio uzeti veliki kredit morao je založiti čitavo imanje. Kamate koje su lihvari tražili najčešće su bili između 30 i 40%, no poznati su i primjeri kamata od 100%, ali i više. Koliko je lihvarstvo bilo rašireno najbolje nam govori prosjek od 5 lihvara na 100 stanovnika. Što se tiče njihove obrazovanosti, 60% ih je imalo osnovnu školu, 20% srednju, 4% visoku školu, a 16% ih se znalo samo potpisati, a pritom nisu imali nikakvo obrazovanje. Po spolnoj strukturi, 70% lihvara bili su muškarci, a 30% žene. Čitava priča o „razvoju“ lihvarstva u Dalmaciji, bila je posljedica zakašnjelog procesa prijelaza iz feudalnog u robno-novčani sustav, no ona nam svjedoči o skromnom začetku akumulacije kapitala u

³¹ Namjerno je naglasak stavljen na seosko stanovništvo, budući da stanovnici gradova nisu plaćali redovinu svećenicima koji su živjeli u gradu.

³² Foretić, 1969., 51-53.

dalmatinskim gradovima, ali i o stvaranju građanskog sloja koji se kroz trgovinu počeo gospodarski uzdizati.³³



Slika 1. Kako težaci gledaju na lihvare zorno prikazuje ovaj isječak iz *Poljodjelskog Viestnika* (izvor: *Poljodjelski Viestnik*, br. 9., 1.11.1893., str. 2., *Težačko stanje u Dalmaciji*)

O teškim uvjetima života u Dalmaciji, posebice na selu, ponešto nam govori i način stanovanja, odnosno gradnje stambenih objekata. Za razliku od stilske gradnje u dalmatinskim gradovima, kuće u dalmatinskom selu djelo su „narodnih graditelja“, pa zbog toga ne čudi da su gotovo sve kuće u pojedinom selu izgrađene na identičan način. Ipak, izbor mjesta gradnje i unutarnji raspored prostorija razlikovao se u pojedinim dijelovima Dalmacije: primorskoj, otočkoj i zagorskoj Dalmaciji.³⁴

U primorskoj Dalmaciji sela su bila smještena u dodiru kopna i mora ili oko brdskih poljica, odnosno u dijelovima ispod brda. Takva naselja najčešće bi s gornje strane okruživala zemlja

³³ Obad, 1990., 45-51.

³⁴ Obad, 1990., 35

koja se obrađivala, a ispod naselja bi bilo more. Stanovnici ovih naselja bavili su se pretežito poljoprivredom i stočarstvom, a poneki i ribolovom. Sve kuće u primorskim naseljima bile su izgrađene od kamena, vezane su bile krečom, ali ima primjera i kuća u suhozidu. Pokrov kuće najčešće je bio od crijepa, nerijetko i od ploča, a vrlo rijetko od slame. U primorskoj Dalmaciji kuće su najčešće bile prizemnice, vrlo rijetko na kat, a njihova unutrašnjost bila je vrlo tijesna. Kao primjer najljepših kuća u primorskim naseljima uzimaju se kuće iz Orebića i dubrovačke okolice, jer se drži da su kuće imućnijih ljudi iz tih mjesta bile jednako udobne za život kao kuće bogatih građana u samom Dubrovniku.³⁵

„U selima otočke Dalmacije kuće su, uglavnom, bile građene u kreču, prekrivene crijepom, ali ih ima i u suhozidu s kamenim pločama.“³⁶ Ovako građene kuće samo rijetku su bile prizemnice, najčešće na kat, ali i na dva kata. Razlog zbog kojeg su kuću građene na kat je taj što je prizemlje bilo organizirano kao prostor za skladištenje (konoba), dok se na katu odvijao dnevni život, a na katu su bile i sobe za spavanje. Stepenište je uvijek bilo vanjsko, a gradilo se s južne strane kako bi bilo zaštićeno od bure. Što se tiče unutrašnjosti kuće, unutarnje pregrade, podovi i krov su bili od drveta, a zidovi su se premazivali žbukom ili vapnenim mlijekom. Kao izuzeci, iz ranije navedenih okvira, uzimaju se kuće ladanjskog karaktera, a koje su pripadale najprije gradskim plemićkim obiteljima, a zatim bogatim građanima. Te kuće pripadaju tipu gradskog graditeljstva, a glavne razlike su: odabir mjesta gradnje, stil gradnje, veličina, unutrašnji raspored i namještaj u samoj kući.³⁷

Na prostoru dalmatinske zagore, sela i zaseoci su uglavnom bili smješteni u zaravnima, brdskom i okopoljskom kraju, a njihove kuće možemo označiti kao najlošije na prostoru Dalmacije. Kuće na prostoru Zagore bile su najčešće građene u suhozidu, a pokrivene slamom ili kamenim pločama. U prizemnicama, kojih je bilo najviše, ljudi i njihova stoka živjeli su

³⁵ Obad, 1990., 35-37.

³⁶ Obad, 1990., 38

³⁷ Obad, 1990., 38-39.

pod istim krovom, dok je u kućama na kat stoka bila u prizemlju, a ljudi na katu kuće. Ovakve kuće bile su tijesne, tamne, neuredne i nečiste. U središtu kuće bilo je ognjište, tu se jelo, sjedilo i spavalo. Muškarci su najčešće spavali na podu ili na slami, obučeni i prekriveni kožom od životinja, a za ljetnih mjeseci, spavali bi na *gumnu* (livada) ili u *pojati* (štala). Žene i djeca spavali su u zajedničkom krevetu.³⁸

Način prehrane stanovništva Dalmacije usko je povezan s prirodom tla, klimatskim uvjetima i oblicima privređivanja samog stanovništva, pa je zbog toga i jasno da se i sama prehrana u određenim dijelovima Dalmacije upravo iz ovih razloga i razlikovala. Stanovnici priobalnih područja, zbog nedostatka zemlje i pitke vode, imali su vrlo skroman i nedostatan jelovnik koji se bazirao na kruhu koji je bio od ječma pomiješan sa zobi. Osim ječmenog kruha, jela se je i ječmena kaša, ali i povrće koje se moglo uzgojiti u vrtu: zelje, blitva, salata, bijeli luk, kapula, *sočivica* (leća) i kupus. Meso se jelo samo prilikom rada na zemlji i za vjerskih blagdana, i to slano i svježe meso, svinjetina, kozletina i bravetina, a od ostalih namjernica svježja i slana riba, te slani sir. Kokošje meso se jelo jedino kada je netko bio bolestan. Od začina za hranu najviše se je koristilo maslinovo ulje, sol, svinjska mast, maslo te ponekad mlijeko. Na prostorima gdje je bilo kukuruza, pravila bi se kukuruzna pura začinjena brudetom od ribe, a na obalnom prostoru riba se je koristila i za pravljenje juhe. Od pića, najviše se konzumiralo crno vino, a osim vina, u područjima koja su oskudijevala pitkom vodom u ljetnim mjesecima, pilo se mlijeko i sirutka. Jedini proizvod koji je unio promjenu u ovu ustaljenu prehranu, ali tek nešto kasnije u 19. stoljeću, u Dalmaciji bio je krumpir. Ipak, sve do kraja 19. stoljeća krumpir nije najbolje uspijevaao u Dalmaciji, pa ga je iz tog razloga bilo izuzetno malo.

Još jedno područje života bilo je u potpunosti zapušteno na prostoru Dalmacije, a to je prosvjetna djelatnost ili obrazovanje. Premda nam popis stanovništva iz 1857. godine ne

³⁸ Obad, 1990., 39-41.; Vukasović, 1896., 28

govori ništa o stupnju obrazovanosti, iz ranijih izvještaja istaknutih organa uprave možemo vrlo jasno pretpostaviti kakvo je stanje vladalo u Dalmaciji, dakako, po pitanju (ne)obrazovanosti stanovništva. Još za vrijeme francuske uprave, generali providur za Dalmaciju Vincenzo Dandolo, naglasio je da u Dalmaciji „ima na stotine sela u kojima nitko od stanovništva ne zna pisati izuzev neznalice župnika koji to loše zna“,³⁹ pa je za pretpostaviti da se, u prvoj polovici 19. stoljeća, vrlo malo učinilo da se ovaj problem riješi. Prve statističke podatke o pismenosti stanovništva u Dalmaciji imamo tek iz 1880. godine i oni su u najmanju ruku poražavajući. Tada je, naime, svega 51.056 stanovnika Dalmacije, odnosno 10,7% ukupnog stanovništva bilo pismeno,⁴⁰ dok je 425.045 stanovnika bilo nepismeno, ili u postotcima 89,3%. Naravno, ove brojke o pismenosti stanovništva usko su povezane s brojem osnovnih, srednjih i visokih škola na prostoru Dalmacije. U Dalmaciji je školske godine 1861./1862. bilo ukupno 192 osnovne škole, 11 stručnih škola, 8 srednjih škola (gimnazije i realke) i 5 visokih škola (Bogoslovija), a sve te obrazovne ustanove imale su nešto manje od 9.000 učenika. Naravno, jačanjem utjecaja preporodnog pokreta u Dalmaciji, ali i odvajanjem nadzora nad školstvom s crkvenih na svjetovnu vlast, doći će do sve većeg porasta pismenosti stanovništva, no taj rast će biti osjetan tek u 20. stoljeću.⁴¹

Zaostalost prostora Dalmacije, u odnosu na ostatak Monarhije, ogleda se vrlo očito u poljoprivrednoj djelatnosti koja je bila dominantno zanimanje na tom prostoru u razdoblju koje obuhvaća ovaj diplomski rad. Da bi se poljoprivredna djelatnost obavljala, potrebne su nam tri stvari: zemljište, ljudi i alati za obradu. Većina poljoprivrednika svoje je zemljište i znanje o poljoprivrednim kulturama naslijedila od svojih predaka, no žalosti činjenica da su naslijedili od njih i alate za obradu. Među sredstvima za rad na zemlji svugdje se upotrebljavalo ralo od drva s lemešom i crtalom od željeza. Široki drveni plaz bio je

³⁹ Ströll, 1900., 12; v. Foretić, 1969., 61

⁴⁰ Pismenim stanovništvom se smatralo ono koje zna čitati i pisati.

⁴¹ Prema podacima iz 1910. godine, broj pismenih se popeo na 22% (136.208 stanovnika), dok je nepismenih bilo 78% (467.475 stanovnika); Obad, 1990, 107-128.; Foretić, 1996., 61-68.

poprilično težak, pa je rad s njime bio izuzetno naporan. Prilikom oranja najčešće je bio upregnut par volova, no u krajevima s bogatijom zemljom, znalo se vidjeti i dva ili tri para. Poslije oranja zemlja se je ravna drljačom napravljenom od grabovih grančica. U obradi zemlje, osim rila, koristila se i motika. Za kopanje tvrdih i kamenitih terena koristio se šiljasti trnokop, mašklin i kramp. Za kupljenje sijena i žita služili su se drvenim vilama i grabljama, te trozubim vilama za ukrcaj sijena. Budući da je dalmatinski kraj krški, svakodnevni rad i život vezani su s kamenom. Kamen se lomio maljem ili batom, a vadio se željeznom polugom, a čekićem obrađivao. Ipak, do određenih promjena dolazi u drugoj polovici 19. stoljeća kada se u novinama pojavljuju prve reklame i crteži novih željeznih alata, prije svega plugova, ali i opisi parnih strojeva, aparata za pečenje rakije i drugog.⁴² Preko novinskih članaka savjetuje se poljoprivrednike da svoje stare alate zamjene novima, a kao najbolji primjer navodi se zamjena drvenog rala željeznim plugom.⁴³ Nažalost, sve do duboko u 20. stoljeće, Dalmacija će daleko zaostajati u agrarnoj tehnici za ostatkom Monarhije, a prvenstveno zato što vlasnici zemlje nisu bili zainteresirani za intenzivnijom obradom, a kmetovi i koloni nisu imali materijalna sredstva koja bi im omogućila unaprjeđenje poljoprivredne proizvodnje.⁴⁴

Ovu tmurnu sliku društveno-gospodarskih prilika u Dalmaciji u drugoj polovici XIX. stoljeća, samo donekle osvjetljuje prostor dalmatinskih obalnih gradova koji su ipak, barem od drugoj polovice stoljeća, počeli pokazivati prve znakove preobrazbe u smislu modernizacijskih procesa. Te modernizacijske procese, i njihov utjecaj na svakodnevni život stanovništva Dalmacije, promatrat ćemo nadalje gotovo isključivo iz perspektive upravo stanovnika priobalnih dalmatinskih gradova, jer prostor dalmatinskog sela, nažalost, u razdoblju koje

⁴² *Poljodjelski viestnik*, br. 2., 16.7.1893., str. 9., *Apparati distillatori*; *Poljodjelski viestnik*, br. 3., 1.8.1893., str. 9., *Torchi da Vino, Frutta ed Olive*; *Poljodjelski viestnik*, br. 2., 16.7.1893., str. 10., *Štrcaljke proti mildevu*; *Poljodjelski viestnik*, br. 8., 16.10.1893., str. 10., *Ogni sorta di macchine per l' agricoltura...*

⁴³ *Novo doba*, br. 215., 18.9.1923., str. 4., *Uzorna seljačka gospodarstva*; Obad, 1990., 34

⁴⁴ Obad, 1990., 31-34.; Ivanišević, 2006., 166-169.

obuhvaća ovaj diplomski rad, ne prolazi kroz filtere modernizacije, pa zbog toga i ne možemo reći da se život seoskog stanovništva modernizirao.

4. POČECI MODERNIZACIJE – STVARANJE PROMETNE POVEZANOSTI I INDUSTRIJSKE PROIZVODNJE

Promjene u strukturi grada, obrazovanju, kulturi, političkoj sferi, načinu življenja, prehrambenim navikama i tako dalje, ne mogu se dogoditi same od sebe, odnosno „ne mogu pasti s neba“. Brojne se promjene moraju dogoditi ranije, često i neprimjetno, da bi se život stanovništva naposljetku modernizirao. Kao jedan od ključnih koraka u procesu modernizacije Dalmacije svakako je bila izgradnja prometne povezanosti⁴⁵ unutar same Dalmacije, a zatim i povezivanje Dalmacije s ostatkom tadašnje države i svijeta. Prometnu povezanost, dakako, moramo promatrati kroz četiri glavne vrste prometa: cestovni, pomorski, željeznički i zrakoplovni promet.

4.1. CESTOVNI PROMET

Razvoj cestovnog prometa u Dalmaciji moramo započeti s Francuskom upravom, jer je upravo zahvaljujući njoj Dalmacija bila cestovno povezana. Naime, sve do dolaska Francuza u Dalmaciju, 1806. godine, gotovo da nije postojala kolska cesta, a sav teret se prenosio na konjima.⁴⁶ Upravo zbog tako lošeg stanja, u svojem izvještaju Napoleonu iz 1806. godine, Dandolo je istaknuo da treba najprije obnoviti cestu između Zadra i Knina, a zatim je povezati s ostatkom tadašnje pokrajine. Također, Dandolo je naglasio i potrebu izgradnje ceste koja bi povezivala gotovo cijelu Dalmaciju, a išla bi na relaciji Ostrovica-Skradin-Šibenik-Trogir-Split-Makarska-Opuzen. Na ovu magistralnu prometnicu bi se nadovezivale ceste drugog reda, a koje bi povezale Dalmaciju s Bosnom: cesta Drniš-Vrlika-Glamoč, zatim Split-Klis-Bili Brig, te cesta Split-Trilj-Aržano. Godine 1807. započinje izgradnja ceste, a pomoć pri gradnji su pružili francuski vojnici, pandurski časnici, ali i lokalno stanovništvo. Te iste

⁴⁵ Razvoj prometa je, po mom mišljenju, ključni korak u modernizaciji Dalmacije, jer bez razvoja prometne mreže unutar Dalmacije, a poslije između Dalmacije i ostatka svijeta, nikakve novine jednostavno ne bi mogle fizički doći u Dalmaciju.

⁴⁶ Jedina cesta na kojoj su se mogla voziti kola bila je ona koja je spajala Zadar, Knin i Šibenik.

godine, sagrađene su četiri ceste: najvažnija je bila ona koja je išla otprilike po sredini teritorija pokrajine, a povezivala je Knin-Kijevo-Vrliku-Sinj-Trilj; drugo po važnosti bila je cesta koja je išla uz obalu, a povezivala je Skradin-Šibenik-Trogir-Split; osim ovih, sagrađene su i dvije manje ceste: Solin-Klis-Dicmo, te Split-Sinj, a obje su se spajale na cestu koja je išla „sredinom teritorija“. Sve ove glavne prometnice građene su za kolski promet, a kao takve su značajno ubrzavale prijenos robe kopnenim putem, ali i pomogle u unaprijeđenju poštanske službe i trgovine.⁴⁷ Osim ovih prometnica čija je gradnja započeta 1807. godine, građene su i druge ceste širom Dalmacije, a najviše se radilo na dionici koja je spajala Vrgorac i Dubrovnik, a koja je prolazila kroz čitavu južnu Dalmaciju. Do kraja francuske uprave u Dalmaciji je sagrađeno oko 500 kilometara nove cestovne mreže, no ponovnim preuzimanjem teritorija pokrajine Dalmacije u svoje ruke, Habsburška monarhija je dijelom zaustavila daljnji proces izgradnje još modernije cestovne mreže.⁴⁸ Godine 1832. pušten je u promet cesta preko Velebita, a ona je spajala Zadar sa sjevernim dijelovima Hrvatske. Dvije godine kasnije, 1834. godine, Zadar i Split su povezani kočijom, a što je doprinijelo prije svega razvoju poštanske službe u Dalmaciji. Mogli bismo u nedogled ovako nabrajati sitne dionice cesta koje su građene u razdoblju 19. i prve polovice 20. stoljeća, no dovoljno o njima govori činjenica da se na njima putnički promet jedva uopće i odvijao. Bilo kako bilo, izgradnjom ovih prvih cesta u Dalmaciji, bile one sagrađene za kolni promet u cjelini ili samo djelomično, učinjen je prvi korak na putu od Dalmacije prema civilizaciji.⁴⁹ Razlog zbog kojeg je do ove mjere naglašeno da je baš cestovni promet bio put Dalmacije prema civilizaciji je taj što se prostor Dalmacije ne nalazi samo na uskom obalnom pojasu, nego i duboko u unutrašnjosti, pa pomorski promet nije mogao čitavoj Dalmaciji omogućiti „odlazak u civilizaciju“. S druge strane ćemo vidjeti da to nije mogla učiniti niti vrlo siromašna mreža

⁴⁷ Budući su ove ceste išle sve do turske granice, trgovinska razmjena je dakako bilo poprilično unaprijeđena. O tome više u *Kraljski Dalmatin*, Zadar, 1807., br. 19, str. 147-148.

⁴⁸ Piplović, 2013., 92-96.

⁴⁹ Duboković-Nadalini, 1974., 79

željeznica izgrađenih u Dalmaciji, pa je upravo zbog toga cestovni promet, koliko god ti putevi bili loši, zastarjeli, a ponekad i opasni, bio jedina poveznica između „tradicionalnog zaleđa“ i „moderniziranog priobalja“.

4.2. POMORSKI PROMET

Na sreću obalnog prostora Dalmacije, cestovni promet nikada nije bio najvažnija vrsta prometa, nego je primat uvijek pripadao pomorskom prometu. Brojna dalmatinska mjesta i gradovi bili su središta jedrenjaštva još duboko u novom vijeku, no s vremenom došle su i promjene, a svi oni koji se nisu mogli prilagoditi novonastaloj situaciji bili su osuđeni na propadanje. Promjene su bile potaknute razbuktavanje industrijskog i privrednog života uopće, a unijele su u pomorski promet i jedno novo sredstvo prometovanja – parobrod. „Parobrodarstvo kao novi oblik brodarske djelatnosti pojavljuje se onda kad se potpuno mijenja struktura i volumen i svjetske i regionalne proizvodnje i razmjene dobara, promjena koja je posljedica novih tehničkih, a pritom i istovremenih društvenih zbivanja i izmjena.“⁵⁰ Pojava parobroda kao novog, ali skupljeg, prijevoznog sredstva na moru bila je uvjetovana stupnjem razvoja industrije, trgovine, novčarstva, ali i mreže kopnenog prometa. Upravo zbog ovih „uvjeta“, parobrodarstvo se na prostoru Dalmacije razvijalo u početku vrlo sitnim i nesigurnim koracima, no kasnije će, dozrijevanjem gospodarskih prilika, postati jedan od glavnih čimbenika gospodarskog razvoja čitave pokrajine. Prvo veliko parobrodarsko društvo koje se javlja na prostoru Dalmacije, a u početku vrši samo usluge prijevoza pošte i putnika, bio je austrijski ili tršćanski Lloyd.⁵¹ Godine 1838., Lloyd uspostavlja prvu longitudinalnu liniju duž istočne obale Jadranskog mora, a ona je išla na relaciji Kotor-Dubrovnik-Hvar-

⁵⁰ Fijo, 1962., 265

⁵¹ Društvo Lloyd osnovano je u kolovozu 1833. godine u Trstu. Ovaj „parobrodarski gigant“ bio je direktno financijski podupiran od strane austrijske vlade što je bio i jedini način da jedno tako veliko društvo u samim počecima i opstane. U početku nije osnovano kao brodarsko društvo, već kao ustanova i zajednica osiguravatelja i pomorskih privrednika po uzoru na londonski „Lloyd“. Cilj društva bio je učiniti Trst, jednom od vodećih, po značaju, luka u svijetu.

Split-Šibenik-Zadar-Lošinj-Rijeka-Pula-Trst. Preko 40 godina austrijski Lloyd nije imao pravog takmaca u svojoj djelatnosti, a kao najvažnije luke na Jadranu ističu se Trst i Rijeka koji su tu ulogu imalo već početkom 18. stoljeća. Ipak, koncem 19. stoljeća, na prostoru Dalmacije, koji mi promatamo u ovom radu, izdižu se luke: Split, Šibenik i Metković, ali i druge manje luke na dalmatinskoj obali. Ljudi u Dalmaciji počinju shvaćati važnosti zaleđa koje se iza njih nalazi, osobito Bosne i Hercegovine, pa ne čudi da su upravo najveći pomak napravile luke poput Splita, u čijem se zaleđu počinje razvijati jača industrijska djelatnosti, Šibenika, u koji se sve više dovozi drvena građa iz šuma sjeverozapadne Bosne, te Metkovića koji se nalazi na važnom željezničkom spoju Brod-Sarajevo-Dubrovnik. Naravno, osim shvaćanja o važnosti zaleđa, dalmatinske luke koje počinju imati sve veći značaj krajem 19. i početkom 20. stoljeća, ovisile su najviše o razvoju mreže željeznica, no o tome će biti nešto više riječi u sljedećem poglavlju. Na prostoru Dalmacije se osim sve većeg razvoja lučke djelatnosti, javljaju i prva manja parobrodarska društva, a od njih bi svakako trebalo istaknuti: *Serafino Topić & Comp.* na Visu, *Braća Rismondo* u Makarskoj, *Pio Negri* u Šibeniku, *Perlini & consorti* i *Zarattina* u Zadru, *Braili Kalisto & Co.* u Orebiću, *Hrvatsko parobrodarsko društvo Jadran* i *Dalmatia* u Splitu.⁵² Treba naglasiti da su se sva ova parobrodarska društva, neovisno o svojoj veličini ili značaju, orijentirala prije svega na obalnu plovidbu, dok je duga plovidba, bilo ona linijska ili slobodna, u potpunosti u drugom planu. Razlog takvom stanju treba pronaći u tome što je Austro-Ugarska pomagala obalnu plovidbu obilnim financijskim subvencijama, dok je duga plovidba zbog svoje specifičnosti poslovanja bila zanemarena, dakako na prostoru Dalmaciji.⁵³ Početak 20. stoljeća i I. svjetski rat, donijeli su ponovno veliku promjenu u cjelokupni pomorski promet. U novoj državi u kojoj se našao

⁵² Fijo, 1962., 274-277.

⁵³ Obalnu plovidbu je u principu bilo jednostavnije kontrolirati, a osim toga za dugu plovidbu je bilo potrebno stvaranje većeg industrijskog i novčanog centra, što su bili Rijeka i Trst, pa je ostatak dalmatinske obale u tom pogledu bio zanemaren. Sva ova manja parobrodarska društva s prostora Dalmacije, morala su se međusobno ujediniti i premjestiti svoje poslovanje iz matičnih mjesta u Trst, jer je to bio jedini način na koji su ona mogla u konačnici i opstati.

prostor Dalmacije, nakon završetka rata, Trst i Rijeka kao prijašnji centri pomorstva na Jadranu, izgubili su u potpunosti svoju ulogu i to u korist Sušaka, Splita i Dubrovnika. Za nas je dakako tu najzanimljiviji Split, ali osim njega Šibenik, Omiš, Makarska i Metković. Ovo međuratno razdoblje najbolje se može opisati kroz riječ „pokušaj“, jer se dosta toga pokušavalo napraviti kako bi se popravilo narušeno stanje u pomorstvu, no ti pokušaji su bili u velikoj većini slučajeva jalovi jer su pomagali brodovlasnicima da nagomilavaju vlastiti profit, dok je općenito stanje bilo poprilično loše. Hvale vrijedni potezi su bili samo oni koji su doveli do stvaranje dviju velikih društava „Jadranske plovidbe“⁵⁴, koja je bila zadužena za obalnu plovidbu, i „Jugoslavenskog Lloyd“⁵⁵, koji je bio zadužen za slobodnu dugu plovidbu, jer su jedino ova velika društva imala stvaran utjecaj na jačanje pomorske djelatnosti i održavanje koliko-toliko normalnog poslovanja. „Pomorska politika Jugoslavije u razdoblju od 1918. do 1941. godine bila je uvjetovana ovim faktorima: 1. monopolističkim formacijama kapitala koncentriranog u linijskoj plovidbi i stvorenog pomoću državnog kapitala tj. subvencija, osobito u obalnoj plovidbi; 2. prevagom kapitalističkih interesa u slobodnoj plovidbi – koristeći se niskom vrijednosti plovniha objekata i niskih nadnica domaće radne snage – bez obzira na potrebe gospodarstva Jugoslavije; 3. nezainteresiranošću kapitala akumuliranog u Zagrebu i Beogradu za pomorstvo te u doba konjunktura, kad su se stjecali privatni kapitali, kapitalna izgradnja pomorstva nije se povećavala. Kapital stvoren u pomorstvu ulagao se primjerice u Zagrebu u zgrade i hotele.“⁵⁶

4.3. ŽELJEZNIČKI PROMET

Grana prometa koja se počinje razvijati tek u 19. stoljeću, a koja je imala veliki utjecaj na razvoj pomorskog prometa u određenim lukama, ali i gospodarstva općenito, bio je željeznički

⁵⁴ Ovo društvo nastalo je 1922. godine fuzijom ponajprije „Ugarsko-hrvatskog parobrodarskog društva“ i „Dalmatie“, središte društva bilo je u Sušaku.

⁵⁵ Ovo društvo je nastalo 1929. godine fuzijom manjih društava za dugu plovidbu, a centar društva bio je u Splitu.

⁵⁶ Mirković, 1968., 403-407.; Novak, 1932., 232-298.; Fijo, 1962., 265-288.

promet. Zbog vrlo slabe cestovne povezanosti, ali i nepostojanja prijevoznih sredstava koja bi pomoću cestovnog prometa prevozila veću količinu potrebnih materijala, željeznički promet je u ovom smislu bio jedina opcija. Premda se u svijetu prve željeznice pojavljuju već početkom 19. stoljeća, na prostoru Dalmacije one će se početi graditi tek 70-ih godina 19. stoljeća, ali ni tada u većem opsegu. Naime, već u siječnju 1872. godine u „Narodnim novinama“ pojavljuju se članak koji govori o tome kako počinje trasiranje za željezničku prugu koja bi trebala prolaziti na pravcu Split-Solin-Perković-Drniš-Siverić-Klanac-Knin, te da je dio trasiranja već završen.⁵⁷ U svibnju 1874. godine, doznajemo da je odobrena gradnja željeznice između Splita i Siverića, s ogrankom u Šibenik, te da će se željeznica graditi o državnom trošku koji će biti otprilike 1 milijun forinti. Sukladno onome što je bilo ranije rečeno, željeznica kroz Dalmaciju otvorena je 4. listopada 1877. godine, a išla je od Splita preko Solina, Sućurca, Gomilice, Kambelovca, Starog, Labina, Perkovića, Slivna Unešića, Žitnića i Drniša u Siverić, a njezina dužina je bila 82 kilometra i 503 metra. Pobočna pruga ove željeznice išla je od Perkovića-Slivna preko Vrpolja u Šibenik i bila je duga 21 kilometar i 524 metra. Tek deset godina kasnije, 7. lipnja 1888. godine, puštena je u promet i dionica između Siverića i Knina, no to i dalje nije bilo dovoljno da se Dalmacija željeznički poveže s ostatkom tadašnje države i svijeta, jer ova željeznička pruga nije bila povezana niti s jednim većim željezničkim pravcem u Europi.⁵⁸ S druge strane, važnost ovih željezničkih pruga bila je u tome što su se „rudna bogatstva“ iz unutrašnjosti, prvenstveno kameni ugljen i drvo, napokon mogla na jedna moderan način transferirati prema lukama većih obalnih gradova, posebice u ovom slučaju Šibenika. Naime, nije slučajno željeznička veza od Splita do Knina prolazila kroz Siverić, a od Perkovića se spuštala prema Šibeniku. Siverić je već u prvoj polovici 19. stoljeća postao mjesto poznato po rudniku ugljenu, a siverićki ugljen je bio

⁵⁷ Narodne novine, br.8, 11.siječnja 1872., 3. str., *O osnovi dalmatinskih željeznica*.

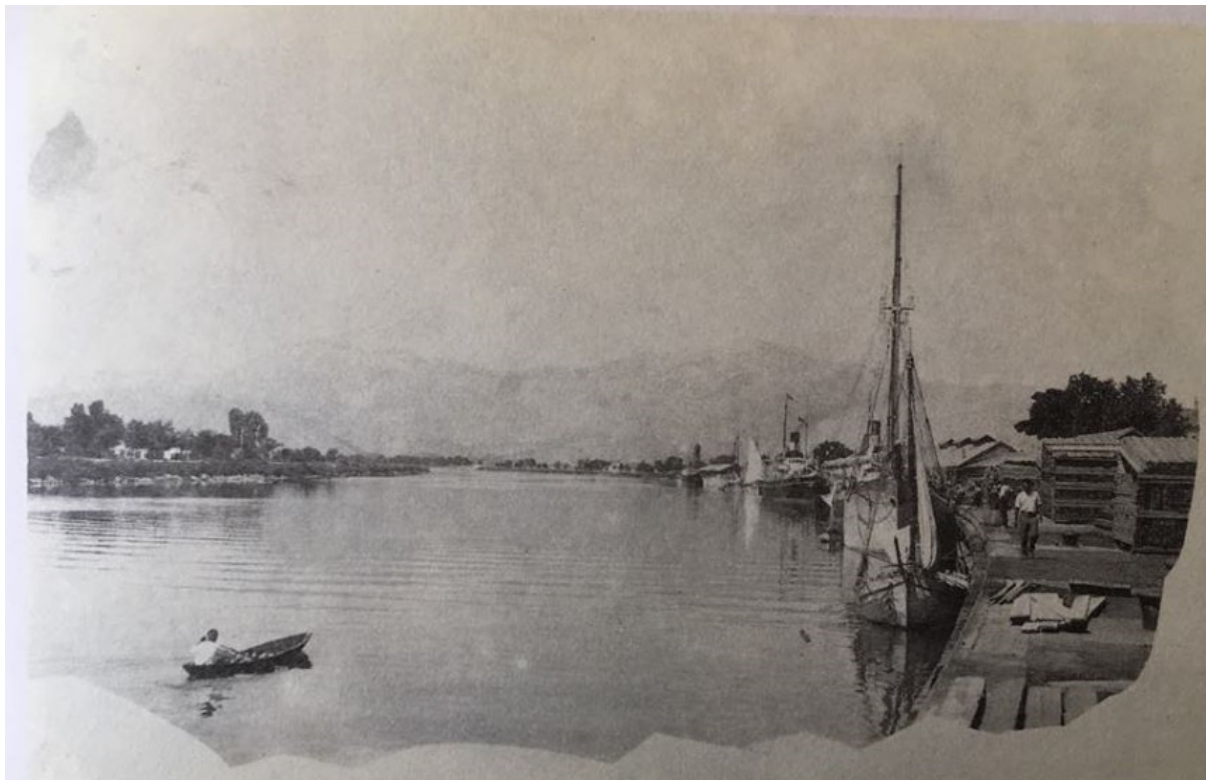
⁵⁸ Narodne novine, br. 132., 9. lipnja 1888., 5. str., *Nova željeznica u Dalmaciji*.

primarno korišten od austrijskog Lloyda za pogon njihovih parobroda.⁵⁹ Isprva se ugljen dopremao seoskim kolima, cestom, od Drniša do šibenske luke gdje se ugljen skladištio i tovario na brodove, a i sama tvrtka Lloyd je nakon nekog vremena organizirala i vlastita skladišta u šibenskoj luci. Prijevoz ugljena se iz rudnika do luke trebao modernizirati, pa se najprije 1842. godine, na trošak tvrtke koja je bila vlasnik rudnik *Adriatische Steinkohlen-Gewerkschaft in Dalmatien und Istrien*, napravljena tračnica na relaciji Siverić – Drniš, a kojom su na engleskom vagonetu prevozili manje količine ugljena. Upravo na temelju ovih potreba za jednostavnijim i bržim prijevozom iz unutrašnjosti prema obali su i nastale prve željezničke pruge koje su spajale isprva samo pojedine dijelove Dalmacije, bez da su postojale dalje veze s ostatkom tadašnje države. Da bi se i to promijenilo, Split se najprije, 18. kolovoza 1903. godine, povezuje željeznički sa Sinjom, a daljnji korak je trebao biti izgradnja pruge Sarajevo-Sinj. Nažalost, do toga nikada nije došlo, pa je i dionica Split-Sinj razmontirana 1962. godine. Druga opcija je bila povezivanje Knina s ostatkom tadašnje države. Još prije početka 20. stoljeća pričalo se o mogućoj izgradnji željezničke veze Knin-Lika-Ogulin, no odredba o gradnji koja je donesena 21. srpnja 1912. godine, zbog ratnih zbivanja nikad nije izvršena. Ipak, u srpnju 1925. godine i ova spomenuta dionica bila je izgrađena, te je na ovaj način Dalmacija napokon bila povezana s ostatkom države, te europskom mrežom željeznica. Gotovo je nevjerojatno oduševljenje kojim se piše ova vijest u poznatim dnevnim novinama *Novo doba*, a dovoljno o tome govori i činjenica da je od ukupno 16 stranica novina, čak 9 posvećeno ovom događaju.⁶⁰ Željeznička pruga koja nije povezana s ovom ranije spomenutom, a koja je završavala u Dalmaciji, bila je pruga Konjic-Mostar-Metković koja je otvorena 14. lipnja 1885. godine. Ova pruga postaje još bitnija

⁵⁹ Austrijski Lloyd koristio je ugljen iz Siverića prvenstveno iz razloga što je on bio višestruko jeftiniji nego onaj dovezen iz Engleske, a kvalitetom za njim nije zaostajao. Kaloričnost ugljen nije bilo velika, pa se takav ugljen i mogao jedino koristiti za loženje u parobrodima i lokomotivama. (<http://blog.dnevnik.hr/siveric/2007/12/index.html#1623898750>; <http://www.rudnikikulture.com/hr/listing/rudnik-siveric/> 14. svibnja 2018.)

⁶⁰ *Novo doba*, br. 172., 25. srpnja 1925., 1.-9. str.; Dakako, ne govori se samo o otvaranju željeznice, nego i o važnosti ovog događaja, o mogućnostima koje donosi budućnost, ali i o prošlosti izgradnje same željeznice.

nakon 1891. godine kada dobiva dodatni priključak prema Sarajevu, pa nevjerojatnim zvuči činjenica da je jedino mjesto, na prostoru Dalmacije, koje je bilo željeznički povezano s ostatkom Europe, preko niza željezničkih mreža, do 1925. godine bio Metković.⁶¹



Slika 2. Pogled na metkovsku luku prepunu parobroda i jedrenjaka oko godine 1930.

(izvor: Ivan Jurić, *Metković na razglednicama*, Metković, 1989.)

4.4. ZRAKOPLOVNI PROMET

Jedna od grana prometa koja nije direktno utjecala na povećanje gospodarske djelatnosti, već je pripadala „ekskluzivnom prometu“, jer je omogućavala brži prijevoz manjeg broja putnika i robe iz jednog mjesta u drugo, bio je zrakoplovni promet. Zrakoplovstvo se na području Dalmacije javlja relativno rano, pa je prvi zrakoplov s vojnog vježbališta u Splitu uzletio 16.

⁶¹ Narodne novine, br. 173., 31. srpnja 1891., 8. str., *Bosansko-hercegovačka drž. željeznica Sarajevo-Metković.*; Lajnert, 2003., 57-119.

svibnja 1912. godine.⁶² Dakako, trebalo je sačekati još dva desetljeća usavršavanja zrakoplovne tehnike da bi došlo vrijeme za prve komercijalne letove između Dalmacije i ostatka tadašnje države. Već 1928. ukazano je na potrebu uspostavljanja što bržeg i što jeftinijeg zračnog prometa između primorja i unutrašnjosti, no realizacija tih želja nije bila nimalo lagan posao. Naime, radilo se na uspostavljanu zrakoplovnih veza između Splita i velikih gradova u unutrašnjosti države (Beograda, Zagreba, Sarajeva), no na užem splitskom području nije bila moguća gradnja aerodroma, osim uz ogromna financijska davanja. Tako je, početkom 30-ih godina 20. stoljeća, odlučeno kako će se za prvi splitski aerodrom uzeti sinjski „Piket“, a realizacija prometa bi krenula u ljeto 1931. godine. Dana 15. lipnja 1931. godine, nakon nekoliko godina iščekivanja i obećanja, započeli su prometovati prvi civilni zrakoplovi na linijama Split-Sušak-Zagreb i Split-Sarajevo-Beograd. Nažalost, zbog slabog odaziva putnik izazvanog prije svega strahom od novog prijevoznog sredstva, ali i zbog ekonomske krize koja je zahvatila Europu 1932. godine, civilni zrakoplovi odmah su nakon prve sezone letova prestali prometovati. Zrakoplovstvo se kao nova grana prometa zbog svojih nedostataka nije moglo natjecati s ostalim granama osim velikom brzinom i povoljnim cijenama. Budući da je cijena zrakoplovnih karata prema Zagrebu ili Beogradu, bila jednaka kartama drugog razreda vlaka, ne možemo govoriti o tome da se u zrakoplovima putnici nisu vozili zbog skupoće, već isključivo zbog straha od letenja.⁶³ U narednim godinama, situacija će se popraviti, ali ne do te razine da možemo reći kako je Dalmacija bila dobro povezana s unutrašnjošću zemlje. U ljeto 1936. godine uspostavlja se ponovno linija između Splita (Sinja) i Sušaka, a tom vezom Split je bio povezan ne samo s gradovima u unutrašnjosti Jugoslavije, već i s nekim gradovima u Europi (Pragom i Bratislavom). Nažalost, nakon sezone 1936. godine, događa se prekid u zrakoplovnim vezama između Splita i ostatka

⁶² D. Marović, 1965., 28; Ovdje se radi o letu jednog čovjeka (Ivana Widmara), u letjelici tipa „Bleriot“, model 1912.

⁶³ Prema statističkoj tablici koja se nalazi u knjizi *40 godina vazdušnog saobraćaja Jugoslavije*, između 1928. i 1931. godine, u svim avionima *Aeroputa*, zrakoplovn kompanije kojoj su pripadali i letovi prema Splitu, prevezeno je 7068 putnika, a težina tereta bila je 85 tona. (Krstić et alii, 1967, 20).

države, ovaj put zbog cijena goriva koja nije bila prihvatljiva čehoslovačkoj zrakoplovnoj kompaniji čiji su zrakoplovi putovali prema Splitu. Početkom 1939. godine ponovno se otvorilo pitanje uspostave zračne veze između Splita i ostatka Jugoslavije. „Nerazumljivo je stalno zapostavljanje Splita u zračnom prometu. Dok su Sušak i Dubrovnik relativno dobro spojeni sa zaleđem, veza Splita s ostalim avionskim prugama nije nažalost uspostavljena pored svih molbi i protesta. Ovo zapostavljanje Splita kao geografskog središta Dalmacije i značajne turističke stanice ne može se ničim opravdati. Nikako ne može biti ozbiljna smetnja uspostavljanju zračnog prometa sa Splitom nedostatak aerodroma, jer taj nedostatak može biti lako i brzo uklonjen. Preklani, kada je trebalo ostvariti longitudinalnu zračnu prugu, u Splitu se je ipak pokazala dobra volja za gradnju hidroaerporta, pa bi isto tako bilo riješeno i pitanje aerodroma, ali samo u slučaju da kad bi Split dobio zračnu vezu sa zaleđem, a ne duž obale.“⁶⁴ Naposljetku, 16. ožujka 1939. godine „Aeroput“ je pristao povezati Split s ostatkom Jugoslavije, a budući da još nije postojao aerodrom u Splitu, ponovno se koristio aerodrom u Sinju. Ova avionska veza Splita s ostatkom Jugoslavije iz 1939. godine služila je sve do kraja postojanja i same Kraljevine Jugoslavije. U uspješnosti ove linije, kao i ostalih linija koje je Aeroput obuhvaćao, govore najbolje brojke od 29.076 putnika i 417 tona tereta, koje je „Aeroput“ prevezao 1939. i 1940. godine. Ovakvi rezultati nam svjedoče o tome da je zrakoplovstvo na području Jugoslavije, a time i srednje Dalmacije koja je u našem fokusu, prošlo fazu početništva, te u usporedbi s ondašnjim europskim okvirima, bilo na dobrom putu da se još bolje afirmira u društvu.⁶⁵ Nažalost, sezona zrakoplovnih letova 1941. godine nije započela po predviđenom programu. Zbog približavanja ratne opasnosti Jugoslaviji, svi avioni, letačko i tehničko osoblje „Aeroputa“ mobilizirani su tijekom ožujka, formirajući

⁶⁴ Novo doba, br. 3, 4.1.1939, str. 6., *Pitanje zračnih prometnih veza Splita*.

⁶⁵ Krstić et alii, 1967., 20-23.

pritom zrakoplovnu jedinicu čija je namjena bila u slučaju rata održavanje veze između Vlade i Vrhovne komande sa štabovima vojske i prijateljskim zemljama.⁶⁶

4.5. RAZVOJ INDUSTRIJE U DALMACIJI

Razvoj prometnih sredstava i infrastrukture omogućio je bržu i lakšu tranziciju ljudi i robe iz unutrašnjosti prema obali, ali i obrnuto, a kao najočitija posljedica razvoja prometa javlja se razvoj različitih grana industrije. Premda Dalmacija nije rudom bogato područje, rudna bogatstva koja su se tamo nalazila pokušalo se iskoristiti na najbolji mogući način, a tome najbolje svjedoči snažan razvoj različitih grana industrije u drugoj polovici 19. i tijekom prve polovice 20. stoljeća. S druge strane, iznimni prirodni potencijali poput plodne zemlje i brzih rijeka, u određenim dijelovima Dalmacije, doveli su do razvoja prvih energetske postrojenja te industrijskih pogona koji su koristili plodove dalmatinske zemlje.

4.5.1. RAZVOJ INDUSTRIJE CEMENTA

Godine 1865. na zapadnoj obali splitske luke, ispod Marjana, izgrađena je prva tvornica cementa u Dalmaciji. Tvornicu je osnovao A. Höffling, a njezini početci su bili toliko skromni da je jedva možemo i nazvati tvornicom. Budući da je Höffling bio Prus, 1870. godine u vrijeme francusko-pruskog rata, napušta Split, a tvornicu prodaje dvojici splitskih privrednika, Gilinardiju i Betizzi, te se od tada tvornica zove *Prva dalmatinska tvornica cementa Gilliardi i Betizza*. Premda je tvornica kod preuzimanja od strane novih vlasnika bila dijelom modernizirana, i dalje se radilo o vrlo primitivnom industrijskom postrojenju. Tvornica se sastojala od jedne jamaste vertikalne peći, koja je proizvodila cement, te dva jednostavna tvornička mlina na žrvanj koji su mljeli materijal potreban za izradu cementa. Mlinove su pokretali konji, a peći se je ložila drvom i ugljenom iz rudnika u Siveriću. Budući da je tako proizveden cement bio skup i loše kvalitete nije se mogao prodati na lokalnom tržištu, već je

⁶⁶ Šetka, 2017., str. 201-221.

brodovima bio prebacivan u Trst i Rijeku gdje bi se u konačnici prodavao. Prava modernizacija tvornice se dogodila 1880. godine kada je podignuto 12 peći tipa *Dietzsch*, tri dimnjaka, a konje je zamijenio lokomobil.⁶⁷ Ova tvornica cementa nije ostvarivala naročiti prosperitet, a kao vodeći razlog tome uzima se činjenica što je lokalno tržište bilo vrlo nerazvijeno i usko, pa se najveći dio proizvedenog cementa izvezen u unutrašnjost Austro-Ugarske i drugdje.⁶⁸

Povećanje potreba svjetskog tržišta za cementom omogućilo je još veći razvoj dalmatinske cementne industrije, a najbolji pokazatelj tog razvoja su nove tvornice koje niču diljem srednje Dalmacije, a posebno na prostoru okolice Splita. Prva takva tvornica izgrađena je 1895. godine na otoku Hvaru, u Križnoj Luci. Vlasnik ove tvornice bio je inž. Emil Stock, a tvornica se u početku bavila prvenstveno proizvodnjom vapna. Godine 1898./1899. proizvodnja tvornice se preorijentira s proizvodnje vapna na proizvodnju cementa. Emil Stock je 1904. godine, u suradnji s talijanskim kapitalom, podigao još jednu tvornicu, ovoga puta u Sv. Kaji kod Solina, a kada je ova tvornica bila otvorena, prestala je proizvodnja u hvarskoj cementari. Ova tvornica cementa u Sv. Kaji imala je u početku svega dvije vertikalne peći sistema *Dietzsch*, no njihov broj se do 1914. godine povećao na ukupno osamnaest, a ukupna proizvodnja iznosila je oko 76.000 tona cementa godišnje. Poduzeće, u čijem je vlasništvu bila tvornica, pretvoreno je u dioničko društvo pod nazivom *Societa anonima cemento Portland dell' Adriatico*⁶⁹, a središte dioničkog društva bilo je u Bergamu. Unutar samog društva došlo je 1908. godine do nesuglasica, pa Stock istupa iz društva i s grupom privrednika osniva novu tvornicu u Majdanu, a tvornica se zvala *Split d.d.*. Ova novonastala

⁶⁷ Ovakva modernizaciji u procesu proizvodnje odrazila se i na količinu krajnjeg proizvoda, pa je s prijašnjih 2000 tona cementa godišnje proizvodnja porasla na 26.000 tona cementa godišnje. (Šimončić-Bobetko, 1983., 137)

⁶⁸ Šimončić-Bobetko, 1983., 135-137.

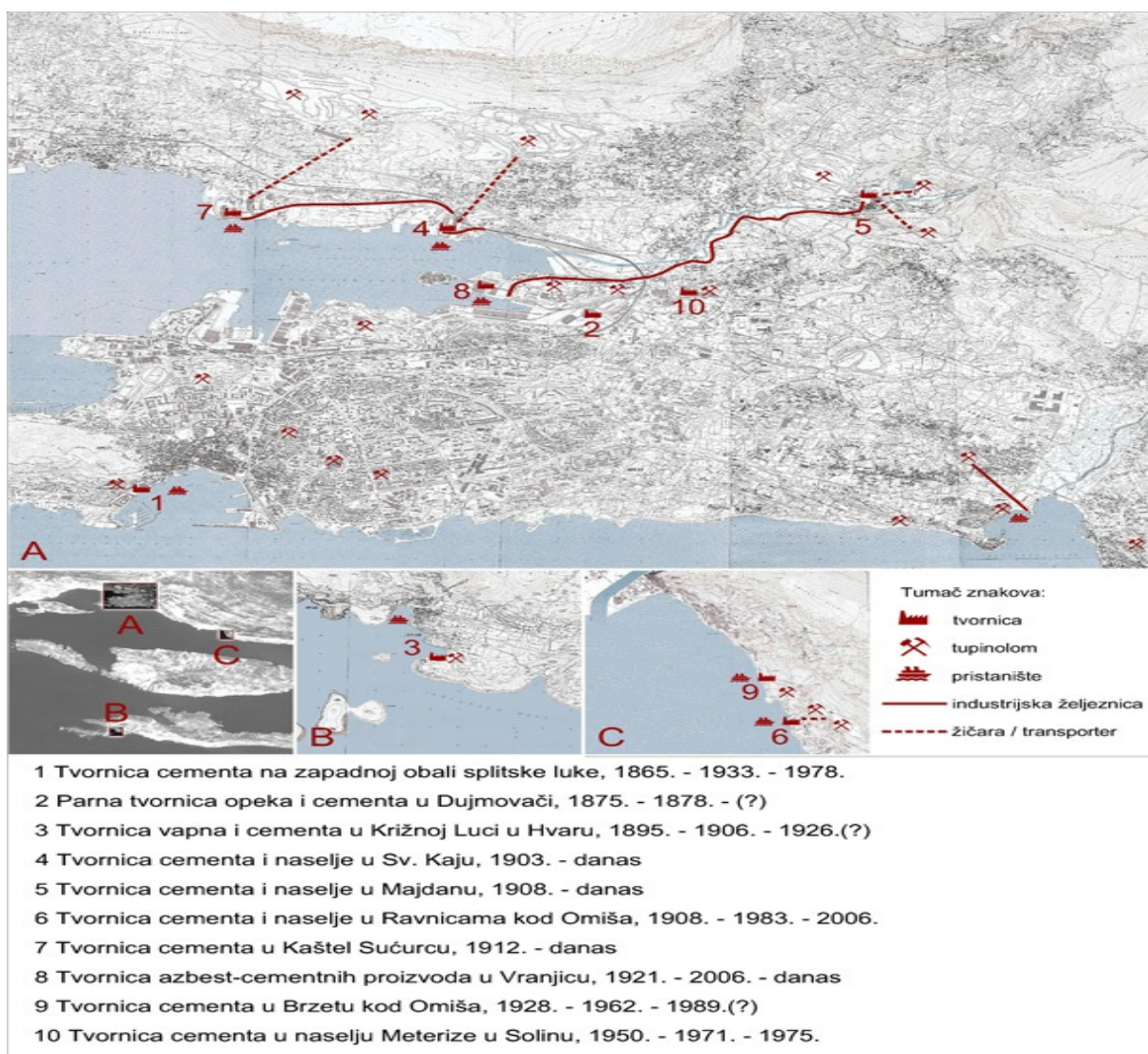
⁶⁹ Zanimljivost kod naziva ovog dioničkog društva je ta što u njemu vidimo i naziv vrste cementa koji je ova tvornica proizvodila, a to je tzv. „Portland cement“. Naime, neke ranije osnovane tvornice proizvodile su tzv. „roman cement“ koji je po kvaliteti bio znatno lošiji, ali jeftiniji, od „portland cementa“.

tvornica bila je najveća tvornica cementa u Dalmaciji, a ubraja se u red najznačajnijih na prostoru cijele Europe. Imala je 32 vertikalne peći sistema *Dietzsch*, na koje je kasnije pridodano još 30, pa je ukupna proizvodnja cementa bilo oko 150.000 tona godišnje. Za gradnji ove tvornice bilo je zaposleno oko 1000 radnika, a nakon otvaranja je imala između 600 i 700 stalnih zaposlenika. Godine 1908. otvara se prva tvornica cementa u Omišu (Ravnice), a bila je osnovana domaćim kapitalom (Marušić, Senjanović i dr.). Ova tvornica nije bila u rangi onih najvećih, proizvodila je 15 – 20.000 tona cementa godišnje, a zapošljavala je oko 200 radnika. Još jedna velika tvornica cementa nastat će na prostoru Dalmacije u vremenu pred I. svjetski rat, a to je tvornica cementa „Dalmatia“ d.d. Ovu tvornicu u Kaštel Sućurcu podigli su *Ungarische Bank*, tvrtka *Porges et Cie* iz Pariza i tvrtka *O. Steinbeis* iz Brandenburga, a unatoč tome što je sagrađena prije početka rata, s radom će započeti tek 1921. godine kada zapošljava 800 radnika i 15 namještenika. Od ostalih tvornica cementa, nastalih na prostoru Dalmacije u periodu između dva svjetska rata, svakako još treba istaknuti tvornicu azbest-cementnih proizvoda u Vranjicu, izgrađenu 1921. godine, i tvornicu cementa u Brzetu kod Omiša, izgrađenu 1928. godine.⁷⁰

Upravo razvojem cementne industrije započeo je proces industrijalizacije na prostoru srednje Dalmacije. Došlo je do promjena u načinu privređivanja, ali i u profesionalnoj strukturi stanovništva, jer su nekadašnji težaci, stočari i ribari sada postali jeftina radna snaga cementne industrije. Tvornice cementa iz srednje Dalmacije postale su konkurentne ostalim tvornicama iz Austro-Ugarske, ne samo količinama, nego i cijenom, pa je ukupna cijena cementa gotovo prepolovljena. Premda u nepovoljnom trgovačkom položaju naspram drugih tvornica cementa

⁷⁰ Šimonči-Bobetko, 1983., 137-139.

u Monarhiji⁷¹, dalmatinski cement krčio je svoj put prema svjetskom tržištu: kvalitetom sirovine, kraćim proizvodnim procesom i bezobzirnim iskorištavanjem domaće radne snage.⁷²



Slika 3. Tvornice cementa u Dalmaciji od kraja 19. i u prvoj polovici 20. stoljeća

(izvor: pogledaj.to/arhitektura/cementna-industrija-je-gusila-i-razvijala-dalmaciju/ (15. svibanj 2018))

⁷¹ Zbog favoriziranja Trsta i Rijeke u pogledu daljnjeg transporta prema unutrašnjosti, dalmatinske su tvornice cementa plaćale visoku naknadu prijevoza i pretovara. Naime, cement se nije direktno ukrcavao na brodove duge plovidbe i s njima odlazio do krajnjeg odredišta, već je cement prvo bio prevezen brodovima linijske plovidbe do Trsta ili Rijeke, tamo pretovaren na brodove duge plovidbe i tek onda reproduciran dalje. (Šimončić-Bobetko, 1983., 140)

⁷² Domaća radna snaga bila toliko potplaćena da je, unatoč 10-12 sati rada na dan, živjela u teškoj bjedi i siromaštvu, v. Šimončić-Bobetko, 1983., 117-126.; Šimončić-Bobetko, 1983., 139-140.

4.5.2. RAZVOJ INDUSTRIJE VAPNA I GRAĐEVINSKOG MATERIJALA

Izuzmemo li na kratko iz vida cementnu industriju, koja je sigurno bila najjača industrijska grana, a koja se razvila isključivo na prostoru srednje Dalmacije, primijetiti ćemo da se na prostoru čitave Dalmacije, unatoč brojnim poteškoćama, razvijaju i razni drugi oblici industrijske djelatnosti, ali samo rijetki u većem opsegu.

Proizvodnja vapna, glinenih predmeta i građevinskog materijala u Dalmaciji, od druge polovice 19. stoljeća, počinje sličiti na ozbiljnu industrijsku djelatnost. Već 1875. godine u blizini Šibenika se podiže nekoliko peći za pravljenje vapna, no ubrzo bivaju ugašene. Budući da je Šolta imala dugu tradiciju i kakvoćom najbolji vapnenac na Jadranu, tamo se 1885. godine podiže prva krečana u Dalmaciji, *racionalna japnenica*, kako su je nazivale novine toga vremena. Krečana je bila u vlasništvu J. Vranyczany-Dobrinovića iz Rijeke, a dnevno je proizvodila između 25 i 30 kvintala vapna, što je gotovo moglo zadovoljavati potrebe čitave pokrajine. Unatoč dobrom poslovanju, ovaj pogon bio je zatvoren desetak godina nakon otvaranja. Otok Hvar je također imao svoj pogon za izradu vapna, a njega je otvorio Emil Stock 1895. godine. I ovaj je pogon, kao što je već u ranijem poglavlju rečeno, prestao s radom, točnije prenamijenjen je u pogon za izradu cementa. U nešto kasnijem razdoblju, na prostoru Dalmacije otvoreno je još 7 pogona za proizvodnju vapna⁷³, a njihova ukupna proizvodnja iznosila je oko 70 vagona⁷⁴ mjesečno. Što se tiče glinenih predmeta, prvi pogon za proizvodnju istih pronalazimo u Solinu, 1875. godine, kada je otvorena *Parna tvornica opeka i cementa*. U ovoj tvornici proizvođeni su cement, opeka, vapno i glineni predmeti. Nažalost, kao i u mnogim slučajevima ranije, svega tri godine nakon otvaranja, tvornica je zbog nerentabilnosti prestala s radom. Istu sudbinu podijelila je i mala tvornica zemljanog

⁷³ Najveće tvornice vapna u tom razdoblju nalazile su se u Siveriću, Dugom ratu i Šibeniku. (Peričić, 1998., 180)

⁷⁴ Vagon je mjerna jedinica za masu. 1 vagon = 10.000 kg

(<http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=63634>) 16. svibnja 2018.

posuđa iz Šibenika, vlasnika Luigija Bassettija, podignuta 1887. godine. Premda je nekoliko godina predstavljala konkurenciju talijanskim proizvođačima, ubrzo je zatvorena. Razne vrste građevinskog materijala Dalmacija je kupovala ponajviše od Talijana, a upravo je to iz nje odnosilo velike količine, ionako nedostatnog, novca. Zbog ovoga je u Ninu, 1893. godine, podignuta tvornica opeke i crijepa, a vlasnici su bili Mate Lovrić i Ivan Kužela. Budući da je potražnja bila velika, a kvaliteta izuzetno visoka, tvornica je ubrzano prosperirala. Već 1899. godine, pogoni su bili toliko usavršeni da je tvornica izrađivala oko 10.000 komada opeke dnevno. Nažalost, dobro poslovanje i kvalitetna proizvodnja bili su uništeni 1907. godine u požaru koji je sasvim uništio pogon. Osim proizvodnje opeke i crijepa, u Dalmaciji se krajem 19. stoljeća počinje i intenzivnije iskorištavati bogatstvo kamena, naravno kroz industrijsku obradu. Tradicionalno kamenarstvo se na nekim našim otocima (Korčula, Hvar, Brač) u narednom razdoblju intenzivira, pa zanatska obrada kamena polagano, s prijelazom stoljeća, poprima stanovite industrijske elemente. U Splitu se 1882. godine otvara prva mala tvornica za obradu kamena i mramora, a 1906. godine u Pučišćima na Braču se osniva prva dalmatinska klesarska zadruga. Obradom kamena se u Dalmaciji na početku 20. stoljeća bavilo 425 klesara, a kamen se pretežito izvezio u Italiju i Carigrad.⁷⁵

4.5.3. RAZVOJ TEKSTILNE INDUSTRIJE

Premda početci tekstilne djelatnosti sežu duboko u prošlost, proizvodnja na prostoru Dalmacije nikada nije poprimila veće razmjere, pa je zbog toga uvoz tekstilnih proizvoda, slično kao u slučaju građevinskog materijala, bio neophodan. Da bi se uvoz barem donekle smanjio, počinju se razvijati manje tvornice tekstila, a prva među njima sagrađena je 1881. godine u Šibeniku, vlasnika Claudia Perrouxa. Ova mala tvornica pamučnog, lanenog i vunenog prediva za proizvodnju posteljine, raspolagala je s 12 tkalačkih stanova, a u početku posao je obavljalo 6 kvalificiranih radnika iz Italije, te deset mladića koji su učili tkalački

⁷⁵ Perić, 1998., 180-182.

obrt. O kvaliteti proizvoda ove tvornice tekstila svjedoče i brojna međunarodna priznanja s internacionalnih priredbi, a o čemu možemo pročitati i u lokalnim novinama.⁷⁶ Budući da je tvornica odlično poslovala, ubrzo je broj zaposlenih porastao na oko 60 radnika, a sredinom 1883. godine tvornica je premještena u još veći i prikladniji prostor. Nažalost, unatoč prvotnom uspjehu, tvornica se nije održala dugo jer nije mogla izdržati pojačanu stranu konkurenciju. Početkom 20. stoljeća, točnije 1911. godine, također u Šibeniku osnovana je *Prva dalmatinska tvornica prediva i tkala Paško Rora i drugovi*.⁷⁷ Ova tvornica je proizvodila vunene tkanine i pokrivače, a sirovina koju su koristili je bila domaća, najviše paška vuna. Bitna tvornica za tekstilnu industriju Dalmacije bila je i ona Marina Domića, utemeljena u Splitu 1860. godine, a bavila se bojanjem i pranjem rublja, odnosno kemijskim čišćenjem odijela. Također u Splitu, svoju bojadisaonicu sukna i pamučnih proizvoda pokreće Grgur Vidović, a budući da je boju nabavljao iz Beča i Njemačke, ova bojadisaonica smatrana je najboljom u Dalmaciji.⁷⁸ Valja naglasiti da je sličnih tekstilnih postrojenja bilo i u drugim mjestima po Dalmaciji, no njihov proizvodni kapacitet je bio mnogo manji, pa zbog toga nisu ovdje spomenuti.⁷⁹

4.5.4. RAZVOJ PREHRAMBENE INDUSTRIJE

Jaka industrijska grana Dalmacije bila je prehrambena industrija, a u koju ubrajamo proizvodnju hrane i pića.⁸⁰ Proizvodnja likera, kao dio prehrambene industrije, svakako zauzima posebno mjesto u industrijskoj proizvodnji Dalmacije.⁸¹ Centar proizvodnje likera u

⁷⁶ „Kvaliteta proizvoda od sirovine koja se dopremala iz Moravske i Belgije bila je zapažena i na internacionalnoj gospodarskoj izložbi u Trstu 1882. godine (Marković, 2009., 91); *Il Dalmata*, br. 54., 7.7.1883., str. 3, *Dal locale Comitato*...

⁷⁷ *Narodni list*, br. 102., 23.12.1911., str. 3., *Narodno Gospodarstvo*.; *Narodni list*, br. 32., 19.4.1913., str. 3., *Narodno Gospodarstvo*.

⁷⁸ Perićić, 2008., 250

⁷⁹ Perićić, 1998., 183-185.

⁸⁰ Kada se neka industrijska grana okvalificira kao „jaka“, tada se prvenstveno mislim da je jaka na prostoru Dalmacije, jer izuzmemo li cementnu industriju i industriju likera, u Dalmaciji ne postoji industrijska grana koja je konkurentna na prostoru cijele Europe, naravno iz objektivnih razloga.

⁸¹ Uz cementnu industriju, jedina grana industrije koja je svoj plasman u velikoj mjeri pronalazila, ne samo na europskom, nego i svjetskom tržištu.

Dalmacije oduvijek, pa tako i u razdoblju koje obuhvaća ovaj rad, bio je Zadar u kojem će tijekom 19. stoljeća raditi osamnaest što većih što manjih pogona. Od sredine 19. stoljeća do početka Prvog svjetskog rata u Zadru se nalazi više uspješnih proizvođača svih vrsta likera, a najpoznatiji među njima su: obitelj Drioli, obitelj Luxardo, obitelj Vlahov,⁸² obitelj Calligarich, Luka Miličić, Josip Pivac, Antonio Cosmacendi, obitelj Stampalia, obitelj Lestuzzi, obitelj Andrović, obitelj Giotta, obitelj Stanić, obitelj Stuppani i obitelj Gilardi.⁸³ Najpoznatiji proizvod svih ovih proizvođača bio je liker maraskino (tal. *maraschino*), a specifičnost okusa i ambalaže, u koju je krajnji proizvod bio uliven, učinili su od maraskina svjetski poznat brend koji je Zadru donosio veliku dobit. „Prema dostupnim podacima zadarske su tvornice likera početkom osamdesetih godina 19. stoljeća izvezile 250.000 boca, a već početkom devedesetih godina 300.000 boca raznih likera. Zbog osobite kvalitete likera i iznimne potražnje taj se broj u nepuna dva desetljeća gotovo udvostručio, tako da se 1888. iz zadarskih tvornica likera izvezlo čak 400.000 boca.“⁸⁴ Od početka 20. stoljeća pa do izbijanja Prvog svjetskog rata, u Zadru se proizvodnja likera samo još više povećavala,⁸⁵ a svoj vrhunac je doživjela 1913. godine kada je izvezeno 9.110 kvintala likera.⁸⁶ Povećanje u proizvodnji je sa sobom donosilo i povećanje u broju zaposlenih radnika. Jedno vrijeme se to povećanje odnosilo prvenstveno na mjesece lipanj, srpanj i kolovoz kada je „sezona“, no usavršavanjem tvorničke proizvodnje započelo je i zapošljavanje velikog broja stalnih radnika osobito u sektoru otpremnih poslova, skladištenja, transporta i slično. Nažalost, uzlaznu putanju u kojoj se nalazila zadarska industrija likera prekinuo je početak Prvog svjetskog rata i to do te razine da su se likeri u ratnim godinama gotovo prestali izvoziti.⁸⁷ U razdoblju

⁸² Doseljavaju iz Šibenika u Zadar, 1886. godine, i sa sobom prenose svoj pogon za proizvodnju likera. (Oršolić, 2010., 157)

⁸³ Oršolić, 2010., 157

⁸⁴ Oršolić, 2010., 158

⁸⁵ U lipnju 1901. godine došlo je do znatnog smanjivanja poreza za izvoz likera, pa je to imalo izuzetno povoljan učinak na još veću proizvodnju. (Oršolić, 2010., 158)

⁸⁶ Peričić, 1995., 63

⁸⁷ Oršolić, 2010., 158-159.

između dva svjetska rata, proizvođači likera u Zadru su se našli u velikim iskušenjima: gubitak velikog tržišta koje je predstavljala Austro-Ugarska, stvaranje novih nacionalnih država i izdvajanje Zadra od hrvatskog zaleđa, Velika gospodarska kriza (1929.-1933.), početak Drugog svjetskog rata. Svi ovi faktori utjecali su na pad ukupne proizvodnje likera.⁸⁸ U međuratnom razdoblju preživjeli su samo oni najjači: obitelj Salghetti-Drioli, Luxardo, Vlahov, Tomasso Stampalia i maraskino Calligarich, a od malih proizvođača jedino Josip Pivac. Premda je bilo pojedinačnih pokušaja otvaranja novih pogona za proizvodnju likera, svi oni su mahom propali, a kao najbitniji razlozi propadanja uzimaju se manjak ulaganja i pokušaj brze zarade na poznatom brendu kakav je maraskino. Zadarski likeri u razdoblju između dva svjetska rata prodavali su se najviše na teritoriju Italiju, a količina izvoza van Italije bila je zanemariva, osobito ako uzmemo u obzir količine koje su izvožene prije Prvog svjetskog rata. Početak Drugog svjetskog rata, 1939. godine, ispočetka nije pogodio proizvodnju likera u Zadru, čak naprotiv, na okupiranim područjima od strane Italije zadarske tvornice likera uspješno plasiraju svoje proizvode. Nažalost, razbuktavanjem ratnih događanja na prostoru Zadra, 1941. godine, proizvodnja likera počinje opadati. Najveća nesreća za proizvodnju likera dogodila se u savezničkim bombardiranjima Zadra, 28. studenog i 16. prosinca 1943. godine, kada su pogođene sve veće tvornice likera u gradu i kada je proizvodnja u potpunosti ugašena.⁸⁹

Osim Zadra, na prostoru Dalmacije je postojalo još nekoliko tvornica za proizvodnju alkoholnih pića i likera. U Splitu je najprije, 1864. godine, Antonio Dalbello otvorio tvornicu za proizvodnju likera, a 1870. godine to je učinio i Vito Morpurgo. Da bi si osigurao sirovinu za proizvodnju likera, Dalbello je u okolici Splita zasadio veće količine višnje maraske, a godišnja proizvodnja njegove tvornice iznosila je oko 40.000 boca maraskina. Godine 1873.

⁸⁸ Godine 1922. proizvedeno je samo 2961 kvintal likera, a osam godina kasnije (1930.) svega 2/3 predratne proizvodnje koja je iznosila 9110 kvintala. (Jurić-Jurić, 2000., 82-83.)

⁸⁹ Bralić. 2010., 173-183.

Ivan Škarica je također otvorio tvornicu likera u Splitu, no nakon početnog uspjeha, morao je prestat s radom, a slična sudbina je zadesila i Antonia Dalbella. U Splitu su se, do izbijanja Drugog svjetskog rata, održale jedino tvornice Vite Morpurga, koji se u udružio se Šimom Brajovićem, Ljudevitom Troccoliem i Vickom Jurasom, te obitelji Buzolić i Fabris. Likeri su se proizvodili i u Šibeniku (obitelj Matavulj i Ivan Jelić), Trogiru i na otoku Hvaru, ali njihova proizvodnja nije se mogla nositi s onom zadarskih tvornica, pa je najčešće prodavana na lokalnom tržištu zbog lošije kvalitete i pristupačne cijene.⁹⁰

Značajno mjesto u prehrambenoj industriji Dalmacije pripada pogonima za izradu tjestenine. Premda se tjestenina, kao proizvod, pojavljuje u dalmatinskim gradovima mnogo ranije, ona nikada ranije nije bila proizvođena na prostoru Dalmacije, već su je sa sobom donosili trgovci koji su pristizali brodovima u dalmatinske luke. Prva ozbiljnija tvornicu za izradu tjestenine u Dalmaciji otvorena je u Zadru 1892. godine, a vlasnik je bio Pietro Paparella.⁹¹ Kako ni ova tvornica nije mogla proizvesti dovoljnu količinu tjestenine za grad Zadar i okolicu, u Zadru je otvoreno još nekoliko radionica tjestenine, a od njih su najznačajnije: radionica A. Giorda, koja je otvorena 1905. godine, i radionica Dujma Buškulića, otvorena 1906. godine. U Šibeniku se također otvaraju pogoni za izradu tjestenine, a prvi među njima bio je otvoren 1886. godine od obitelji Montanari. Ovu tvornicu tjestenine od obitelji Montanari kupuje Mate Zorić, 1899. godine, a njegovim dolaskom na čelo tvornice znatno je podignuta kvaliteta konačnog proizvoda. Osim Zorićeve tvornice, ugledna poduzetnička obitelj Inchiostru otvara svoju tvornicu tjestenine 1895. godine, a zahvaljujući korištenju suvremenih strojeva na izmjeničnu struju, ova tvornica je proizvodila 2200 kilograma tjestenine dnevno.⁹² I na prostoru Splita niču tvornice za proizvodnju tjestenine, najprije je, 1908. godine, veliku tvornicu tjestenine podigao S. Kaliterna, a kasnije će nastati *Cetina tvornica tjestenina Omiš-*

⁹⁰ Peričić, 1998., 189-190.

⁹¹ *Il Dalmata*, br. 97., 3.12.1892., str. 3., *Zara in progresso*.

⁹² <http://mok.hr/nostalgija/item/24917-sibenska-gastrobastina-sibenski-makaroni-na-vreteno-i-cancarele> (17. svibnja 2018.); Marković, 2009., 90

Split, koja u kontinuitetu posluje i danas. Od ostalih tvornica tjestenine valja spomenuti tvornice: *Aster tvornica tjestenina*, *Vlasta tvornica tjestenine i dvopeka d.d. Split*, *Jadro tvornica tjestenine i trgovina sa zemaljskim proizvodima na veliko d.s.o.j.*, *Primorka tvornica tjestenine d.s.o.j.*, ali i malu tvornicu tjestenine u Jelsi, vlasnika Nike Dubokovića.⁹³

Prerada ribe soljenjem, dimljenjem i sušenjem, odavno je bila poznata na prostoru Dalmacije, no nisu bili rijetki niti slučajevi kada bi se višak ribe kvario zbog nedostatka soli. Budući da je dalmatinska soljena riba u prošlosti pronalazila svoj plasman na talijanskom i grčkom tržištu, nestankom istoga, bilo je potrebno podignuti tvornice za preradu ribe. Prvi uspješnu tvornicu za preradu ribe otvorila su braća Mardešić u Komiži 1875. godine, a tvornica je ubrzo postala poznata diljem Monarhije.⁹⁴ Osim ove tvornice, u Komiži se do kraja 20. stoljeća podižu još dvije: 1891. godine tvornicu podiže Carlo Warhaneck, a 1894. godine *Societe generale Francaise*. Ove tri tvornice su zapošljavale oko 100 radnika, a njihova godišnja prerada je bila oko 1 milijun srdela i oko pola milijuna skuša. Osim na otoku Visu, tvornice za preradu ribe bile su izgrađene i na drugim mjestima širom obale: 1898. godine Warhaneck je otvorio tvornice u Korčuli, Veloj Luci i Trpnju; *Societe generale Francaise* otvara 1892. tvornicu u Šipanskoj luci, a dvije godine kasnije u Vrboskoj na Hvaru; Klink i Laurer, 1906. godine, otvaraju tvornicu u Salima; G. Degrassi, 1909. godine, otvara tvornicu u Silbi⁹⁵; od ostalih mjesta u kojima se nalaze pogoni za preradu ribe treba istaknuti: Bol, Postire, Makarsku, Opuzen, Rogoznicu i Trogir.⁹⁶ Poslije 1918. godine, kao i kod drugih industrijskih grana, trebalo je proći neko vrijeme da se proizvodnja oporavi, no u slučaju industrije prerade ribe do oporavka gotovo nikada nije ni došlo. Split, koji nakon Prvog svjetskog rata postaje svojevrsan lider među dalmatinskim gradovima, na svom prostoru ojačava industriju prerade

⁹³ Kušpilić, 2016., 21; Peričić, 1998., 186-187.

⁹⁴ Prvi pokušaj otvaranja tvornice za preradu ribe bio je 1861. godine u Jelsi, od strane austrijskog industrijalca Carla Warhanecka, no ovaj pokušaj je propao zbog „nepovoljnih okolnosti“. (Peričić, 1998., 188)

⁹⁵ Peričić, 1999., 171

⁹⁶ Peričić, 1998., 188

ribe, pa tamo nalazimo i nekoliko vrlo jakih tvornica: *Sardina d.d.*, *Jugoslavenska tvornica alimentarnih konzerva d.d. Itak*, *Neptun d.s.o.j.*, *Casolina* i *Bižaca d.s.o.j.*⁹⁷ Kapacitet ostalih tvornica za preradu ribe na prostoru Dalmacije bio je izuzetno skroman, a među tim manjim tvornicama ističu se dvije u Zadru: SAPRI, inače tvornica mreža, otvara svoj pogon za preradu ribe 1927. godine i tvornica za preradu ribe poduzetnika A. Zerauscheka.⁹⁸

4.5.5. RAZVOJ KEMIJSKE INDUSTRIJE

U drugoj polovici 19. stoljeća na prostoru Dalmacije razvija se i kemijska industrija, koja u to doba nije bila na onako visokoj razini kao neke prethodno predstavljene grane industrije, no od početka 20. stoljeća i ona će početi igrati vrlo važnu ulogu u industrijskom razvoju Dalmacije. Najznačajniji predstavnici kemijske industrije u Dalmaciji bile su tvornice kalcijeva karbida, spoja ugljena i vapna, sagrađene početkom 20. stoljeća u Dugom Ratu i Šibeniku.⁹⁹ U Šibeniku je suvremena tvornica za proizvodnju karbida, od strane talijanske tvrtke *Societa veneziana elettrochimica*, bila izgrađena već 1899. godine, no zbog požara koji ju je pogodio 1900. godine, čitavo postrojenje je bilo uništeno. Unatoč ovom teškom udarcu, već 1901. godine potpisan je novi ugovor o suradnji i gradnji još modernije tvornice između domaće tvrtke *Ante Šupuk i sin* i talijanske firme *Societa veneziana elettrochimica*, te novog velikog investitora, talijanskog industrijskog giganta *Societa Italiana per Carburo di Calcio, acetilene et altri gas*. Ova suradnja rezultirala je gradnjom novog industrijskog kompleksa, ali i udruživanjem u još veću kompaniju *Societa anonima per l'utilizzazione delle forze idrauliche della Dalmazia*. Ova nova tvornica kalcijeva karbida, vapna i umjetnih gnojiva puštena je u probni rad u travnju 1903. godine,¹⁰⁰ a zapošljavala je oko 500 radniku uz prihod od oko 14 milijuna kruna. Budući da su ovakva tvornička postrojenja zahtijevala ogromne

⁹⁷ Kušpilić, 2016., 20-21.

⁹⁸ Peričić, 1999., 236.

⁹⁹ Njihova godišnja proizvodnja bila je oko 300.000 tona karbida ili cijanamida godišnje, a to je bila jako velika količina čak i u svjetskim razmjerima. (Peričić, 1998., 186)

¹⁰⁰ Šprljan, 2015., 105

količine električne energije,¹⁰¹ kompanija *Societa anonima per l'utilizzazione delle forze idrauliche della Dalmazia* izgradila je hidroelektranu „Jaruga“ na rijeci Krki, iz koje se električna energija dalekovodom prenosila direktno u tvornicu.¹⁰² Tvornica je preživjela i vrijeme Prvog svjetskog rata, no zbog nedostatka investicija u postrojenja koja su s vremenom postajala zastarjela, tijekom 20-ih i 30-ih godina 20. stoljeća tvornica je često bila i zatvorena. U vremenu neposredno pred Drugi svjetski rat, tvornica započinje novi proizvodni ciklus orijentacijom na proizvodnju ferolegura (feromangan, silikomangan, silikozrcalovina, silikokalcij, ferovolfram i feromolibden), no veći razvoj na ovome polje doživjet će tek nakon završetka rata.¹⁰³

Tvornicu kalcijeva karbida i cijanamida u Dugom Ratu izgradila je također kompanija *Societa anonima per l'utilizzazione delle forze idrauliche della Dalmazia*, a tvornica je s radom započela 14. ožujka 1914. godine. Kao i tvornici u Šibeniku, za rad joj je bila potrebna velika količina električne energije, pa je za te potrebe sagrađena hidroelektrana „Kraljevac“ na rijeci Cetini, a ista je u pogon puštena 19. ožujka 1912. godine. Do početka Prvog svjetskog rata tvornica je poslovala jako dobro, no nakon završetka rata, što zbog krize, što zbog smanjenja potražnje, proizvodnja tvornice počinje opadati. Godine 1929. godine talijanska kompanija *Societa anonima per l'utilizzazione delle forze idrauliche della Dalmazia*, u čijem je vlasništvu bila tvornica, prodala je istu francuskim investitorima, pa se tvornica od tada zove *La Dalmatienne*. Novi vlasnici nisu učinili mnogo toga da se stanje u tvornici popravi, njihova jedina mjera za štednju su bili neprestani otkazi. Unatoč određenim poboljšanjima u

¹⁰¹ Kolegica Daniela Kušpilić u svom diplomskom radu *Društvena povijest Splita između dva svjetska rata*, navodi kako su gospodarstvenici zaobilazili Split zbog nedostatka električne energije, te da su zbog toga građene tvornice kojima nije bila potrebna električna energija. (Kušpilić, 2016., 16) Kolegica je ovdje napravila ogromnu pogrešku jer su postrojenja vezana uz industriju cementa, ali i kemijsku industriju, zahtijevala ogromne količine električne energije, a osim na prostoru Šibenika razvijana su, čak u većem broju, na prostoru Splita.

¹⁰² O elektrifikacija Šibenika, ali i ostatka Dalmacije, bit će više riječi u 5. poglavlju.

¹⁰³ Marković, 2009., 95.-96. str.; <http://www.tef.hr/stranica/5/povijest-tef-a-stup-sibenskog-industrijskog-razvoja-u-20-stoljecu.html> (21. svibnja 2018.)

proizvodnji, u vidu kupnje novih strojeva, proizvodnja nikada nije povećana na onu razinu koju je mogla dosegnuti, a niti na onu koju je dosezala u vrijeme prije Prvog svjetskog rata.¹⁰⁴

Manufakturna proizvodnja sapuna u Dalmaciji se javlja već početkom 19. stoljeća¹⁰⁵, ali ta proizvodnja osim što je bila vrlo malih razmjera, ona je bila izrazito nestabilna, pa su se radionice često zatvarale i mijenjale vlasnike. Tek pred kraj 19. stoljeća možemo reći da se industrija sapuna stabilizirala, jer tada počinju s radom prva prava industrijska postrojenja za proizvodnju sapuna. Najprije su u Splitu, 1889. godine, Sabata Levi i trgovac Ilić utemeljili *Prvu dalmatinsku tvornicu sapuna*. Budući da je konkurencija stranih sapuna bila poprilično jaka, ovoj tvornici je trebalo nekoliko godina da se nametne na lokalnom tržištu, no kada je to uspjela, 1894. godine, bilježe proizvodnju od 500 kvintala sapuna mjesečno. Sličnu tvornicu, 1902. godine, otvorio je Talijan Carlo Caputo u Zadru, a ova tvornica se održala sve do početka Prvog svjetskog rata. U razdoblju između dva svjetska rata, od tvornica sapuna treba spomenuti *Tvornicu sapuna Lav* iz Splita i *Saponifico Zaratino*, odnosno *Saponifico Fratelli P.* iz Zadra.¹⁰⁶ Osim sapuna, u Dalmaciji je duga tradicija bila i u proizvodnji voštanica i lojanica. Najpoznatija radionica bila je Petricioli-Salghetti u Zadru, no postojale su i tri „tvornice“ u Splitu, vlasnika F. Lanza, N. Marchija i J. Jeličića.¹⁰⁷ Radionica obitelji Petricioli-Salghetti bila je poznata i izvan Dalmacije, a najbolje o kvaliteti njezinih proizvoda govori nagrada na izložbi u Beču 1857. godine.¹⁰⁸ Ova radionica je zapošljavala oko 5-6 radnika, a godišnja proizvodnja im je iznosila 15.000 kg raznih voštanih predmeta.¹⁰⁹

¹⁰⁴ Za usporedbu: tvornica je u prijeratnoj godini proizvela oko 25.000 tona kalcijeva karbida, a u najboljim godina tijekom 1930-ih, oko 15.000 tona istog proizvoda.; <http://www.dugirat.com/novosti/76-gospodarstvo/18954-kratka-povijest-tvornice>

¹⁰⁵ U Salima je obitelj Petricioli otvorila radionicu sapuna na samom početku 19. stoljeća, no o njevoj aktivnosti nemamo pouzdanih podataka osim da se je održala u narednih petnaestak godina. (Peričić, 1999., 178-179.)

¹⁰⁶ *Saponifico Zaratino*, društvo za proizvodnju sapuna, osnovan je 1929. godinu u Arbanasima, no zbog manjka financijskih sredstava pogon kupuju braća Predolin i od tada do kraja II. svj. rata pogon se zvao *Saponifico Fratelli P.* (Peričić, 1999., 238);

¹⁰⁷ Ovdje ne možemo ni reći da je riječ o pravim tvornicama jer je proizvodnja uvijek ostala na razini manufakture, a zapošljavala je vrlo mali broj radnika.

¹⁰⁸ Obad, 1982., 103-111.

¹⁰⁹ Peričić, 1999., 178

Od ostalih proizvoda kemijske industrije u Dalmaciji istaknuo bi još jedino proizvodnju prirodnog insekticida od buhača. Proizvodnju praha od buhača, koji je onda pretvaran u prirodni insekticid, pokrenuli su Ivan Zoranić i Kuzman Tudor iz Malog Grablja na otoku Hvaru, te Juraj Ivanković iz Ervenika, koji su proizvodili po 20 tona proizvoda godišnje.¹¹⁰ Ipak, najpoznatiju tvornicu za proizvodnju praha od buhača pokrenuo je zadarski industrijalac Eugenio Godnig krajem 19. stoljeća, a proizvodi njegove tvornice su se prodavali i na europskom tržištu.¹¹¹ Proizvodnja ovog insekticida nastavila se i nakon Prvog svjetskog rata u Godnigovoj tvornici, a izvoz joj je 1922. godine iznosio 17,4 tone, što je ipak znatno manje od onoga što je tvornica proizvodila prije početka rata. Sirovina se za ovu vrstu industrije nabavljala na Cresu i Krku gdje je buhač bio planski sađen upravo za potrebe ove industrije. Između 1927. i 1931. godine, tvornica insekticida od buhača godišnje je proizvodila između 15 i 20 tona proizvoda, a kasnije će proizvodnja znatno opasti zbog vrlo jake konkurencije iz inozemstva. Osim ovog insekticida, ista tvornica je proizvodila i rastvor od buhača, a koji se koristio kao insekticid za osobnu higijenu, te otopinu „Pif-Paf“ koja se koristila protiv raznih štetnika.¹¹²

¹¹⁰ Peričić, 1998., 190

¹¹¹ *Il Dalmata*, br. 12., 8.2. 1890., str. 1.-3. str., *Zara industriale*

¹¹² Peričić, 1999., 238; U Dalmaciji su se uz ove grane industrije razvijale još neke: industrija kože, kovinska industrija, industrija drveta itd., no zbog toga što njihov doprinos nije bio velik, odlučio sam ih izostaviti iz ovog rada. Isto se tiče i pojedinih poduzeća i tvornica iz industrijskih grana koje su nabrojane kao glavne.

5. ODJECI MODERNIZACIJE – SVAKODNEVNI ŽIVOT DALMATINSKIH GRADOVA U PRVOJ POLOVICI 20. STOLJEĆA

Promjene koje su unesene u svakodnevni život dalmatinskih gradova, a koje su posljedica razvoja moderne industrije, primjene električne energije te razvoja prometa i trgovine i više su nego očigledne. U ovom poglavlju ćemo pokušati razjasniti na koji je način razvoj gospodarstva i prometa pomogao poboljšanju uvjeta svakodnevnog života u dalmatinskim gradovima, pa se oni baš u ovom razdoblju počinju sve snažnije razvijati. Razvoj dalmatinskih gradova, prvenstveno Zadra, Šibenika i Splita, promatrat ćemo kroz nekoliko aspekata: urbanizaciju (integracija grada i predgrađa), elektrifikaciju, demografsku sliku grada, razvoj kulturnog života, kulturu odijevanja, kulturu osobne higijene, prehrambene navike stanovništva itd. Promatrajući ove aspekte modernizacije, izvući ćemo na kraju zaključke o tome koliko se ustvari život u dalmatinskim gradovima modernizira, a koliko je u njima još preživjelo ono što nazivamo tradicionalnim vrijednostima.¹¹³

5.1. URBANIZACIJA DALMATINSKIH GRADOVA

Prva stvar koju ovdje valja napraviti je definirati što to uopće znači da se neki prostor urbanizirao. Sociološki leksikon kaže da je urbanizacija dinamičan i višestruk proces, te da u njegovu interpretiranju sudjeluje nekoliko različitih znanosti i struka, ali da su najčešći pristupi: demografski, socio-ekonomski, socio-kulturni i prostorno-fizički. Demografski pristup podrazumijeva proces prostorne koncentracije stanovništva, no proces koncentracije stanovništva implicira određene promjene u globalnoj strukturi naselja tj. prostora koji se tom procesu podvrgava. Zbog toga se demografski pristup nadopunjuje socio-ekonomskim pristupom koji kaže da je urbanizacija proces transformacije profesionalne strukture

¹¹³ Pod pojmom tradicionalne vrijednosti ovdje podrazumijevamo: patrijahalan odnos unutar obitelji, utjecaj vjerskih organizacija na svakodnevni život, prije svega Katoličke crkve, kampanilizam itd.

stanovništva, odnosno strukture tzv. sektora djelatnosti¹¹⁴. Urbanizacija se prema socio-kulturnom pristupu određuje kao širenje tzv. urbanog načina života, odnosno analiza urbanizacije se koncentrira na ponašanje ljudi. Kada sažmemo sve ove pristupe dobivamo definiciju urbanizacije koja kaže da određeni oblici urbanog načina života podrazumijevaju određenu koncentraciju stanovništva, određeni stupanj razvoja podjele rada te određenu organizaciju prostora kao i urbanu opremljenost.¹¹⁵ Dalmatinski obalni gradovi su kroz proces urbanizacije prolazili na različite načine, no umjesto da opisujemo svaki pojedini korak tog procesa, mi ćemo ovdje pokušati donijeti samo one bitnije značajke urbanizacije, a koje su zajedničke svim tim gradovima, naravno uz poneku posebnost svakoga od njih.

Prvi korak u procesu urbanizacije dalmatinskih gradova bilo je „razbijanje“ stare gradske jezgre, a to je ujedno značilo i otvaranje grada za nove doseljenike. Dok se taj proces kod nekih događao figurativno, Zadar i Šibenik su to, 14. prosinca 1868. i 1864. godine, učinili i doslovno.¹¹⁶ Razbijanjem stare gradske jezgre, dalmatinski gradovi se počinju sve više širiti, pa i ne čudi izniman rast broja stanovništva krajem XIX. i u prvoj polovici XX. stoljeća. Primjera radi, u Splitu je 1883. godine živjelo oko 14.000 stanovnika, a četrdesetak godina kasnije, 1925. godine, oko 31.000 stanovnika.¹¹⁷ Porast stanovništva dalmatinskih gradova bio je samo posljedica svega onoga što se tih godina u Dalmaciji događalo. S jedne strane, u dalmatinskim selima se poljoprivreda sporo razvijala, pa je zemlja davala sve lošije pronose, a također ih u to isto vrijeme pogađaju „vinska klauzula“ te bolest vinove loze filoksera. S druge strane, dalmatinski obalni gradovi postaju prometno povezani (osobito pomorskim i željezničkim putem), u njima se istovremeno razvijaju različite vrste industrijske proizvodnje, a sve više jača i trgovina. Kada se sve navedeno sagleda, onda i ne čudi pojava ruralnog

¹¹⁴ Većina stanovništva bi trebala biti zaposlena u sekundarnom i tercijarnom sektoru djelatnosti.

¹¹⁵ *Sociološki leksikon*, 1982., 717-718.

¹¹⁶ Stagličić, 1988., 8; Marković, 2009., 101

¹¹⁷ Piplović, 1999., 292; Broj stanovnika Zadra se drastično povećava, 1857. godine Zadar ima 8.331 stanovnika, a 1910. godine, 18.077 stanovnika. (Graovac, 2004., 61)

egzodusa koji se događao u dalmatinskim selima na razmeđu XIX. i XX. stoljeća, a čije stanovništvo „trbuhom za kruhom“ naseljava velike obalne gradove, ali i putuje u daleke prekomorske zemlje.¹¹⁸ Veliki porast stanovništva donio je i određene probleme u dalmatinske gradove, a jedan od njih je bio nedostatak stambenog prostora. O tome nam svjedoče i dnevne novine poput *Novog doba*, koje govore o tome kako se stanovništvo stalno povećava, ali da broj stambenih objekata ne raste u skladu s povećanjem broja stanovnika.¹¹⁹ Ipak, treba naglasiti da je na prostoru dalmatinskih gradova građevinska djelatnosti bila poprilično aktivna, jer nisu stambeni objekti jedini pokazatelj aktivnosti u građevinarstvu. Naime, na prostoru dalmatinskih gradova grade se: brojne zgrade čiji su korisnici bili gradska i državna uprava, nove škole i kazališta, suvremene prometnice koje su bolje povezivale udaljene dijelove „novog grada“, suvremenija pristaništa u gradskim lukama, razna industrijska postrojenja itd.

Izgradnja svih ovih novih objekata zahtijevala je određenu organizaciju u gradnji, pa kod urbanizacije dalmatinskih gradova pronalazimo i prve regulacijske planove čiji je cilj bio „regulirati i prilagoditi već izgrađene dijelove te trasirati nove ulice i regulirati izgradnju novih četvrti“¹²⁰. Osim regulacije izgradnje novih stambenih objekata i cestovne mreže, ovi regulacijski planovi u svojem sadržaju su imale i regulaciju izgradnje sadržaja za rekreaciju, kolodvora, šetnica itd.¹²¹ Nažalost, što zbog vrlo kompliciranih i često predugih birokratskih procedura, što zbog nemara lokalne samouprave, ovi regulacijski planovi, koji nastaju u prvoj polovici XX. stoljeća, nikada nisu u potpunosti zaživjeli pa je stihijska i neplanska gradnja često „cvjetala“ na štetu urbanog razvoja dalmatinskih gradova.

¹¹⁸ Graovac, 2004., 61

¹¹⁹ Novo doba, br. 250., 11.10.1925., 5. str., *Split dnevno rast*; U ovom članku je donesena statistika da je u 1925. godini broj stanovnika porasta za gotovo 1000, a da je za isto vrijeme sagrađeno svega 12 novih kuća; Novo doba, br. 251., 12.10.1925., 3.-4. str., *Velika kriza u građevnim obrtima*.

¹²⁰ Jelaska Marijan, 2009., 33

¹²¹ Jelaska Marijan, 2009., 33-34.

ELEKTRIFIKACIJA I GRADSKI VODOVOD

Dalmatinski gradovi koji se već krajem 19. stoljeća sve više urbaniziraju, a čiji građani polako postaju svjesni svjetskih trendova o kojima ih svakodnevno obavještavaju lokalne dnevne novine, počinju osjećati potrebu za još većom razinom „civiliziranog“ života. Upravo ova čežnja dovest će do pojave električne energije u dalmatinskim gradovima, a koja će se u početku manifestirati kroz javnu i privatnu rasvjetu.

Proces elektrifikacije Dalmacije bio je izuzetno dug, pa i ne čudi činjenica da su neki dalmatinski gradovi elektrifikaciju dočekali s više desetljeća zakašnjenja od onih „pionirskih“.¹²² Prvi grad u Dalmaciji koji je imao izgrađen za to vrijeme suvremeni sustav izmjenične struje bio je Šibenik, a tvrtka koja mu je to omogućila zvala se *Prva povlaštena električna centrala u Dalmaciji „Šupuk i Meichsner“* u čijem je vlasništvu bila hidroelektrana „Jaruga“ na rijeci Krki. Šibenik je, dakle, 28. kolovoza 1895. godine dobio električnu energiju koja se najprije koristila za javnu rasvjetu, a tek na prijelazu stoljeća bogatija domaćinstva istu koriste i za potrebe svojih domova.¹²³ Naravno, električna energija kao jedan novina nije, u očima običnih građana, bila najsigurnije sredstvo rasvjete za njihov dom, a donosila je i dodatni trošak njihovim korisnicima¹²⁴, pa je bila višestruko odbojna. Pojedini pripadnici gradskih vlasti nisu vjerovali u učinkoviti prijenos električne energije na velike udaljenosti¹²⁵, pa se primjerice u gradu Zadru sve do 1948. godine koristila zastarjela i često vrlo

¹²² Riječ je o dakako o Splitu koji je elektrificiran tek 1920. godine, a o čijoj elektrifikaciji postoji mnoštvo novinskih članaka (*Novo doba*, br. 45., 24.2.1919., 3. str., *Zaključci općinskog vijeća*; *Novo doba*, br. 170., 4.8.1919., 3. str., *Nabava električne energije za Split*; *Novo doba*, br. 187., 3.12.1919., 3. str., *Električna rasvjeta u Splitu*; *Novo doba*, br. 37., 14.2.1920., 5. str., *Za električnu rasvjetu*; *Novo doba*, br. 55., 6.3.1920., 3. str., *Splitsko električno poduzeće*; *Novo doba*, br. 157., 16.7.1920., 3. str., *Električna rasvjeta*.)

¹²³ Busatto, 1984., 157

¹²⁴ Naravno da se je naplaćivalo samo korištenje električne energije u vlastitom domu i to po propisanim tarifamam za određenu jačinu, dok je javna rasvjeta od početka bila besplatna. (Busatto, 1984., 158)

¹²⁵ Već 1892. godine ponuđeno je gradovima Splitu, Zadru, Trogiru, Kaštelima i Dubrovniku prijenos električne energije iz hidroelektrane „Jaruga“ do njihovih gradova, no prijedlog nikada nije zaživio, posebno zbog tradicionalnog rivalstva među gradovima. (Marković, 2009., 94)

nepouzdana istosmjerna struja proizvođena u elektrani u Foši koju je pokretao najprije parni, a kasnije dizel motor.¹²⁶ Brži razvoj električnog sustava izmjenične struje kočio je i tradicionalni antagonizam između dalmatinskih gradova, a najpoznatiji primjer je zadarskog načelnika Trigarija koji je izjavio da „Zadar ne bi trebao prihvatiti mišljenje jednog hrvatskog inženjera i kao glavni grad provincije koristiti izvore drugoga grada kao što je Šibenik“¹²⁷. Ipak, korištenje električne energije za rasvjetu u kućanstvima postalo je uobičajena stvar u razdoblju između dva svjetska rata, a to se vrlo dobro može pratiti po značajnom povećanju potrošnje električne energije. Primjera radi, u Šibeniku je potrošnja električne energije pred Prvi svjetski rat iznosila oko 1 GWh godišnje, a 1940. godine ona je bila 5,7 GWh godišnje.¹²⁸ Električna energija je dospjela u prvoj polovici 20. stoljeća, osim do velikih obalnih gradova, i u brojna manja mjesta i gradove na prostoru cijele Dalmacije: Skradin (1905.), Knin (1929.), Drniš (1915.), Sinj (1923.), Makarska (1930.), Biograd (1930.), Metković (1940.), Hvar (1925.), Komiža (1931.) itd.¹²⁹ Premda je najveći dio električne energije, koji je proizveden u elektranama diljem Dalmacije, trošen za pokretanje strojeva različitih industrijskih postrojenja, električna energija postala je upravo u ovom razdoblju prve polovice 20. stoljeća neizostavan dio ljudskog života, odnosno dio bez kojega je život u „civilizaciji“ nezamisliv.

Brojne su čimbenici bez kojih se ne može zamisliti život u modernim gradovima, ali sigurno jedan od najvažnijih, uz električnu energiju, je gradski vodovod. Opće je poznata činjenica da su dalmatinski obalni gradovi već u doba Rimskog carstva imali razvijene vodovodne mreže koje su dopremale pitku vodu u grad, no raspadom čitavog sustava kojeg je predstavljala rimska civilizacija, prestala je postojati i ova vodovodna mreža, pa su se gradovi snabdijevali

¹²⁶ Busatto, 1984., 177-178.

¹²⁷ Sekso, 1995., 55

¹²⁸ Povećanje potrošnje električne energije povezano je uveliko s još dvije stvari, a to su: povećanje broja stanovnika grada (s 13.000 na 18.000 u navedenom razdoblju) i početkom upotrebe prvih kućanskih aparata na struju.

¹²⁹ Busatto, 1984., 159-194.

vodom iz čatrnja i bunara koji su se nalazili u gradu. Povećanjem broja stanovnika u gradovima, rasla je i potreba za sve većim količinama pitke vode, a budući da bunari, koji su se nalazili u gradu, nisu bili dovoljno veliki niti je dovod vode u njih bio adekvatan, osobito za vrijeme sušnih ljetnih mjeseci, često je znalo dolaziti do oskudice vodom. Kako bi se tome stalo na kraj, gradske uprave su radile na obnavljanju vodovodnih mreža kako bi se gradskom stanovništvu omogućio lakši pristup pitkoj vodi.¹³⁰ U gradovima je bilo izgrađeno nekoliko velikih spremišta za vodu, a također i veći broj javnih česmi s kojih se voda odnosila u domove. Postepeno će se mreža javnih vodovoda razgranati po gradskim ulicama, pa će voda doći direktno u kuće i stanove. Ipak, niti vodovodne mreže razvijene krajem 19. stoljeća neće biti adekvatne za razdoblje nakon 1918. godine, pa se u dalmatinskim gradovima vodovodna mreža dalje širila i modernizirala, naravno do razine kada je zadovoljavala sve potrebe gradskog stanovništva.¹³¹

5.3. KULTURA SVAKODNEVNOG ŽIVLJENJA

Brojni su pomaci učinjeni na planu modernizacije života u dalmatinskim gradovima, no pitanje koje se postavlja je koliko su ti pomaci u modernizaciji imali stvarno utjecaja na svakodnevni život građana tih istih gradova. Kulturu svakodnevnog življenja ćemo, stoga, promatrati kroz nekoliko aspekata: ubrzavanje ritma života, odijevanje građana, svakodnevni jelovnik, uređenje stambenih objekata (kućanski aparati, „moderna tehnologija“) i osobnu higijenu. Premda se događaju promjene u svim ovim segmentima svakodnevice, u dalmatinskim gradovima istovremeno je bila prisutna i tradicija ukorijenjena višestoljetnim navikama svakodnevnog života, pa ćemo i njoj, u svakom od narednih paragrafa, posvetiti dio pažnje.

¹³⁰ U Šibeniku se vodovodna mreža obnavlja 1879. godine, u Splitu 1880., a u Zadru tek 1902. godine. (Jelaska Marijan, 2009., 153; <http://www.vodovod-zadar.hr/povijest/>; Blažević, 2009., 181)

¹³¹ *Novo doba*, br. 144., 3.7.1919., str. 3., *Za štednju vode* – Razlog za daljnje širenje vodovodne mreže je bio daljnji urbani razvoj dalmatinskih gradova i veliki valovi doseljavanja, a na primjeru Splita, iz ovog članka iz ljeta 1919. godine, vidimo da su pojedini dijelovi grada ostajali bez vode unatoč radovima na razvoj vodovodne mreže s kraja 19. stoljeća.

5.3.1. UBRZAVANJE RITMA ŽIVOTA – „S MAGARCA U AUTOMOBIL“

Brojna su obilježja kojima možemo opisati kako se život ljudi modernizirao, posebice u razdoblju od sredine 19. stoljeća pa do danas, no jedno od glavnih obilježja modernosti jest zasigurno ubrzanje ritma života. Jednu od manifestacija toga fenomena, sve veće želje za ubrzanjem života, predstavlja i početak korištenja automobila i modernih mehaničkih sredstava za prijevoz uopće. U dalmatinskim gradovima glavno prijevozno sredstvo, posebice do početka 20. stoljeća, bila su težačka kola (*kari*) i kočije (*karoce*), a poštanska služba između manjih mjesta u zaleđu i velikih obalnih gradova obavljala se pomoću kočije s tri konja (*dileđenca*).¹³² Osim toga, još uvijek su se u velikom broju koristile i tovarne životinje, ponajprije u poljoprivredi, magarci (*tovari*), mazge i konji. Premda su ova tradicionalna prometna sredstva bila još uvijek u upotrebi, čak i u većini do duboko u međuratno razdoblje, početkom 20. stoljeća u dalmatinskim gradovima se pojavljuju i prvi automobili. Kakav su oni dojam ostavljali na tadašnje stanovnike vjerojatno nam najbolje opisuje suvremenik, Ivan Kovačić, kada kaže: „Ma nakon nkega vrmena i u Split je doša nik tonobil koji je puten šušura, a dimija bi ka japjenica. I kad bi ceston prolazija, bučija je i tresa na škoše bacajuć iskre ognja da bi se vas zavija u dimu i od njega su se strašili judi ka o' vraga, a konji bidu, mazge i tovari teret izvalili i bižali ispri njega da je bilo muke velike s beštijan po cesti.“¹³³

Nakon završetka Prvog svjetskog rata, automobili i ostala moderna cestovna prometna sredstva postaju sve prisutnija, a o tome nam svjedočanstvo donose i dnevne novine koje sve češće pišu o dobrim stranama automobila i potiču ljude na kupovinu.¹³⁴ Naravno, čitava ova

¹³² Kovačić, 1971., 15; „Uza vrime mog najranijeg ditinstva još ni' bilo auti ni motori u Splitu. Onda su se vozili kariman i karocan, a poštu iz Imotskog priko Zadvarja ka i Sinja dovukli bi dileđencon, koju bi vukli tri brza konja.“

¹³³ Kovačić, 1971., 15

¹³⁴ *Novo doba*, br. 199., 27.8.1931., str. 7., *Pritisnite na pedal... I vi ste izvan pogibljji*; *Novo doba*, br. 291., 24.12.1921., str. 19., *Teretni i luksuzni automobili...*; *Novo doba*, br. 296., 25.12.1926., str. 7., *Automobili...*

„revolucije automobilizma“ bila je moguće isključivo zato što su se gradske ceste tijekom međuratnog razdoblja ubrzano gradile i asfaltirale, ali i zbog činjenice što su automobili, motori i autobusi postajali sve kvalitetniji, ugodniji za vožnju i sigurniji kod eventualnih nesreća.¹³⁵ Osim samih automobila, u ponudama koje možemo pronaći u oglasnim dijelovima dnevnih novina, bili su i rezervni dijelovi, ulje te nafta, odnosno benzin.¹³⁶ Od poznatih automobilskih/motociklističkih marki tada su se, na prostoru Dalmacije, najviše vozili automobili marki: Fiat, Chevrolet, Opel, Škoda, Ford, Audi, Bmw, Mercedes-Benz, MAN itd.¹³⁷ Da nas sve ovo ne bi dovelo u pomisao kako je broj automobila bio i približno sličan ovom današnjem, navest ćemo još samo jedan statistički podatak iz 1937. godine, a koji kaže da je prostoru cijele Primorske banovine bilo ukupno 439 osobnih automobila, 210 teretnih automobila, 86 autobusa i 245 motocikala. Dakle, unatoč želji tadašnjeg stanovništva za sve bržim oblicima kretanja kroz prostor, a što je samo jedna od osobina stanovništva koje je u procesu modernizacije, motorizacija prijevoza tada je još uvijek bila u svojim začetcima, premda neprestano u napretku, a kao omiljene vrste prijevoza i dalje su se najviše koristili pomorski i željeznički promet.¹³⁸

¹³⁵ Jelaska Marijan, 2009., 154-155.

¹³⁶ *Novo doba*, br. 116., 22.5.1922., str. 4., *Automobili-Autobus*; *Novo doba*, br. 154., 7.7.1923., str. 8., *Pneumatici Pirelli i pune gume*; *Novo doba*, br. 68., 22.3.1930., str. 8., *Tehnička i komercijalna poslovnica...*; *Novo doba*, br. 264., 13.11.1937., str. 4., *Auto-moto-radio*.

¹³⁷ *Novo doba*, br. 109., 25.4.1929., str. 3. i 6.; *Auto Škoda, Mercedes-Benz*; *Novo doba*, br. 302., 31.12.1937., str. 9., *Opel auto*; *Novo doba*, br. 185., 27.7.1929., str. 9., *Bmw moticikli*; *Novo doba*, br. 73., 28.3.1930., str. 8., *Fiat i Ford automobili*; *Novo doba*, br. 264., 13.11.1937., str. 4., *Auto-moto-radio*; *Novo doba*, br. 31., 7.2.1931., str. 5., *Chevrolet*.

¹³⁸ Jelaska Marijan, 2009., 158



Slika 2. Reklama u dnevnim novinama *Novo doba* za automobile marki Opel i MAN (Novo doba, br. 265., 14.11.1937., str. 9.)

5.3.2. NAČIN ODJEVANJA GRADSKOG STANOVNIŠTVA

Među uočljivijim znakovima promjena, koje je donijela modernizaciju, u načinu života ističe se način odijevanja gradskog stanovništva Dalmacije. Kroz XIX. stoljeća mogla se je primijetiti izuzetna razlika u odijevanju između društvenih slojeva (težaci, radnici, građanstvo), no s početkom XX. stoljeća u načinu odijevanja se počinju događati drastične promjene. Te promjene opisuje i Ivan Kovačić u svojoj knjizi *Smij i suze starega Splita*, pa navodi kako su se mlađe generacije, iz težačkih obitelji, „pogospodile“ tako da su umjesto „turskih opanaka“ počeli nositi „opanke na oputu“, njihove hlače imale su džepove, odbacili su „krožun i pas“, a nosili „đilete“, a na plesove su nosili „španćere – ka artisti“ (muški šešir).¹³⁹ Dakle, težačka mladež je prva počela zamjenjivati tradicionalnu težačku odjeću onom građanskog sloja, isprva vjerojatno samo u posebnim prigodama poput plesova, da bi se kasnije taj „moderan“ način odijevanja usvojio i u svakodnevnom životu. Iz svega navedenog, možemo pretpostaviti da su se tradicionalna odjela mogla vidjeti, pred Prvi svjetski rat, još jedino kod starije populacije, dok je u međuratnom razdoblju i ona počela mijenjati svoj stil

¹³⁹ Kovačić, 1971., 31

odijevanja i to do te razine, kako kaže Kovačić, „da više nisi zna ko je težak, ko umjetnik (radnik), a ko građanin, jer ko boje, ko gore, al nosimo se svi jednako – na jedan kalup.“¹⁴⁰

O tome što se sve od odjevnih predmeta u dalmatinskim gradovima moglo nabaviti, najbolje nam svjedoče oglasi koje nalazimo u dnevnim novinama toga vremena: odijela, kaputi, hlače, košulje, puloveri, kabanice, haljine, suknje, ogrtači, kape, šeširi, cipele, donje rublje, spavačice itd.¹⁴¹ Kako se stanovnici dalmatinskih gradova ne bi dvoumili oko odjevnih kombinacija koje su u tome trenutku u modi, također su se brinule dnevne novine u kojima su često izlazile kolumne pod nazivima *Moda* i *Modni pregled*, a u kojima bi se svjetovalo, najčešće žensku čitateljsku publiku, o tome koji su posljednji europski i svjetski trendovi u odijevanju. Od europskih modnih centara, najviše se poštivala francuska, engleska i austrijska modna industrija, a gotovo sva cjenjenija, samim time i skuplja odjeća i obuća, imali su jedan od ovih nacionalnih predznaka.¹⁴² Nadalje, valja naglasiti kako je razvoj modernog načina odijevanja bio i jedan od faktora sve većeg prihvaćanja postulata o ravnopravnosti ženskog spola, posebice ako uzmemo u obzir da su žene već u ovom međuratnom razdoblju počele nositi odjevne predmete koje su ranije nosili isključivo muškarci, ali i činjenica da su ženski odjevni predmeti postajali sve kraći, pa je ljepota ženskog tijela sve više počela dolaziti do izražaja.

5.3.3. JAVNA ČISTOĆA I HIGIJENA

Opće je poznata i prihvaćena činjenica da ulice gradova kroz povijest nisu bile ogledalo čistoće i ljepote gradskog života, nego upravo suprotno. Baš zbog nepostojanja adekvatne

¹⁴⁰ Kovačić, 1971., 31; Jelaska Marijan, 2009., 339

¹⁴¹ *Novo doba*, br. 245, 19.10.1924., str. 11., *Prodaja uz pogodovane cijene...*; *Novo doba*, br. 203, 7.9.1922., str. 8., *Prodaja uz pogodovane cijene...*; *Novo doba*, br. 13., 17.1.1930., str. 7., *Biser inventure...*; *Jadranski dnevnik*, br. 178., 16.10.1934., str. 7., *Kapu i šešir...*; *Novo doba*, br. 297., 23.12.1932., str. 4., *Royal odijela...*; *Novo doba*, br. 123., 28.5.1927., str. 12., *Vi trebate dobre cipele*; *Jadranski dnevnik*, br. 239., 29.12.1934., str. 13.-14., *Bata cipele*; *Novo doba*, br. 302., 31.12.1937., str. 7., *Oblasno dozvoljena rasprodaja*; *Jadranski dnevnik*, br. 84., 9.4.1936., str. 5., *Pletena roba*;

¹⁴² *Novo doba*, br. 245., 19.10.1924., str. 9., *MODA*; *Novo doba*, br. 273., 24.11.1930., str. 7., *Modni pregled*; *Novo doba*, br. 187., 12.8.1933., str. 8., *MODA*; *Novo doba*, br. 12., 16.1.1932., str. 8., *MODA*; *Jadranski dnevnik*, br. 42., 10.5.1934., str. 8., *Ženska moda*; *Novo doba*, br. 6., 9.1.1932., str. 8., *MODA*.

kanalizacijske mreže unutar gradova, fekalije i smeće završavali su na gradskim ulicama, a težaci su bili oni koji su zaduženi za prenošenje istih iz grada u periferiju ili na obližnja polja. Ova slika ocrtava i stanje u dalmatinskim gradovima s početka 20. stoljeća, no do velikih promjena će doći tek onda kada se ta ista periferija grada, na koju se smeće odlagalo, stopi s gradom, pa općinski upravitelji budu primorani poduzeti određene korake u smjeru organizacije službi javne čistoće. Gradske su se ulice, osobito u međuratnom razdoblju, gotovo svakodnevno mele i ispirale vodom, a taj posao je prešao s težaka, na „profesionalne smetlare“ koji su, za vjerovati je, također bili pripadnici tih istih težačkih obitelji, samo ovaj put adekvatno plaćeni i opremljeni za svoj posao. Osim osnivanja ovih odreda za održavanje komunalne čistoće na gradskim ulicama, u gradovima su se obavljao i komisijski pregled higijenskih prilika u javnim lokalima: hotelima, restoranima, kavanama, gostionicama, mesnicama, slastičarnicama itd.¹⁴³ U dnevnim novinama *Jadranski dnevnik*, iz 19. listopada 1934. godine, objavljen je članak koji govori o tome kako trebaju biti uređeni ugostiteljski objekti u gradu Splitu, te koje kazne slijede ako se ta uputstva ne budu ispunjavala.¹⁴⁴

Pozivi za javnom čistoćom i održavanjem vlastite higijene nisu bili rijetki niti putem dnevnih novina, pa nalazimo brojne članke u kojima gradske službe i liječnici, iz različitih ustanova, potiču ljude na održavanje javne čistoće i vlastite higijene.¹⁴⁵ Osim ovih praktičnih članaka koji su na direktan način upućivali stanovništvo u osnovne postulate higijene, putem oglasnika, također u dnevnim novinama, nudili su trgovci različita sredstva za održavanje

¹⁴³ Radica, 1931., 110-112.

¹⁴⁴ *Jadranski dnevnik*, br. 181., 19.10.1934., str. 5., *Uredba o uređenju ugostiteljskih radnja*.

¹⁴⁵ *Novo doba*, br. 10., 13.1.1923., str. 5., *Liječničke pouke*; *Jadranski dnevnik*, br. 144., 23.6.1936., str. 2., *Zapuštenost nekih ulica i javna čistoća*; *Novo doba*, br. 225., 3.10.1922., str. 5., *Prodaja voća*; *Jadranski dnevnik*, br. 51., 1.3.1935., str. 5., *Javni zahodi – stari i novi*; *Novo doba*, br. 64., 16.3.1920., str. 2., *Naša omladina*.

higijene tijela (*Nivea creme*, ručni sapuni, pjene za kupanje, paste za zube...) , čišćenje odjeće (Radion, Persil...) i pokućstva (sredstvo za čišćenje VIM).¹⁴⁶



Slika 3. Reklama u dnevnim novinama *Novo doba* za sredstvo za pranje rublja *Radion* (izvor: *Novo doba*, br. 185., 27.7.1929., str. 7.)

5.3.4. PREHRAMBENE NAVIKE „MODERNOG“ GRADSKOG STANOVNIŠTVA

Prehrambene navike stanovništva „moderniziranih“ dalmatinskih gradova, mnogo nam govore o tome u kolikoj se mjeri promijenila i svakodnevica života i kvaliteta življenja u istima. Premda je gradsko zaleđe i dalje, u velikoj mjeri, „hranilo“ grad, postepenim i sve većim napuštanjem sela i poljoprivrede kao primarne djelatnosti, sve više se hrane dovozilo u gradove, posebice posredovanjem pomorskog prometa. Premda se jelovnik stanovništva nije odviše promijenio od onoga što se moglo naći i na selu, statistički podaci koje donosi Branislav Radica, a koji govore prije svega o Splitu, predočavaju nam ipak promjene koje su i više nego jasne. Naime, već smo ranije naveli kako je seosko stanovništvo meso i mesne

¹⁴⁶ *Novo doba*, br. 185., 27.7.1929, str. 10., *Shelltox*; *Novo doba*, br. 185., 27.7.1929, str. 7., *Schichtov Radion*; *Novo doba*, br. 47., 17.2.1929., str. 8., *Ljepota lica*; *Novo doba*, br. 141., 20.6.1930., str. 6., *Savremena higijena ustiju*; *Duje Balavac*, br. 5., veljača 1922., str. 2., *Braća Maggio i U. Cindro*; *Novo doba*, br. 275., 24.11.1931., str. 3., *Zubi su dragocjeni*; *Novo doba*, br. 237., 29.9.1925., str. 5., *Jednostavno i jeftinije pranje rublja*; *Novo doba*, br. 66., 18.3.1939., str. 5., *Pranje je jednostavnije!*; *Novo doba*, br. 150., 15.6.1929., str. 9., *Peri sa Persilom*; *Novo doba*, br. 138., 1.6.1929., str. 7., *Albus ručni sapun*; *Novo doba*, br. 201., 27.8.1938., str. 16., *Nivea creme*; *Novo doba*, br. 173., 13.7.1929., str. 9., *Kupaj se u pjeni „Peng“*; *Novo doba*, br. 293., 18.12.1937., str. 3., *Da li su bijeli zubi uvijek zdravi?*; *Novo doba*, br. 260., 8.11.1930., str. 8., *Žoharin*; *Novo doba*, br. 255., 31.10.1933., str. 3., *Najmiliji mi je težak posao*; *Novo doba*, br. 284., 7.12.1932., str. 1., *Kad nešto zagori...*;

prerađevine konzumiralo isključivo o blagdanima i uoči teškog rada u polju, dok s druge strane, samo na Starom pazaru u Splitu, u razdoblju od 1918. do 1928. godine, prodano je: 4.885 (kom.) volova, 2.340 krava, 6.505 teladi, 30.425 ovaca, 74.692 janjca, 28.701 kozlić, 11.801 svinja, 859.094 (kg.) suhog mesa, 167.713 (kom.) peradi itd.¹⁴⁷ Istina je da se broj gradskog stanovništva, kako Splita tako i drugih dalmatinskih gradova, drastično povećao u ovom razdoblju, no to i dalje ne isključuje činjenicu da je prehrana gradskog stanovništva postajala sve bogatija i raznovrsnija.

Osim tržnica, koje su zasigurno bile centar prodaje prehrambenih proizvoda, u gradovima se sve više počinju otvarati dućani s prehrambenim proizvodima koji se nisu brzo kvarili, već su mogli biti smješteni na policama ili u skladištima, na duže vrijeme. Takvi, često „egzotični“ proizvodi poput: kave, šećera, bombona, papra, sladora, čokolade itd., dopremali su se parobrodima u dalmatinske luke i onda prodavali po gradskim trgovinama. Naravno, kao i kod ostalih elementima svakodnevnog života, tako i o ovim trgovinama i proizvodima najviše se može doznati čitajući dnevne novine koje nas upućuju na to odakle su proizvodi dopremljeni, o kojim se proizvodima radi te kod kojeg trgovac, i po kojoj cijeni, se proizvodi mogu kupiti.¹⁴⁸ Posebnu vrstu hrane koju pronalazimo u dućanima dalmatinskih trgovaca bila je hrana za djecu, a što nas navodi na zaključak kako je već u ovo doba znanost toliko uznapredovala da je već opće prihvaćena bila činjenica da za brži i kvalitetniji rast djece nije dovoljno samo dojenje majčinim mlijekom, osobito u vremenu nekoliko mjeseci nakon

¹⁴⁷ Radica, 1931., 115; Osim količina mesa, Branislav Radica u istoj tablici donosi i podatke o potrošnji žita (1,093.950 kg), voća (8,579.571 kg), povrće/zeleni (4,314.648 kg), krumpira (14,243.119 kg), jaja (12,770.930 komada) itd.

¹⁴⁸ Ovdje navedeni proizvodi nisu bili dostupni „za svaki džep“, a o tome nam najbolje svjedoči činjenica da se za cijenu od 100 dinara mogli kupiti 1 kg kave i 1 kg šećera, a za istu cijenu se mogli kupiti malo više od 3 kg telećeg mesa. (cijene preuzete iz Radica, 1931., 118. str.) *Novo doba*, br. 291., 24.12.1921., str. 24., *Manerova čokolada*; *Novo doba*, br. 291., 24.12.1921., str. 24., *Kolonijalne i specerajske robe*; *Novo doba*, br. 83., 10.4.1923., str. 8., *Čokolada*; *Novo doba*, br. 189., 15.8.1924., str. 7., *Trgovci delikatesa, slastičari, ljekarnici*; *Novo doba*, br. 286., 11.11. 1928., str. 7., *Tobler svjetska fabrika čokolade i bombona*; *Novo doba*, br. 153., 10.7.1920., str. 4., *Samo kod L. Casolini...*; *Novo doba*, br. 297., 29.12.1923., str. 7., *Najbolja turska pržena i mljevena kava*;

poroda, već se u prehranu dojenčadi unose različiti kašasti proizvodi bogati hranjivim sastojcima i vitaminima.¹⁴⁹

5.3.5. UREĐENJE STAMBENIH OBJEKATA – „MODERNA TEHNOLOGIJA U KUĆI“

Pričati o kulturi svakodnevnog življenja, a ne dotaknuti se objekata u kojima su stanovnici dalmatinskih gradova stvarno živjeli, bio bi veliki propust. O uvjetima stanovanja građana dalmatinskih gradova može se govoriti iz više perspektiva, jer su uvjeti za život bilo poprilično različiti s obzirom na društveni status i imovinsko stanje pojedinih osoba. Ti uvjeti stanovanja kretali su se od privatnih vila ili višesobnih stanova u kojima se nalazio sav moderni komfor toga vremena, preko unajmljenih stanova u novosagrađenim stambenim zgradama, zatim starih kuća unutar stare gradske jezgre i naposljetku potpuno neprimjerenih podrumskih prostora bez svjetla i uobičajnog razmještaja po prostorijama (spavaća soba, kuhinja i dnevni boravak su bili jedna prostorija). Kako je izgledalo unutarne uređenje ovih objekata i što se sve u njima uopće moglo potencijalno nalaziti, doznajemo iz tri vrste izvora: književna djela (uspomene i sjećanja suvremenika), bilježnički spisi (očitovanja o imovini) i dnevne novine (opisi stanova koji se iznajmljuju te ponuda trgovaca za kupovinu kućanskog namještaja).¹⁵⁰

Uvjete u kojima je živio najviši sloj društva vjerojatno najbolje opisuje inventar stana splitskog načelnika Ive Tartaglie, a koji je opisala Norka Machiedo Mladinić u njegovoj biografiji. Ovaj stan, koji je bio samo treći kat njegove kuće, sačinjen od 10 prostorija, započinjao je velikim hodnikom, ukrašenim ikonama, koji je vodio prema spavaćoj sobi i biblioteci. Biblioteka je služila kao jedna vrsta dnevne sobe, a u njoj su se nalazile brojne

¹⁴⁹ *Novo doba*, br. 179., 20.7.1929., str. 11., *Nestle-ovo dječje brašno*; *Novo doba*, br. 282., 13.12.1921., str. 4., *Dječje brašno Salubra*; *Novo doba*, br. 42., 19.2.1925., str. 7., *Značenje „Juhana“*; *Jadranski dnevnik*, br. 142., 20.6.1936., str. 7., *Gradska mliječna kuhinja za dojenčad u Splitu*.

¹⁵⁰ Jelaska Marijan, 2009., 320.

umjetnine, pisaći stol te kožna fotelja i trosjed. Između spavaće sobe i biblioteke se nalazila gostinska soba, zatim dnevna soba njegove supruge, blagovaonica te „plavi salon“ s foteljama u empire-stilu. S druge strane biblioteke, nalazila se radna soba, zatim „soba za muziciranje“ i „stari salon“ sa zbirkom oružja, brojnomo srebrninom i nezaobilaznim umjetninama, kojih je po procjeni Norke Machiedo Mladinić, u ovom stanu, bilo više od petstotina. Stan je zimi bio grijan centralnim grijanjem na ugljen, a u stanu su stanovale još, osim Tartaglie i žene, sobarica, koja je imala svoj „apartman“, i kuharica, koja je živjela u „apartmanu“ pored kuhinje.¹⁵¹

Obitelji srednjeg građanskog sloja živjele su ipak u mnogo skromnijim uvjetima negoli ovi najimućniji. Stan srednjeg sloja sastojao se od bračne sobe, kuhinje, primaće sobe ili blagovaonice, te još poneke prostorije ovisno o broju djece ili imovinskim mogućnostima bračnog para. Namještaj za kuću kupovao se kod gradskih trgovaca, a nisu rijetki slučajevi niti da drvodjelac izrađuje dijelove kuhinje ili namještaja po narudžbi. Bračna soba se najčešće sastojala od dva kreveta, dva noćna ormarića, tri ormara, dvije stolice, tepiha te umivaonika. U kuhinji se nalazio štednjak, stol i ormari za posuđe, a od ostalih „kućanskih pomagala“ u kući su znali biti i stroj za pranje rublja i šivaći stroj.¹⁵² Budući da vidimo da je modernizacija bila izuzetno prisutna u uređenju stambenih objekata, nije sve ono što se u njima nalazilo imalo svrhu „kućanskog pomagala“, već se razvijaju strojevi poput gramofona, telefona i radija koji imaju svoj zabavni, komunikacijski ili informativni karakter.¹⁵³

¹⁵¹ Jelaska Marijan, 2009., 320-321.; Detaljnije o opisu stana u: Machiedo Mladinić, 2001., 164-175.

¹⁵² *Jadranski dnevnik*, br. 294., 23.11.1935., str. 8., *Kuhinjsko posuđe*; *Novo doba*, br. 254., 7.11.1922., str. 8., *Amerikanski patent krevet*; *Novo doba*, br. 253., 29.10.1932., str. 7., *Radi selidbe*; *Novo doba*, br. 289., 12.12.1931., str. 4., *Model 1932.*; *Novo doba*, br. 287., 10.12.1924., str. 7., *Krevet na sklop*; *Novo doba*, br. 295., 1.12.1925., str. 7., *Pokućstvo*; *Novo doba*, br. 234., 15.10.1921., str. 6., *Plinska kuhinja*; *Novo doba*, br. 41., 18.2.1933., str. 3., *Diabolo - stroj za pranje*; *Novo doba*, br. 165., 16.7.1938., str. 6., *Kuhajmo električno...*; *Novo doba*, br. 268., 20.11.1923., str. 8., *Prva dalmatinska tvornica pokućstva*; *Novo doba*, br. 76., 1.4.1922., str. 8., *Amerikanski i engleski SINGER šivaći strojevi*; *Novo doba*, br. 11., 19.6.1918., str. 4., *Šivaći strojevi*.

¹⁵³ Prema novinama *Jadranska pošta*, iz svibnja 1928. godine, u gradu Splitu je bilo 430 telefonskih pretplatnika. (*Jadranska pošta*, br. 117., 21.5.1928., str. 3.) *Novo doba*, br. 47., 25.2.1928., str. 10., *Filips radio-cijevi*; *Novo doba*, br. 278., 29.11.1927., str. 12., *Blaupunkt radio*; *Novo doba*, br. 296., 22.12.1931., str. 8., *Prodaje se...*; *Jadranski dnevnik*, br. 71., 13.6.1934., str. 7., *Savrimena gramofonska ploča*.

Naposljetku, najsiromašniji slojevi društva živjeli su u starim kamenim kućama, vrlo često skromne vanjštine i unutrašnjosti. Prema Ivanu Kovačiću, težaci nisu previše marili za izgled kuće jer su kao mjerilo svojeg rada držali vinograde i konobe. Ipak, i kuće težaka se početkom 20. stoljeća postepeno počinju modernizirati, pa se i standard života u ovim stambenim objektima postupno podizao. Uz sve „kozmetičke promjene“ poput betoniranja poda, koji je dotada bio od nabijene zemlje, te žbukanja zidova i stropova, najveći modernizacijski pomaci u ovim objektima su se dogodili priključivanjem na vodovodnu, kanalizacijsku i elektrifikacijsku mrežu. U kuhinjama je tada štednjak zamijenio stari komin, a sve češći su bili i vanjski drveni zahodi.¹⁵⁴ Iz svega ovdje navedenog možemo zaključiti kako je unatoč postepenom moderniziranju načina stanovanja, veliki dio gradskog stanovništva, a kojeg su činili siromašni radnici i težaci, još u međuratnom razdoblju, sačuvao određene dijelove tradicije, što zbog manjka svijesti o prednostima modernizacijskih novina, što zbog nedostatka financijskih sredstava koji bi im omogućili kvalitetnije životne uvjete.

¹⁵⁴ Kovačić, 1971., 27

6. ZAKLJUČAK

Dalmatinsko društvo, prije vremena modernizacije, možemo opisati kao staro i okamenjeno, prepuno navika stečenih još davno u srednjem i ranom novom vijeku. To društvo je poznavalo, i svoj život ravnalo, prema dvama kalendarima: crkvenom (svetkovine i blagdani) i poljoprivrednom (sezonski radovi u polju), a sve ostale stvari i pojave bile su marginalizirane i sa slabim utjecajem na samo društvo. Ipak, budući da se na prostoru zapadne i srednje Europe, već krajem 18. stoljeća, političke, društvene, kulturne i gospodarske prilike, pod utjecajem modernizacijskih procesa, počinju mijenjati, bilo je samo pitanje vremena kada će ti isti procesi doprijeti i do prostora Dalmacije koji je od tada trebao birati između promjene ili daljnjeg propadanja. Modernizaciju, koja nije pojava nego proces, na prostoru Dalmacije ne možemo točno vremenski ograničiti, jer joj ne možemo odrediti točan datum početka niti kraja, ipak, povezivanjem niza događaja i uzročno-posljedičnih radnji, možemo pokušati objasniti koji su to događaji bili ključni kako bi se tradicionalno dalmatinsko društvo počelo mijenjati i koje se to očite promijene događaju u svakodnevnom životu kao posljedica te iste modernizacije.

Povezujući sve ono što možemo doznati iz teorije modernizacije, sa svime onim što smo napisali o modernizaciji na prostoru Dalmacije u drugoj polovici 19. i prvoj polovici 20. stoljeća, možemo zaključiti da su se na prostoru Dalmacije događale promjene uzrokovane, prije svega, posljedicama ekonomskog rasta i razvoja, ali i razvojem na društvenom, političkom i kulturnom planu. Modernizacija se na prostoru Dalmacije prema obuhvatnosti kretala od parcijalne, koja je obuhvaćala najprije tek određene dijelove života, primjerice industriju, prema globalnoj modernizaciji koja je zahvatila gotovo sve sfere života. Prema dubini, modernizacija života u Dalmaciji bila je tek imitativna i fasadna, jer je tek jedan manji dio stanovništva (prvenstveno gradsko stanovništvo) osjećao stvarne promjene uzrokovane modernizacijskim procesima, dok je većina stanovništva te promjene osjećala samo

djelomično ili gotovo nikako. Po smjeru i akterima, modernizacija u Dalmaciji bila je heteronomna jer je u potpunosti ovisila o financijskoj pomoći iz vana, a osim toga, sve ono što se moderniziralo u Dalmaciji bilo je ionako uklopljeno u planova koje su vanjski faktori imali za taj prostor. Naposljetku, modernizacije se je u Dalmaciji odvijala *odozgo*, odnosno bila je provođena od strane političkih i društvenih elita, dok se „mali čovjek“ svim silama pokušao istoj oduprijeti. Upravo je iz ovih razloga, u dalmatinskom društvu na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće, bila vrlo primjetna isprepletenost modernih i tradicionalnih crti, koje u suštini nisu bile suprotstavljene nego su usporedno postojale, ne samo u istom društvu, nego često i kod istih ljudi.

Proces modernizacije, koji pojednostavljenom definicijom opisujemo kao prijelaz iz tradicionalnog u moderno društvo, započeo je na prostoru Dalmacije već sredinom 19. stoljeća, a njegove složenije „manifestacije“ možemo vrlo jednostavno pratiti u razdoblju kraja 19. i prve polovice 20. stoljeća. Modernizacije na prostoru Dalmacije nije bila linearan proces, koji je započet u jednom trenutku, imao isključivo uzlaznu putanju, već se radi o krivulji koja ima svoje „uspone i padove“. Kao dio Habsburške monarhije, Dalmacije je, sve do duboko u 19. stoljeće, predstavljala marginalnu i perifernu pokrajinu čije se stanovništvo bavilo, gotovo isključivo, poljoprivredom, a koje je u visokom postotku bilo nepismeno. Dalmacije je predstavljala pokrajinu u kojoj je prometna povezanost bila na razini kasnog srednjega vijeka, a u koju je ulaganje kapitala besmisleno jer su ulaganja morala biti ogromna i zahtijevala su veliki broj obučene radne snage koju Dalmacija nije imala. Ipak, nizom povijesnih događaja koji su izgurili Habsburšku monarhiju, kasnije preimenovanu u Austro-Ugarsku, iz utrka za ujedinjenjem njemačkih naroda pod njihovim vodstvom, pogled Austro-Ugarske okreće se prema jugoistoku, a Dalmacija je samim time „počela biti zanimljiva“.

Glavni preduvjet za početak procesa modernizacije, a koji smo mi u ovom radu promatrali kroz društvene, kulturne i gospodarske aspekte, bio je početak ulaganja kapitala u gospodarski

razvoj Dalmacije. Kroz čitavo 19. stoljeće, veliki problem Dalmacije bilo je nepostojanje banaka koje bi omogućile financijsku pomoć stanovništvu u vidu kredita, a što je kao posljedicu imalo nemogućnost bržeg gospodarskog razvoj same pokrajine. Ovakvo financijsko stanje, dodatno otežano ostalim podavanjima državi ili crkvi, bilo je plodno tlo za razvoj lihvarstva koje je upravo u razdoblju druge polovice 19. stoljeća „cvjetalo“ na prostoru Dalmacije. Zbog svega ovoga, Dalmacija je postala reprezentativan primjer pokušaja ubrzane modernizacije „nezapadnih društava“ u kojima se kašnjenje u modernizacijski procesima pokušavalo nadoknaditi ubrzavanjem istih, a koje se provodilo „odozgo“. Budući da većina stanovništva Dalmacije, iz različitih razloga, nije bila spremna prihvatiti novine koje su dolazile s modernizacijom, dolazilo je do disbalansa na osi tradicionalno – moderno u određenim aspektima društvenog i privatnog života, pa su tradicionalne i moderne crte života počele međusobno koegzistirati na tom prostoru.

Premda je glavni preduvjet za modernizaciju Dalmacije bio početak kapitalnih ulaganja, vrlo je bitno bilo i to u što će se taj kapital naposljetku uložiti. Tri su područja u kojima su ulaganja bila neophodna, a to su promet, obrazovanje i industrija, a modernizacija ovih područja dovela je do direktnih i uočljivih promjena u svakodnevnom životu stanovnika Dalmacije.

Modernizaciju prometa pratili smo kroz razvoj i usavršavanje četiri različite grane prometa: cestovni, pomorski, željeznički i zrakoplovni promet. Premda je postojala i ranije određena mreža cesta u Dalmaciji, te su ceste bile toliko loše održavane i toliko zastarjele da nijedno moderno sredstvo cestovnog prometovanja njima nije moglo normalno prometovati. Premda se, u cilju modernizacije cestovnog prometa, gradilo nove dionice cesti, proširivalo postojeće i usavršavalo cestovne podloge, na kojima se promet odvijao, cestovni promet sve do kraja prve polovice 20. stoljeća neće igrati važniju ulogu u razvoju gospodarstva Dalmacije, već će njegova primarna svrha biti promet ljudi i pošte, a i to u vrlo skromnom obimu. S druge

strane, pomorski promet je tradicionalno u Dalmaciji bio najrazvijeniji i najzastupljeniji oblik prometovanja, bilo ljudi, bilo robe. U modernizaciji pomorskog prometa Dalmacije posebno mjesto zauzima proces prijelaza između sredstava prometovanja, s jedrenjaka na parobrode. Tradicija jedrenjaštva u Dalmaciji bila je izuzetno jaka, no dolazak novog i savršenijeg prometnog sredstva zahtijevao je od dalmatinskih brodovlasnika prilagodbu novim uvjetima, a svi oni koji se nisu mogli prilagoditi, bili su osuđeni na propadanje. Novo prijevozno sredstvo, parobrod, zahtijevalo je velika ulaganja, a budući da lokalno stanovništvo, zbog ranije navedenih problema s financiranjem, nije moglo to pratiti, bilo je osuđeno na udruživanje ili na prepuštanje svojega dotadašnjeg posla velikom i bogatom društvu poput *Austrijskog Lloyd*a. Upravo modernizacija pomorskog prometa jedna je od najjasnijih slika prijelaza s nečeg tradicionalnog na moderno, odnosno toga kako je ono moderno postepeno brisalo tekovine tradicije i nametalo sebe kao jedinu opciju.

Usko povezano se razvojem pomorskog prometa, u Dalmaciji se počinje razvijati željeznički promet koji je bio, dakako uz pomorski, najvažnija grana prometa za razvoj industrijske proizvodnje. Željeznice u Dalmaciji su se gradile planski, kako bi povezivale mjesta bogata rudama s velikim lučkim središtima, no najveći problem je bio izostanak veza s ostatkom države i Europe. Premda je željeznički promet odigrao važnu ulogu u razvoju određenih dalmatinskih obalnih gradova, posebice Šibenika i Splita, sve do 1925. godine i gradnje *Ličke pruge*, željeznički promet nije bio na onoj razini na kojoj je morao biti, odnosno na kojem je bio u velikom dijelu zapadne ili srednje Europe, pa i ne čudi gospodarsko zaostajanje Dalmacije u čitavom vremenskom okviru koji je ovaj rad obuhvaćao. Zrakoplovni promet, naposljetku, nije predstavljao veću konkurenciju, u to vrijeme razvijenom pomorskom ili željezničkom prometu, no ipak nam svjedoči o tome kako je na prostoru Dalmacije već od 30-ih godina 20. stoljeća, postojala svijest o praćenju svjetski modernih trendova, kako u drugim stvarima, tako i u prometu. Prometnim povezivanjem različitih dijelova Dalmacije, ali i nje

same s ostatkom svijeta, preko svih ovih oblika prometa, omogućeno je lakše gibanje stanovništva i tereta, ali i ideja modernizacije na prostoru cijele pokrajine.

Razvoj modernih oblika prometa utjecao je i na razvoj različitih oblika industrijske proizvodnje u Dalmaciji. Premda su određene grane industrijske proizvodnje, poput proizvodnje likera u Zadru, postojale i ranije, modernizacija prometnih sredstava, ali i kapitalna ulaganja u infrastrukturu, uvelike su doprinijeli povećanju proizvodnje. S druge pak strane, razvoj industrije u Dalmacije je doveo i do promjena načina života kod velikog broja stanovništva. Nekadašnji poljoprivrednici i stanovnici sela, pod utjecajem različitih povijesnih i društvenih čimbenika, napuštaju svoja sela i premještaju se u velike gradove kako bi pronašli posao u industrijskim postrojenjima i prehranili sebe i svoje obitelji. Industrijska proizvodnja u Dalmaciji nikada nije bila toliko razvijena da bi zauzela vodeće mjesto po broju zaposlenih u čitavom gospodarstvu Dalmacije, no ona nam svjedoči kako je modernizacija života u Dalmaciji bila usko povezana s razvoj industrijske proizvodnje jer je razvoj industrije doveo ne samo do napuštanja dalmatinskog sela i naseljavanja gradova, nego i do promjena u strukturi zaposlenih i obrazovanih, čitavog prostora Dalmacije, čime se sve više stanovnika počinje baviti sekundarnim i tercijarnim zanimanjima, a sve manje onim primarnim.

Naposljetku, modernizacijom u različitim granama prometa i industrije, dolazi i do modernizacije u svakodnevnom život stanovništva Dalmaciji, osobito u velikim obalnim dalmatinskim gradovima. Svakodnevni život u Dalmaciji postaje, posebice od prve polovice 20. stoljeća, sve sličniji ovom današnjem, a kao glavne karakteristike uzimamo: elektrifikaciju, izgradnje gradske vodovodne mreže, urbanizaciju gradova, kulturu odijevanja, poboljšanja u prehrani i osobnoj higijeni itd. Prema se događaju sve ove promjene, modernizacija života u Dalmaciji, u razdoblju koje obuhvaća ovaj rad, i dalje nije bila završena, već se u ovom razdoblju praktično postavljaju samo temelji onome što će se trebati dogoditi, a to je da se život modernizira, na čitavom prostoru Dalmacije, a ne samo na onome

koji obuhvaćaju veliki obalni gradovi. Upravo se zbog toga, u razdoblju kraja 19. i prve polovice 20. stoljeća, još uvijek osjećaja isprepletenost tradicionalnog i modernog dalmatinskog društva, a duh tradicije, koliko se god procesom modernizacije pokušao zatomiti, uvijek će na određeni način lebdjeti iznad čitave Dalmacije.

7. POPIS LITERATURE

David E. Apter, *The Politics of Modernization*, Chicago, 1965.

Milivoj Blažević, Šibensko gospodarstvo od sredine 19. stoljeća do 1921. godine, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, sv. 51., Zadar, 2009., 161- 201.

Ante Bralić, *Proizvodnja maraskina u Zadru između dva svjetska rata, Višnja maraska:*

bogatstvo Zadra i zadarske regije, Zadar, 2010., 171-184.

Ante Bralić, Zadarski *fin-de-siecle* – Političke i društvene prilike u Zadru i Dalmaciji uoči

Prvog svjetskog rata, *Časopis za suvremenu povijest*, sv. 39., br. 3, Zagreb, 2007., 731-775.

Josip Defilippis, *Dalmatinsko selo u promjenama*, Split, 1997.

Niko Duboković-Nadalini, *O gradnji cesta u Dalmaciji u doba Francuza, Prilozi povijesti*

otoka Hvara, sv. 4., br. 1., Hvar, 1974.

Oliver Fijo, *Mehanizacija brodarstva kao faktor pomorsko-ekonomskih promjena na Jadranu*

(1836.-1941.), *Pomorski zbornik I.*, Zadar, 1962., 265-288.

Dinko Foretić, *Zbornik o hrvatskom narodnom preporodu u Dalmaciji i Istri*, Ekonomske i društvene prilike u Dalmaciji (1860-1914): borba za ponarođenje općina u Dalmaciji, Zagreb, 1969.

Vera Graovac, Populacijski razvoj Zadra, *Geoadria*, sv. 9., br. 1., Zadar, 2004., 51-72.

Samuel P. Huntington, *The Change to Change: Modernization, Development an Politics*,

Comparative Politics, sv. 3, br. 3, New York, 1971.

Frano Ivanišević, *Poljica – Narodi život i običaji*, Podstrana, 2006.

Zdravka Jelaska Marijan, *Grad i ljudi: Split 1918.-1941.*, Zagreb, 2009.

Boris Jurić (st.) i Boris Jurić (ml.), *Gospodarstvo Zadra i sjeverne Dalmacije između I. i II. svjetskog rata*, Zadar, 2000.

Ivan Jurić, *Metković na razglednicama*, Metković, 1989.

Rade Kalanj, Dimenzije modernizacije i mjesto identiteta, *Socijalna ekologija: časopis za ekološku misao i socijologijska istraživanja okoline*, sv. 16, br. 2-3, Zagreb, 2007., 113-156.

Ivan Kovačić, *Smij i suze starega Splita*, Split, 1971.

Branislav Krstić et alii, 1967, *40 godina vazdušnog saobraćaja Jugoslavije*, Beograd, 1967.

Siniša Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-ugarske do danas*, Zagreb, 2003.

Norka Machiedo Mladinić, *Životni put Ive Tartaglie*, Split, 2001.

B. Markovčić – I. Prpić – F. Plic – A. Busatto, *Razvoj elektrifikacije Hrvatske*, Zagreb, 1984.

Predrag J. Marković, Teorija modernizacije i njena kritička primena na međuratnu Jugoslaviju i druge istočnoevropske zemlje, *Godišnjak za društvenu istoriju*, sv. 1., br. 1., Beograd, 1994., 11-34.

Duško Marović, 1965, *Povijest sporta u Splitu*, Split, 1965.

Mijo Mirković, *Ekonomska historija Jugoslavije*, Zagreb, 1968.

Ljubiša Mitrović, Regionalni identitet i odnos aktera prema procesima globalizacije, regionalizacije i evrointegracije Balkana, u: *Kvalitet međuetničkih odnosa, svest o regionalnom identitetu i mogućnosti saradnje i integracije na Balkanu*, Niš, 2004.

Grga Novak, *Naše more*, Zagreb, 1932.

Stijepo Obad, Dalmacija na evropskim izložbama sredinom devetnaestog stoljeća, *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru*, god. 20(9), Zadar, 1982, 103-111.

Stijepo Obad, *Dalmatinsko selo u prošlosti*, Split, 1990.

Tado Oršolić, Zadarska industrija likera od sredine XIX. stoljeća do početka Prvog svjetskog rata, *Višnja maraska: bogatstvo Zadra i zadarske regije*, Zadar, 2010., 155-170.

Šime Peričić, *Gospodarska povijest Dalmacije od 18. do 20. stoljeća*, Zadar, 1998.

Šime Peričić, Gospodarstvo Dalmacije u Maschekovim „Priručnicima“, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, br. 50., Zadar, 2008., 235-274.

Šime Peričić, *Pomorska trgovina u Dalmaciji u XIX. stoljeću*, Zadar, 1995.

Šime Peričić, *Razvitak gospodarstva Zadra i okolice u prošlosti*, Zagreb-Zadar, 1999.

Stanko Piplović, Graditeljstvo u Dalmaciji za francuske uprave, *Adrias: zbornik radova Zavoda za znanstveni i umjetnički rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Splitu*, br.18, Split, 2013.

Stanko Piplović, Preobrazba Splita na razmeđu XIX. i XX. stoljeća, *Grada i prilozi za povijest Dalmacije*, br. 15., Split, 1999., 291-350.

Branislav Radica, *Novi Split – monografija grada Splita od 1918. – 1930. godine*, Split, 1931.

Miodrag Ranković, Modernizacija, *Enciklopedija političke kulture*, Beograd, 1993., 692-698.

Ante Sekso, Stota obljetnica začetka elektroprivredne djelatnosti u Hrvatskoj, *Energija*, sv. 44., br. 2., Zagreb, 1995., 51-61.

Neil Smelser, *The Modernization of Social Relations*, u: Myron Weiner, *Modernization: The Dynamics of Growth*, Voice of America Forum Lectures, Washington, 1966.

Sociološki leksikon, Beograd, 1982.

Marija Stagličić, *Graditeljstvo u Zadru 1868.-1918.*, Zagreb, 1988.

Antun Ströll, *Pučko školstvo u Dalmaciji: od godine 1814. do godine 1900.*, Zadar, 1900.

Mihovil Šetka, Zrakoplovstvo na području srednje Dalmacije između dva svjetska rata, *Rostra : časopis studenata povijesti Sveučilišta u Zadru*, sv. 8., br. 8., Zadar, 2017., 201-221.

Zdenka Šimončić-Bobetko, Razvoj cementne industrije u Hrvatskoj u razdoblju između dva svjetska rata (1918-1941), *Povijesni prilozi*, sv. 2., br. 2., Zagreb, 1983., 97-167.

Ivo Šprljan, Industrijski objekti u Šibeniku, *Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske*, br. 37/38, Šibenik, 2015., 101-118.

Predrag Terzić - Tijana Perić Diligenski, *Kultura polisa – časopis za negovanje demokratske političke kulture*, Modernizacija: određenje pojma i pojavni oblici, sv. 14, br. 33, Beograd, 2017., 417-430.

Jessica Thornton, *Modernisation: An Anthropological Theoretical Approach*, Port Elizabeth, 2014.

Vid Vuletić Vukasović, Narodna kuća ili dom s pokućstvom u Dalmaciji, Hercegovini i Bosni, *Zbornik za narodni život i običaje južnih Slavena*, br. 1, Zagreb, 1896.

Ivan Zotti, *O razvitku poljoprivrede u Dalmaciji od godine 1848. do 1898.*, Beč, 1901.

Novine:

Duje Balavac, Split, 1908.-1912.; 1921.-1922.

Il Dalmata, Zadar, 1866.-1916.

Jadranski dnevnik, Split, 1934.-1938.

Jadranska pošta, Split, 1925.-1934.

Narodne novine, Zagreb, 1861.-.

Narodni list: glasilo za interese hrvatskoga naroda, Zadar, 1862.-1920.

Novo doba, Split, 1918.-1941.

Poljodjelski Viestnik, Zadar, 1893.-1906.

Smotra dalmatinska, Zadar, 1888.-1918.

Internet (web) stranice:

<http://www.tef.hr/stranica/5/povijest-tef-a-stup-sibenskog-industrijskog-razvoja-u-20-stoljecu.html> (21. svibnja 2018)

<http://www.dugirat.com/novosti/76-gospodarstvo/18954-kratka-povijest-tvornice> (21. svibnja 2018.)

<http://www.vodovod-zadar.hr/povijest/> (1. lipnja 2018.)

8. SAŽETAK

PERCEPCIJE MODERNIZACIJE ŽIVOTA U DALMACIJI

KRAJEM 19. I U PRVOJ POLOVICI 20. STOLJEĆA

Koristeći pri pisanju svog diplomskog rada stručnu literaturu koja govori o teoriji modernizacije i gospodarskoj povijesti Dalmacije, te dnevne novine iz toga vremena, autor je pokušao na što cjelovitiji način prikazati percepcije modernizacije života u Dalmaciji krajem 19. i u prvoj polovici 20. stoljeća. Autor je najprije teorijski razradio što uopće predstavlja proces modernizacije, a zatim je kroz konkretne primjere iz prošlosti Dalmacije nastojao prikazati kako se taj isti proces odvijao na tom prostoru. Počevši od početka 19. stoljeća, postepenim ekonomskim uzdizanjem, potaknutim nizom različitih faktora, Dalmacija je korak po korak prolazila kroz modernizacijske procese, a oni su se najjasnije manifestirali kroz razvoj prometa, industrije i trgovine, ali i kroz modernizaciju svakodnevnog života. Premda je modernizacija zahvatila gotovo sve segmente života, na prostoru Dalmaciji je i dalje bila vrlo primjetna isprepletenost modernih i tradicionalnih crti koje su unutar samog društva nastavile usporedno koegzistirati.

Ključne riječi: teorija modernizacije, modernizacija, Dalmacija, svakodnevica, promet, industrija, trgovina

9. SUMMARY

PERCEPTION OF MODERNIZATION IN DALMATIA IN THE LATE 19TH AND THE FIRST HALF OF THE 20TH CENTURY

Using literature on modernization theory, an economic history of Dalmatia and newspapers from that time, while writing this master thesis, the author attempted to show, as completely as possible, the perceptions of modernization in Dalmatia in the late 19th and the first half of the 20th century. The author first elaborated theoretically what the process of modernization really is, and then through concrete examples from the past of Dalmatia, tried to show how this same process took place in that area. Starting at the beginning of the 19th century, through gradual economic upswing, driven by many different factors, Dalmatia went through modernization processes which manifested themselves most clearly through the development of traffic, industry, and commerce, but also through the modernization of everyday life. Although modernization has affected almost all segments of life, the interweaving of modern and traditional lines, within the society, continued to coexist in Dalmatia.

Key words: modernization theory, modernization, Dalmatia, everyday life, traffic, industry, trade