

## O NEKIM ASPEKTIMA EKONOMSKOG POLOŽAJA ZADRA U MEĐURATNOM RAZDOBLJU (1918—1941)

BORIS JURIĆ  
Filozofski fakultet u Zadru

UDK: 338(497.18) ZADAR  
Pregledni rad

Primljeno: 1987-01-14

U međuratnom razdoblju (1918—1941) Zadar s najužom okolicom nalazio se je — kako je poznato — u sastavu Italije. Na temelju Rapalskog ugovora iz 1920. god. Zadar je imao specifičan državnopravni status. Taj se status odražavao i na ekonomsko stanje te ekonomsku orijentaciju kako samog grada tako i njegove okolice (bilo kopnene, bilo otočke).

Italija je nastojala unaprijediti ekonomiku Zadra, ali niti proglašenje Zadra »slobodnom lukom«, niti sklapanje »Sveto-Margaretskih konvencija« između Italije i Jugoslavije, niti ostale ekonomsko-političke mjere, nisu dovele do jačeg zamaha zadarske privrede. U stvari, mada je Italija nastojala da simbolički pokaže neku susretljivost prema gradu koji je sama uništavala, nije ipak u toj susretljivosti bilo ni mnogo iskrenosti ni mnogo logike. Stvaranje slobodne luke u Zadru od strane Italije nije bilo motivirano toliko time da se u zadarsku luku privuče međunarodni promet i da se u Zadru razvije industrija u većem stilu, nego težnjom da se, oslobođenjem od plaćanja carine na potrošne artikle, olakša život mjesnom stanovništvu, jer je Zadar ostao potpuno bez svog prirodnog zaleđa. Htjelo se također, obaranjem cijena, da se u Zadar privuče jači promet stranaca.

Sve je to u krajnjoj liniji rezultiralo mračnim krijumčarskim poslovanjem, koje se nije okrenulo samo prema Jugoslaviji, nego i prema Italiji.

U drugoj polovici prošlog stoljeća (kao i u prvim desetljećima ovog stoljeća, konkretnije govoreći — do prvog svjetskog rata) privredni razvoj Zadra bio je zadovoljavajući. Doduše, veliku smetnju još jačem privrednom razvoju činilo je neriješeno »željezničko pitanje«, ali je Zadar ostvarivao značajnije rezultate u mnogim proizvodnim i uslužnim privrednim djelatnostima. Evidentni su uspjesi postizani u djelokrugu prerađivačke radinosti, kako u industriji tako u proizvodnom zanatstvu. Međutim, kada je riječ o industriji, valja istaći da je Zadar bio središte lake industrije, u kojoj su na prvom mjestu bile industrija likera te još neke podgrane iz okvira prehrambene industrije. Pomorstvo, na koje je Zadar po svojem ekonomsko-saobraćajnom položaju bio oduvijek orijentiran, bilježilo je u 19. stoljeću te početkom 20. stoljeća vrijedne uspjehe. Kako je poznato, druga polovica 19. stoljeća razdoblje je borbe

jedrenjaka i parobroda, borbe u kojoj parobrodi kao vjesnici tehničko-pomorskog napretka, sve više dolaze u prvi plan. Ta borba nije mimoišla ni Zadar, pa je prema tome za brodarstvo Zadra u drugoj polovici 19. stoljeća karakteristično da je Zadar ujedno središte i jedrenjaštva i parobrodarstva, pri čemu brodovi na jedra za Zadar znače produžetak starih zadarskih parobrodarskih tradicija, dok se prvi parobrod — vlasništvo Zadrana — javlja 1888. god.

Kao pratilac industrijskog i pomorskog privređivanja javlja se, naravno, trgovina. Zadar je imao važno mjesto u dalmatinskoj trgovini. Potkraj prošlog stoljeća u Zadru se relativno brzo razvija i promet putnika, preteča modernog turizma. Na ovom mjestu ne bismo razmatrali privrednu struktru i privredne rezultate Zadra od sredine 19. stoljeća do Prvog svjetskog rata, jer to nije predmet ovog priloga. O tome su inače pobliže pisali brojni pisci, između kojih svakako zaslužuju da budu spomenuti. Oliver Fio,<sup>1</sup> Dinko Foretić,<sup>2</sup> Igor Karaman,<sup>3</sup> Vjekoslav Maštrović,<sup>4</sup> Šime Peričić,<sup>5</sup> Stijepo Obad<sup>6</sup> i dr.

Izuzevši nepostojanje željezničkog spoja sa zaleđem, privredna i društvena infrastruktura u Zadru na prijelazu prošlog u ovo stoljeće bila je dosta kvalitetna (naravno, promatrajući je sa stajališta tadašnjih prilika).<sup>7</sup>

Međutim, kako će se vidjeti u narednom izlaganju, ovaj zadovoljavajući privredno-razvojni trend Zadra bio je grubo prekinut dodjeljivanjem Zadra Italiji 1920. god.

<sup>1</sup> Oliver Fio, »Pomorstvo zadarsko-šibenske regije u drugoj polovini XIX stoljeća«, *Radovi Instituta Jug. akademije u Zadru*, 1, 1954, str. 257—275.

<sup>2</sup> Dinko Foretić, »O ekonomskim prilikama u Dalmaciji u drugoj polovici XIX stoljeća do prvog svjetskog rata, Zbornik o hrvatskom narodnom preporodu u Dalmaciji i Istri, Zagreb, Matica hrvatska, 1969, str. 9—45.

<sup>3</sup> Igor Karaman, *Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću*, Zagreb 1972.

<sup>4</sup> Vjekoslav Maštrović, »Pomorstvo Zadra u XIX stoljeću«, *Pomorstvo grada Zadra*, Zagreb 1963; Vjekoslav Maštrović, *Prvi turistički savezi u Dalmaciji g. 1899 i 1909*, Zadar 1900.

<sup>5</sup> Šime Peričić, »Brodaska linija Zadar—Ancona u prošlosti i sadašnjosti«, *Naše more*, Dubrovnik, 1966, br. 1—2.

<sup>6</sup> Stijepo Obad, »Uzroci iseljavanja iz Dalmacije u 19. stoljeću«, *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru*, 16, 1976/77, str. 175—182.

<sup>7</sup> »Objekti, instalacije, uređaji i oprema u području prometa i veza, energetske i vodoprivrede predstavljaju materijalnu privrednu infrastrukturu ili infrastrukturu u užem smislu...« (Želimir Pašalić, *Infrastruktura i privredni razvoj*, Split 1984, str. 20). Infrastruktura u užem smislu u Zadru krajem prošlog stoljeća bila je vrlo dobro izgrađena (dakako, ponovno valja spomenuti nepostojanje »Zadarske pruge« kao jedini veći problem u infrastrukturi).

Pobliže o tome vidjeti: Angelo Benvenuti, *Storia di Zara dal 1797 al 1918*, Milano—Rim 1952—1953, pogl. XV; *90 godina prve žarulje u Zadru (1894—1984)*, Zadar, »Elektra Zadar, 1985, str. 17—60; *Zadarski vodovodi*, Zadar 1976. (prilozi Krste Merkića).

Već je Londonski ugovor iz 1915. god.,<sup>8</sup> sklopljen između Italije i sila Antante, nagovijestio nepravilike u vezi s našim jadranskim prostorima za slučaj da u Prvom svjetskom ratu pobjedu izvojuju sile Antante. Inače, serija sudbonosnih događaja u vezi sa Zadrom započela je 4. studenoga 1918. god. Tada dolazi do okupacije Zadra od strane Talijana.<sup>9</sup> Ispočetka Talijani izjavljuju da su došli kao predstavnici Antante te da njihova okupacija ima samo vojnički a ne politički karakter. Međutim, »trojanski konj« je ubrzo pokazao svoju pravu ćud. Sredinom studenoga bivši talijanski konzul u Zadru, za vrijeme Austro-Ugarske, d'Alia, u govoru što ga je održao građanstvu izjavio je: »Ovu smo zemlju stekli i osvojili. Tu smo i tu ćemo ostati! A tko ne bude htio da se prilagodi toj zbilji, imat će posla s našim oklopnačama.« Zadran — Hrvati i Srbi, ipak se nadaju da će Talijani otići, no 12. studenoga 1920. dolaze na osnovi Rapalskog ugovora pod suverenitet Kraljevine Italije.<sup>10</sup>

Pogledajmo što kaže čl. II. Rapalskog ugovora o Zadru:<sup>11</sup>

»Zadar (Zara) sa teritorijem čiji opis sleduje priznaju se kao sastavni deo kraljevine Italije.

Teritorija Zadra pod italijanskim suverenitetom obuhvata grad i porezne opštine (odlomke) Arbanasi (Borgo Erizzo), Crno (Cerno), Bokanjac (Bocagnazzo) i onaj deo porezne opštine (odlomka) Diklo koji polazeći od mora oko 700 m jugo-istočno od sela Diklo ide pravcem put severo-istoka do kote 66 Griž.

Zasebnom konvencijom utvrdiće se sve što se odnosi na izvršenje ovoga člana u pogledu opštine zadarske i njenih odnosa sa kotarom i sa pokrajinom Dalmacijom i urediće se uzajamni odnosi između teritorije dodeljene Kraljevini Italiji i ostatka teritorije koja je do sada bila sastavni deo opštine, kotara i pokrajine, a dodeljena je Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca obuhvatajući i pravednu raspodelu pokrajinskih i opštinskih dobara i odnosnih arhiva.«<sup>12</sup>

<sup>8</sup> O Londonskom ugovoru vidjeti npr.: Dragovan Šepić, *Italija, saveznici i jugoslavensko pitanje 1914—1918*, Zagreb 1970, str. 72—73.

<sup>9</sup> O Rapalskom ugovoru vidjeti npr.: Bogdan Krizman, *Vanjska politika jugoslavenske države 1918—1941*, Zagreb 1975, str. 29—31. (U istoj knjizi B. Krizman donosi tekst Rapalskog ugovora, v. str. 147—149).

<sup>10</sup> O ovim ugovorima pisali su brojni pisci, bilo da im je razdoblje 1915—1920. središnje pitanje njihovih odgovarajućih radova (vidjeti pored ostalog: Milan Marjanović, »Diplomatske borbe za Zadar«, zbornik *Zadar*, Zagreb 1964, str. 271—299), bilo da su prvenstveno pisali o nekim drugim temama pa su se samo *en passant* dotakli Londonskog odnosno Rapalskog ugovora.

<sup>11</sup> Poblize o tome vidjeti: Vjekoslav Maštrović, *Kako je izvršena okupacija Zadra u studenom 1918*, Zadar 1951. i Vjekoslav Maštrović, *Spomendani grada Zadra*, Zadar 1946.

<sup>12</sup> Marijan Horvat, Konstantin Bastaić i Hodimir Sirotkvić, *Rječnik historije države i prava*, Zagreb 1968, str. 640—641.

<sup>11</sup> Usp. i: Vjekoslav Maštrović, *Spomendani grada Zadra*, Zadar 1946, datum: 12 XI. 1920.

<sup>12</sup> Ministarstvo inostranih dela Kraljevine SHS, *Repalski ugovor i Sporazum i konvencije između Kraljevine SHS i Kraljevine Italije*, Beograd 1923, str. 5—6. Usp. i: Ferdo Čulinović, »Državnopravna analiza oslobođenja Zadra«, u knjizi: *Grad Zadar — presjek kroz povijest*, Zadar 1966, I. dio cit. rasprave (str. 77—87). Inače teritorij Zadra anektiran od Italije ograničavao se na mali dio nekadašnje zadarske komune. Obuhvaćao je — kako je poznato

Revolt naroda bijaše golem. Već 1. prosinca 1920. god. u javnosti je zapažena izjava jugoslavenskih zastupnika za krajeve što po Rapalskom ugovoru treba da padnu pod Italiju, u kojoj se veli: »Ugovor Rapalski, koji je jugoslavenska vlada mogla prihvatiti jedino pod pritiskom prilika, krši narodnosno načelo i pravo samoopredjeljenja naroda, protivni se svečano danim obećanjima i upropašćuje žiteljstvo krajeva što imaju da padnu pod Italiju. Zato ga Jugoslaveni tih krajeva ne mogu priznati.«<sup>13</sup>

Za zorniju ilustraciju raspoloženja naroda protiv Talijana nije na odmet spomenuti i to kako su bjegunci sa zadarskog područja, stacionirani uglavnom u Karlobagu, još tokom 1919. god., dakle prije Rapalskog ugovora, htjeli organizirati dobrovoljačke legije s kojima bi oslobodili zadarsko područje i pridonijeli obol oslobodenju ostale Dalmacije. Ali jugoslavenska vlada, bojeći se komplikacija na međunarodnom političkom planu, stala je na put ovoj akciji.<sup>14</sup>

No, i nakon Rapala zadarski bjegunci ne skrštavaju ruke, nego drže protestne demonstracije u Gospiću, gdje su bili vrlo srdačno primljeni.<sup>15</sup> Ali to je samo jedan detalj u ukunosti svih zbivanja i — Zadar i njegova najuža okolica ostaju Italiji sve do momenta kad je lovrikama ovjenčana Narodnooslobodilačka vojska oslobodila ovaj hrvatski grad.<sup>16</sup>

Još je potrebno dodati da se Talijani nisu ni najmanje žurili da napuste krajeve koje su bili okupirali a koje su nakon Rapala morali napustiti. Naime, komisija za razgraničenje, predviđena Rapalskim ugovorom, bila je imenovana 2. veljače 1921. god. Ona je izvršila svoj zadatak za Zadar (i čitavu Dalmaciju), no bilo je značajnih teškoća u eliminiranju talijanske okupacije. Modaliteti za ispražnjenje okupacione zone u Dalmaciji potpisani su u Splitu 4. ožujka 1921. god i utvrđeni su datumi za ispražnjenje triju zona. U vezi s time Talijani

---

— Grad-poluotok, te Voštarnicu, Brodaricu i Arbanase (ova tri gradska rajona koja su danas integralni dio Zadra u međuratnom su se razdoblju statistički vodila kao »predgrada«!). Konačno, talijanski »teritorij Zadra« obuhvaćao je Puntamiku, Bokanjac, Stanove i Crno. Sva ova četiri lokaliteta službeno su se tretirala kao sela (*villaggio* = selo). Sve je to bio teritorij koji se protezao u dubinu tek 8 a u širinu ne više od 11 km. Površina mu je bila 5715 ha. Od stanovništva s prebivalištem na teritoriju Zadra (a koje je početkom dvadesetih godina brojilo oko 16.000 st.) — njih 12.000 su bili građani.

<sup>13</sup> V. Jovanović, *Rapalski ugovor*, Zagreb 1950, str. 55.

<sup>14</sup> J. Felicinović, »Pag pod talijanskom okupacijom«, *Zadarska revija*, br. 4, 1953, str. 208.

<sup>15</sup> J. Felicinović, isto, str. 209. Poblje o svemu tome vdjeti: Kosta Milutinović, »Tri pokušaja otpora protiv talijanskih okupatora u Sjevernoj Dalmaciji 1919—1920. (I — Jadranska legija; II — Tajna organizacija »Galeb«; III — Pokušaj izbjeglih Zadrana u Karlobagu)«, *Zadar i zadarsko područje u NOB-i i soc. izgradnji*, sv. 1, Zadar 1984.

<sup>16</sup> Usp. npr.: Ferdo Čulinović, *Jugoslavija između dva rata*, II. knjiga, Zagreb 1961, str. 279—281., gdje se analizira državnopravni položaj Zadra između dva rata. — O oslobodenju Zadra vidjeti: Vinko Kožul, »Oslobodenje Zadra 1944. godine«, *Zadar i zadarsko područje u NOB-i i soc. izgradnji*, sv. 1, Zadar 1984.

su se povukli s teritorija prve zone (u nju su uz ostalo spadali otok Pag te Obrovac i okolica) 1. srpnja 1921. god., a iz druge zone (kotar Benkovac pored ostalih) od 20. ožujka do 11. listopada 1921. god. Treća zona (kotari Zadar — izuzev, naravno, grada i najuže okolice — te Biograd) oslobođena je prisutnosti Talijana tek u 1923. god.<sup>17</sup>

Ograđen neprirodnom, umjetnom granicom od Ravnih kotara i svojeg arhipelaga, Zadar je bio osuđen na ekonomsko nazadovanje, životarenje. Italija je morala pokušati s raznim ekonomskim stimulansima da vitalizira ekonomiku Zadru. U red takvih mjera ide u prvom redu proglašenje Zadra »slobodnom lukom« (»porto franco«). Bilo je to 1921. god., pri čemu treba dodati da je pravni režim Zadra kao »slobodne luke« s vremenom nešto izmijenjen. Bilo je to u vrijeme kad je lokalna talijanska štampa pisala da se Zadar nalazi »... in agonia. E domani sarà morto.«<sup>18</sup> Da je ekonomika Zadra zaista bila »u agoniji« svjedoči npr. podatak po kojemu je izvoz likera, te tradicionalne zadarske industrije, bio 1913. god. 9.110 kvintala, a 1922. god. je pao na 2.961 kvintal<sup>19</sup> Suočavajući se s takvom stvarnošću talijanski autori kažu: »Bisogna essere ottimisti, perché l'ottimismo è fonte di energia. Bisogna essere critici per trovare la strada giusta.«<sup>20</sup> Službena Italija je, dakle, nastojala, da simbolički pokaže neku susretljivost prema gradu koji je sama uništavala. Nije ipak u toj susretljivosti bilo ni mnogo iskrenosti ni mnogo logike, jer, kako naglašava akademik Mijo Mirković, »stvaranje slobodne luke u Zadru... od strane Italije nije bilo motivirano toliko time, da se u ovu luku privuče međunarodni promet i da se u njoj razvije industrija u većem stilu, koliko težnjom da se, oslobođenjem od plaćanja carina na potrošne artikle, olakša život mjesnom stanovništvu, jer je ovo mjesto ostalo potpuno bez svog prirodnog zaleđa. Htjelo se također, obaranjem cijena... da se ovamo privuče jači promet stranaca...«<sup>21</sup>

Treba, međutim, istini za volju priznati da je Zadar od 1923. god. i nekoliko idućih godina doživio jednu vrst lažne ekspanzije. Naime, ovaj je grad odmah po prevratu svojim geografskim i političkim položajem privlačio razne ambulante trgovce i špekulante. Proglašenje grada »slobodnom lukom« iniciralo je građenje tvornica onih proizvoda koji su u drugim državama monopolizirani, osnovala su se skladišta kolonijalne robe koja drugdje plaća visoku uvoznu carinu. Sve je to rezultiralo mračnim krijumčarskim poslovanjem, koje se nije okrenulo samo prema

<sup>17</sup> Cit. po M. Marjanoviću, »Rijeka na konferenciji mira u Rapallu 1919—1920«, *Rijeka*, Zbornik, Zagreb, Matica hrvatska, 1953, str. 340.

<sup>18</sup> Cit. po L. Kosu, »Zadar i njegov 'porto franco' između dva rata«, *Pomorski zbornik*, II. knjiga, Zagreb 1962, str. 1.642.

<sup>19</sup> F. Wildauer, *I problemi economici di Zara dopo il Trattato di Rapallo*, Venezia 1924, str. 54.

<sup>20</sup> P. Cantalupi, *Per l'avvenire di Zara*, Rim 1923, str. 16.

<sup>21</sup> M. Mirković, *Izbor iz ekonomskih radova, druga knjiga*, Zagreb 1958, str. 96.

Jugoslaviji, nego i prema Italiji. Sve je to, nema sumnje, momentalno donosilo koristi raznim spekulativcima-trgovcima. Ali u čitavoj privrednoj napose trgovinskoj aktivnosti dobivali su opet svu korist ljudi »s one strane mora«. »Namještaju se radnici iz Italije, poduzetnici su iz Italije, a jedino baš one najprostije poslove vrši domaći svijet — baš kao u afričkim kolonijama«. Konkretno, dolazi do značajnih seoba trgovinskih kapitala (ali znatno manje industrijsko-proizvodnih) iz Italije u Zadar. No takav priliv s vremenom je imao tendenciju da postane pretjeran i obori individualne više zadarske profite ispod prosječnog profita u Italiji. Uslijed manjeg teritorija i stanovništva pala je i potreba brojnog službeničkog kadra. S obzirom na to da su talijanski doseljenici dolazili u simbiozama (porodice su većim dijelom trgovačko-službeničke), a budući da je trgovačka profesija postala nesigurna, to polagano ali sigurno talijanski trgovci i službenici sele natrag »u lijepe gradove Apeninskog poluotoka«.<sup>22</sup>

Pored toga kao sljedeći primjer kratkoročne ekspanzije zadarske privrede možemo navesti položaj nekih grana zadarske industrije, u koji su te grane došle u vezi s odgovarajućim klauzulama iz statusa »slobodne luke«. Naime, proglasivši Zadar za »slobodnu luku« Italija mu je dala uglavnom tri grupe olakšica, i to:

- slobodu trgovanja monopolom i drugom robom;
- slobodu izvoza u carinsko područje Italije određenih proizvoda zadarske poljoprivrede, industrije i zanatstva, popraćenih popratnom kartom, izdatom od Carinarnice u Zadru i
- slobodu izvoza određene talijanske nacionalne robe u vancarinsko područje Zadra, ukoliko je ta roba prethodno snabdjevena potvrdom zadarske Prefekture da je potrebna za redovnu opskrbu stanovništva.<sup>23</sup>

Osobito je značajna povlastica o slobodi izvoza u carinsko područje Italije i to s aspekta industrijske proizvodnje. Zahvaljujući njoj postepeno je nešto oživjela tradicionalna zadarska industrija likera, zatim industrija duhana, rođena u prvim godinama talijanske vladavine i sl. Međutim barijeru, i to nepremostivu, daljoj konjunkturi zadarske robe predstavljale su pravne norme iz 1930. god. (pooštrene zatim 1936. god.) a po kojima su proizvodi zadarske industrije mogli biti izvezeni u Italiji samo uz dozvolu talijanskog Ministarstva trgovine i industrije. Izdavanje takvih dozvola ovisilo je o diskrecionoj ocjeni Ministarstva, a praktički su se dozvole izdavale veoma škrto i uz teške preduvjete (proširenja postojećih industrija koje aspiriraju na izvoz...).

Carinski položaj Zadra nije, međutim, bio samo rezultat pravnih propisa koje je jednostrano donijela talijanska vlast. On je bio pored toga reguliran i dvostranim konvencijama između Italije i Jugoslavije.

<sup>22</sup> Jadranski, *Zadar i okolica*, Split 1933, str. 46.

<sup>23</sup> L. Kos, »Zadar i njegov 'porto franco' između dva rata«, cit. mjesto, str. 1.640.

Tu mislimo na tzv. »Sveto-Margaretske konvencije iz druge polovice 1922. god. »Sveto-Margaretske konvencije« su zapravo skup više sporazuma, a među njima je naročito zanimljiva tzv. »Zadarska konvencija«.

Čl. 1. »Zadarske konvencije« glasi: »Teritorija Zadra, ma da stoji pod suverenitetom Kraljevine Italije, ne ulazi u sastav carinske teritorije te Kraljevine...« Međutim, jedno od, po važnosti, središnjih mjesta »Zadarske konvencije« jeste čl. 2, u kojemu »Kraljevina SHS obavezuje se, da neće preduzimati nikakve izuzetne mjere protiv izvoza iz Kraljevine u zadarsku teritoriju proizvoda za ishranu svake vrste. — U svakom slučaju dažbine ili druge izvozne takse, zabrane ili druga ograničenja, koja bi mogla biti usvojena za izvoz spomenute Kraljevine uopće, neće se moći proširiti na izvoz u zadarsku teritoriju proizvoda naznačenih u priloženoj listi... — u koliko ti proizvodi proizilaze i porijekla su sa zone teritorije Kraljevine čije su granice označene na priloženom planu...«

Da vidimo sadržaj spomenutog »priloženog plana«? Isto tako i spomenute »priložene liste«?

»Jugoslavenska zona«, koja je bila u povlaštenom položaju u pogledu komuniciranja sa Zadrom i u pogledu alimentiranja poljoprivrednim artiklima zadarske tržnice, obuhvaćala ja zadarsko primorje, ninsku krajinu, neke dijelove sjevernog primorja te čitav zapadni dio Ravnih kotara, tako da su u zonu ulazila i mjesta Posedarje, Islam Grčki, Smilčić, Biljane Donje, Škabrnja, Galovac i Sukošan, ali ne Novigrad, ne Benkovac i ne Biograd. Povrh toga, u zonu su ulazili i otoci Ugljan i Iž.<sup>24</sup>

Lista robe čiji je izvoz u »Zadarski teritorij« oslobođen svake carine, ukoliko su one proizlazile i bile porijekla iz tzv. »Jugoslavenske zone«, izgleda ovako:

Maslinovo ulje	Jaja
Vino	Svježe mlijeko
Sirće (»kvasina«)	Svježi sirevi
Stoka za klanje	»Skuta«
Pernate živine (perad)	Svježa i usoljena riba
Ljuskavci i mekušci	Žito (cerealija)
Divljač	Vuna
Zelen, povrće svježe i suho	Drva za gorivo
Krumpir	Metle i četke, obične
Voće, svježe i suho	

U čl. 3. »Zadarske konvencije« Jugoslavija je bila pristala da se određena količina proizvoda sa »zadarskog teritorija« prodaje bez carine u »Jugoslavenskoj zoni« oko Zadra. Popis te robe dozvoljenih količina bez

<sup>24</sup> Ministarstvo inostranih dela Kraljevine SHS, *Repalski ugovor i Sporazum i konvencije između Kraljevine SHS i Kraljevine Italije*, Beograd 1923; »Konvencija odnosno carinskog režima i pograničnog prometa između Zadra i susednih teritorija«, Prilog B, str. 25.

carinjenja, s jedne strane, te stvarno uvezena količina, s druge strane, koja je mnogo niža od dozvoljene, ukazuju da spomenuta zona nije trošila ni trećinu planirane količine. (Podatke o tome iz talijanskih izvora dat ćemo kasnije.)

Bitna značajka slobodnih luka jest poboljšanje ekonomike grada proglašenog slobodnom lukom. Međutim proglašenje Zadra slobodnom lukom imalo je za cilj da poveća životni standard njegova stanovništva (kako smo to uostalom naprijed naglasili). Stoga Zadar, kako ističu L. Kos<sup>25</sup> i A. Turina,<sup>26</sup> i nije bio »slobodna luka« u pravom smislu tih riječi, nego »životno-standardna slobodna zona«. Ante Turina podsjeća da u ovu kategoriju (»pravih« slobodnih luka) ne spadaju gradovi koji su mnogo udaljeni od matične države, kao što je npr. prije drugog svjetskog rata bio Zadar. Carinska se eksteritorijalnost Zadra u pogledu njegovih pravnih i ekonomskih karakteristika bitno razlikovala od ustanove slobodnih luka. Zadar, dakle, nije bio »slobodna luka« u pravom smislu tih riječi. Naime, već u vremenu između dva rata ustanova (»pravih«) slobodnih luka pripada prošlosti. Nakon izvršenog prijelaza na sistem slobodnih lučkih zona, slobodne luke starog režima, koje obuhvaćaju čitav grad, pojavljuju se samo izuzetno, i to: a) u malim državama koje nemaju vlastitog privrednog zaleđa i b) u nekultiviranim i polukultiviranim zemljama.

Svakako valja dodati da je proglašenje Zadra »slobodnom lukom« omogućilo da životni standard jednog dijela stanovništva bude bolji nego što je to bio slučaj s prosjekom životnog standarda u Italiji. Italija je ovdje kombinirala ekonomske i političko-propagandne motive.

Bit će svakako zanimljivo sagledati neke podatke o stanovništvu »međuratnog Zadra«:

*Stanovništvo Zadra između 1921. i 1937. god.*

God.	Prisutno stanovništvo	Stanovništvo s prebivalištem u Zadru
1921.	17.065	16.650
1931.	18.614	17.910
1932.	18.779	18.151
1933.	19.544	18.875
1934.	20.507	19.757
1935.	21.478	20.621
1936.	22.844	20.055
1937.	23.601	20.672

(Izvor: *Il Piano regolatore di Zara*, Rim 1939, str. 16.)

<sup>25</sup> L. Kos, »Zadar i njegov 'porto franco'...«, u zborniku *Pomorstvo grada Zadra*, Zagreb 1963, str. 107.

<sup>26</sup> A. Turina, »Historijski razvoj carinske eksteritorijalnosti u morskim lukama«, *Pomorstvo*, Rijeka, br. 3, 1963, str. 69—72. i br. 4—5, 1963, str. 137—141.

Raspored stanovništva s prebivalištem u Zadru po pojedinim gradskim rajonima bio je ovakav:

Rajon	God. 1921.	God. 1936.
Grad-poluotok zajedno s Vošarnicom	11.581	12.871
Stanovi	328	486
Arbanasi	2.872	3.799
Crno—Dračevac	596	835
Bokanjac	668	1.021
Brodarica	446	583
Puntamika	159	460
Ukupno	16.650	20.055

(Izvor: *Il Piano regolatore di Zara*, Rim 1939, str. 16.)

Odnos imigranata i emigranata bio je sljedeći:

God.	Imigranti	Emigranti	Višak — razlika	
			Apsolutni broj	Na 1.000 stanovnika
643	429	+ 214	11,7	1932.
842	463	+ 379	20,0	1933.
950	545	+ 405	20,4	1934.
1.151	623	+ 528	25,6	1935.
1.163	731	+ 432	21,5	1936.
1.000	843	+ 157	7,6	1937.

(Izvor: *Il Piano regolatore di Zara*, Rim 1929, str. 15.)

Te tabele o stanovništvu ne bi bile jasne ukoliko se ne bi prezentiralo neke dodatne podatke i ocjene:

- Od 1918. do 1929. od Zadar je napustilo blizu 10.000 stanovnika.
- Između dva svjetska rata u Zadar se doselilo oko 20.000 Talijana.
- God. 1938. Zadar s okolicom (misli se na teritorij priključen Italiji na temelju Rapalskog ugovora!) imao je 22.844 stanovnika, od čega oko 3.500 vojnika.
- God. 1940. broj vojnika povećao se je na oko 10.000.

Prema tome, velik je broj stanovnika odselio iz Zadra, a također je velik broj doselio u ovaj grad iz Italije. Velikim dijelom to su bili špekulanti, činovnici i vojnici. Takva demografska kretanja narušila su socijalnu stabilnost grada.

Naime, neposredno nakon Rapalskog ugovora emigracija se vršila u tri pravca. Jedno su bili Hrvati, većina kojih je odselila u Split. Drugo su bili Talijani, koji su unatoč tome što je Zadar postao talijanskim, dobrim dijelom odselili u Italiju. Treće su bili Nijemci, koji su se vratili u Austriju. Zadar je tada izgubio do 10.000 stanovnika. Što se tiče imigracionih procesa, tu se može navesti da su dohrlili neki talijanaši iz ostalih dijelova Dalmacije, ali je mnogo važniji i brojniji bio priliv Talijana s Apeninskog poluotoka.

Da bismo zaokružili sliku o ekonomskom položaju Zadra između dva rata, vrijedi se vratiti na pitanje realizacije proizvoda zadarske industrije u tzv. Jugoslavenskoj zoni oko Zadra. Naprijed smo naime vidjeli da je članom 3. »Zadarske konvencije«, jedne od »Svevo-Margaretskih konvencija«, Jugoslavija bila pristala da se jedna količina proizvoda sa Zadarskog teritorija prodaje bez carine u spomenutoj »Jugoslavenskoj zoni. Popis te robe i dozvoljena količina bez carinjenja, s jedne strane, te zaista uvezena količina, s druge strane, koja je umnogome niža od dozvoljene, ukazuju da zona nije trošila ni jedne trećinu planirane količine. Sljedeći podaci iz talijanskih izvora pokazuju pravo stanje:<sup>27</sup>

R o b a	Dozvoljena količina bez carinjenja	UVEZENA KOLIČINA		
		God. 1928.	God. 1929.	God. 1930.
Maslinovo ulje	10.000 lit	395	2.173	4.972
Obično vino	100.000 lit	3.930	3.540	—
Ocat (»kvasina«)	3.000 lit	—	—	—
Sapuni, obični	30.000 kg	—	1.569	9.062
Voštane svijeće	15.000 kg	1.744	2.222	2.434
Konopi	30.000 kg	989	2.319	1.904
Mreže	20.000 kg	978	2.560	1.234
Vuna, obična i čista	10.000 kg	522	598	227
Drvene prerađevine	30.000 kg	13.823	17.834	11.694
Suhe, svježe i obične kože	15.000 kg	548	1.398	1.876
Slamnat i šeširi	1.500 kg	—	—	—
Lopate, motike itd.	10.000 kg	221	400	2.140
Ostala »željezarija«	10.000 kg	20	—	368
Staklo	3.000 kg	—	—	—
Žitarice	100.000 kg	100.000	60.822	18.386
Tjestenina	20.000 kg	288	907	60
Buhač	50.000 kg	35.763	37.683	19.266
	500 kg	—	—	—

Vidimo da je robni promet između Zadarskog teritorija i Jugoslavenske zone imao vrlo skromne dimenzije. Okolica Zadra bila je, naime, prisiljena da se sve više emancipira od Zadra te da se orijentira prema

<sup>27</sup> *Relazione sull'attività economica della Provincia di Zara per l'anno 1929*, Zadar 1931, str. 58; *Relazione ... per l'anno 1930*, str. 73.

susjednim regijama naše zemlje u cilju zadovoljavanja svojih robnih potreba. Pored toga, zadarska regija je najvećim dijelom živjela u okvirima naturalne privrede, pa je imala slabu tržišnu prihvatnu moć. Tako nije čudo da u navedenim godinama »Jugoslavenska zona« nije trošila ni trećinu količine koju je zadarska privreda mogla u nju uvesti.

»Kako je tadašnja talijanska Rijeka isto tako ekonomski i prometno životarla, a Ankona bila daleko i prometno više upućena na svoju 'penisolu', to su Talijani pod svaku cijenu nastojali da 'svoj' Zadar što više 'uključe' u privrednu strukturu stare Jugoslavije, prvenstveno u njeno uže područje zadarskog otočja i kopnenog zaleđa, a naročito u pravcu Biograda, Preka i Benkovca. Stoga je Zadar i bio povezan — uz dnevne parobrodarske pruge sa Ankomom, Rijekom, Lastovom, Trstom i Venecijom, te dvotjednim parobrodarskim linijama sa Barijem, Brindizijem i Dračom — i sa više dnevnih i tjednih parobrodarskih pruga sa Prekom, Biogradom i Šibenikom. Iako su ove pruge su talijanskim, albanskim i našim lukama živjele uz obilne subvencije talijanske vlade, one praznim putničkim mjestima i praznim tonama nosivosti nisu mogle ekonomski podići mrtvi grad. Najbliže stanovništvo Ugljana i ostalih otoka, te obale prema Diklu i dalje, kao i prema Sukošanu i Biogradu prevozilo se je svojim čamcima, gaetama i leutima radi jeftinijih živežnih namirnici i odjevnih predmeta u Zadar, a stanovnici unutrašnjosti iz područja Benkovca dolazili su u Zadar iz istih razloga kolskim zaprežnim vozilima. — U takvoj ekonomskoj konstelaciji Zadra naša 3 centra — Biograd, Preko i Benkovac postepeno su ekonomski i prometno jačala — prva dva na moru, a treći u zaleđu...« (Lucijan Kos, »Prometno-ekonomsko značenje Biograda, Preka i Benkovca u odnosu na otuđeni Zadar između dva rata«, *Zadar i zadarsko područje u NOB-i i soc. izgradnji*, sv. 2, Zadar 1986, str. 133.)

No, unatoč određenom rastu prometa i trgovine, i otok Ugljan i Biograd te Benkovac i dalje su bili u privrednom pogledu nerazvijeno područje, jer tamo nije bilo niti industrijskih »polova razvoja« niti infrastrukturnih preduvjeta za ekspanziju privrednih djelatnosti...

Uočavajući slabe točke robnog prometa između Zadra i njegove okolice, s jedne strane, a talijanskih provincija, s druge, talijanska vlast je pokušavala različitim polovičnim mjerama stimulirati uspon trgovine. Tako je npr. bilo predloženo:

— smanjenje pomorskih vozarina za 50% na brodovima koji u luci Zadar vrše lučke operacije,

— obavezno pristajanje u Zadru teretnih pruga koje polaze iz Rijeke za Marseille, odnosno za Crno more,

— subvencioniranje brodarskih društava sa sjedištem u Zadru i

— pristajanje jugoslavenskih teretnih pruga za inozemstvo u Zadru, što bi trebalo postići talijansko-jugoslavenskim sporazumom.

Provedbom u djelo tih mjera očekivalo se da će se postići »ekonomska valorizacija talijanskog posjeda na istočnoj obali Jadrana«, ali sve teže političko-ekonomske prilike Italije poslije rata u Abesiniji pa sve do drugog svjetskog rata bile su preprekom, da se povoljno riješi ekonomsko pitanje Zadra«, koje je zaista bilo goruće...<sup>28</sup>

<sup>28</sup> Poblize o ekonomskom položaju Zadra (i okolice) u »međuratnom« razdoblju vidjeti na sljedećim mjestima:

Boris Juric, »Ekonomska struktura i ekonomski položaj Zadra između dva rata«, *Zadarska revija*, br. 6, 1964.

Kao logičan rezultat nelogičnog rješenja »zadarskog pitanja« u vremenu između dva svjetska rata došlo je do odumiranja skoro svih gradskih funkcija, a među njima i ekonomske funkcije. Razbijena je, naime, funkcionalna međuzavisnost koja nužno mora da egzistira između jednog grada i njegove poljoprivredne okolice. Zadarska industrija je izgubila ne samo vezu sa svojom sirovinom podlogom (npr. industrija likera), nego je, također, izgubila tržište, koja je s mukom bila osvojila do 1914. god. Doduše, pojavio se je jedan broj novih industrijskih poduzeća (npr. tvornice za preradu duhana i tekstila), ali je i njima slaba točka bilo pitanje realizacije. Industriju, saobraćaj, pomorstvo, robni promet i turizam nisu mogle stimulirati razne mjere kao što su »porto franco«, režim pograničnog prometa s jugoslavenskom zonom, položaj dvovlasnika i sl., jer se radilo o mjerama koje su bile parcijalne. A pored toga na 57 km<sup>2</sup> površine, koliko je obuhvaćala »zadarska teritorija«, nije se mogla organizirati poljoprivredu u značajnijem obujmu.

Zadarsko zaleđe, primorje i otoci ostali su bez svog ekonomskog i kulturnog središta. Zadarsko tržište i korištenje gradskom lukom bilo

- Boris Jurić, »Privredne prilike u zadarskoj okolici između dva rata«, *Zadarska revija*, br. 1, 1967.
- Boris Jurić, »Zadar između dva rata«, *Vjesnik* 12, 19. i 26. rujna te 3, 10, 17. i 24. listopada 1968. (sedam nastavaka).
- Boris Jurić, »Pomorstvo Zadra u zadnjih pola stoljeća (1918—1967)«, *Pomorski zbornik*, sv. 6, Zadar 1968. (»međuratnom« razdoblju posvećen je tekst na str. 124—133).
- Boris Jurić, »Razvoj industrije u Zadru od pojave prvih manufaktura do suvremene industrijske ekspanzije«, *Radovi Instituta Jug. akademije u Zadru*, sv. 19, 1972.
- Boris Jurić, »Politički i ekonomski položaj Zadra između dva rata«, u knjizi: V. Jadršić i B. Jurić, *Turizam zadarskoga kraja*, Zadar 1985. (str. 56—60).
- Boris Jurić, »O ekonomskim prilikama u Zadru i okolici u razdoblju između dva svjetska rata«, referat na trećem simpoziju »Zadar i zadarsko područje u NOB-i i soc. izgradnji«, Zadar 1985.
- Lucijan Kos, »Prometne veze Zadra s Italijom i Jugoslavijom između dva rata«, *Zadar i zadarsko područje u NOB-i i soc. izgradnji*, 1, Zadar 1984.
- Lucijan Kos, »Prometno-ekonomsko značenje Biograda, Preka i Benkovca u odnosu na otuđeni Zadar između dva rata«, *Zadar i zadarsko područje u NOB-i i soc. izgradnji*, 2, Zadar 1986.
- Dušan Plenić, »Sjeverodalmatinska zagora i Ravni kotari između dva svjetska rata (1921—1941)«, *Zadarska revija*, br. 5—6, 1982 i br. 1, 1983.
- Ivo Rubić, *Talijani na primorju kraljevine Jugoslavije*, Split 1930.
- Tonči Šitin, »Sindikalni pokret u Dalmaciji 1929—1941. godine s obzirom na politiku KPJ«, doktorska disertacija, sv. 1, 2. i 3, Split 1985. (Rukopis u Centralnoj biblioteci Filozofskog fakulteta u Zadru).
- Dragan Živojinović, »Italija u Dalmaciji 1918—1920«, *Zadarska revija*, br. 1—2, 1974.

Posebno što se tiče otoka treba skrenuti pažnju na studiju Dinka Foretića »Otoci zadarskog arhipelaga u vremenu od 1860. do 1940., *Zadarsko otočje*, Zadar 1974, kao i na više međusobno komplementarnih radova Olivera Fia o pomorstvu nekih zadarskih otoka (npr: O. Fio, »Pomorstvo otoka Ista«, *Radovi Instituta Jug. akademije u Zadru*, sv. 3, 1957; I sti, »Pomorstvo otoka Oliba«, ista edicija, sv. 4—5, 1959; I sti, »Pomorstvo otoka Vrgade«, ista edicija, sv. 6—7, 1960 i dr.).

im je otežano i oni se povlače u okvire prirodne privrede, zapravo poljoprivrede. Uz ekonomsku zaostalost i pomanjkanje kulture na sjevernodalmatinskom području djelovao je još jedan negativan faktor, čije značenje ne treba podcjenjivati. Bila je to malograđanska buržoazija okupljena u pojedinim manjim središtima ovoga kraja. Ta je buržoazija uvelike eksploatirala sitnog i srednjeg seljaka, ali nije stimulirala rast proizvodnje. Nije pozitivno djelovala ni na širenje kulturnih horizonata, jer se držala krilatice da je zaostali seljak najpogodniji za eksploataciju. Ovaj najjači eksploatatorski sloj zadarskog zaleđa crpio je koristi iz prometa robe između unutrašnjosti i obale, ali se pored toga bavio i davanjem zajmova s vrlo visokom kamatnom stopom.

I zemljoradnika i ribara često je direktno ili indirektno eksploatirao tuđin — Talijan. Zemljoradnika direktno, jer je nerijetko talijanski državljanin bio vlasnik zemljišta na kojemu mu je seljak, Primorac ili Kotarac, bio kolon. Ribara indirektno, jer su Talijani imali pravo ribolova u srcu zadarskih morskih prostora na temelju Brijunske konvencije iz 1921. god.

Unatoč činjenici da su pojedina mjesta upravo u ovom razdoblju doživljavala obnovu svoga pomorstva (Ist) te da su se neka mjesta posve orijentirala na ribarstvo u kojemu su ostvarila zavidne rezultate (Kali), ostaje na mjestu zaključak da je ekonomska situacija, kako u zadarskom kopnenom zaleđu tako i na zadarskom otočju, u međuratnom razdoblju bila loša. Kao osnovne karakteristike ovog besperspektivnog stanja možemo navesti nepostojanje velikih (ili barem srednjih) industrija i nepovoljan ekonomsko-saobraćajni položaj, kao i nedostatak želje, bilo na jugoslavenskoj bilo na talijanskoj strani, da se takvo stanje stvari bitno izmijeni na bolje. Zadar je dakle u ekonomskom pogledu između dva rata, unatoč svim nastojanjima Italije, ekonomski životario («Vivere giorno per giorno»).

Talijanska je vlast samo u nekim (u pravilu — perifernim) segmentima privrednog mehanizma uspjela ostvariti održene uspješne poteze.

»Osnovu sve većeg razvoja lake industrije u Zadru sačinjavale su ekonomsko-finanjske povlastice, koje je talijanska vlada ograničavala rukovodeći se ekonomskim interesima svoje industrije kao cjeline, a davala iz političko-propagandnih razloga širenja talijanskog fašizma i iredentizma na istočnoj obali Jadrana, no koje je skupo plaćao talijanski narod. U Zadru se je, osim električne struje koja je bila i tri puta skuplja nego u ostaloj Italiji, živjelo za 25–35 posto jeftinije nego u ostaloj Italiji... Zadar kao najjeftiniji grad u Italiji njenu platnu bilancu opterećivao je pasivom od oko 20 mln Lit godišnje... Zadarski 'porto franco integrale' osnovan je sa svrhom da pod svaku cijenu revalorizira ekonomiku grada, što je bitna značajka takvih instituta u svijetu, već da poveća životni standard njegova stanovništva... Zadar, lišen svoje ekonomske pozadine, nije imao uvjeta da razvija svoj privredni potencijal... — Za rapalski Zadar, tu ekonomski umjetnu tvorevinu, talijanski ekonomisti su, između ostaloga, isticali '... il porto franco e un regalo fatto dal Governo agli Zaratini senza nessuna ricompensa per la Nazione...' (Lucijan Kos, »Prometne veze Zadra s Italijom i Jugoslavijom između dva rata«, *Zadar i zadarsko područje u NOB-i i soc. izgradnji*, 1, str. 321–322.)

Niti Talijani — žitelji Zadra — nisu bili zadovoljni ekonomskim položajem Zadra. Na stranicama časopisa *La Rivista Dalmatica* (koji je izlazio u Zadru) objavljen je tijekom 1936. god. oveći članak pod naslovom »Il regime doganale della Provincia di Zara nel diritto, e nella realtà«. <sup>29</sup> Pisac članka, odnosno lokalni talijansko-politički krugovi koji stoje iza njega zapažaju da stanje privrede u Zadru nije zadovoljavajuće unatoč statusu »slobodne luke« te unatoč drugim ekonomsko-političkim mjerama koje su trebale pripomoći privredni uspon Zadra. S njihove se strane traže daljnji potezi od centralnih talijanskih vlasti, daljnji ustupci na temelju kojih bi se, po njihovu mišljenju, ekonomika Zadra vitalizirala.

Konstatira se da je Zadar morao biti, kao što i jeste, vancarinski »otok«, gdje carinski zakoni ne djeluju. U vezi s time, dodaje pisac, nije potreban carinski ured, nije potrebna ni financijska straža. Mora se reći, nastavlja pisac, da u Zadru ne bi morao, zapravo ne bi mogao postojati carinski ured. Postojanje financijske straže u Zadru poslije stupanja na snagu zakona o »slobodnoj luci« (»porto franco«) predstavlja apsurd još veći nego što je postojanje carinskog ureda.

Mora se ponoviti (piše dalje *La Rivista Dalmatica*) da je »porto franco« bio dodijeljen Zadru:

- za olakšanje mogućnosti života stanovnicima grada,
- za davanje mogućnosti rasta i razvoja industrijskim granama koje su djelovale od ranije, kao i za omogućavanje razvojnih šansi novim industrijama ...
- za davanje mogućnosti da se unaprijedi turistički promet. Nije bila data koncesija (misli se na proglašenje Zadra »slobodnom lukom«) da se grad pretvori u središte krijumčara, posebno u srce krijumčarenja na štetu talijanske države.

\*Zadar je po svom geografsko-topografskom položaju predstavljao zabijen tuđi klin u centar naše jadranske obale, te kao takav postao i pogodan most za puni razvitak krijumčarenja robe iz Zadra u Jugoslaviju odnosno u Italiju i iz Italije odnosno iz Jugoslavije u Zadar. Stoga je sa carinskog stanovišta i bilo opravdano da ga se potpuno izolira iz talijanskog i jugoslavenskog carinskog područja. Ali u stvari njegov carinski nadzor se samo djelomično protezao na 11 km morske obale, od Dikla do Bibinja, s jugoslavenskim financijskim patrolnim čamcima, stacioniranim u Petrčanima i Sukošanu. Njegova pak kopnena granica, sa carinskog gledišta, osim na cestovnim prilazima u pravcu Biograda, Zemunika, Nina, bila je posve slobodna. Ovakvom prilazu pogodovala je i činjenica, što su zadarski kanal i svi prilazi k njemu... imali značenje jugoslavensko-talijanskog teritorijalnog mora u kojem je plovidba slobodna i u kome postoji pravo neškodljivog (neofanzivnog) prolaza za brodove i čamce svih zastava ... Ovakva djelomična carinska (ne i političko-upravna) kontrola na granicama Zadra donosila je Italiji dvije koristi. Ona je, ne samo manje trošila za izdržavanje pasivnog Zadra, već je time nanosila i znatnu fiskalnu štetu staroj Jugoslaviji, zbog osobito povoljnih uvjeta za puni razvoj

<sup>29</sup> Giuseppe Ziliotto, »Il regime doganale della Provincia di Zara nel diritto e nella realtà«, *La Rivista Dalmatica*, Zadar, sv. II, lipanj 1936, str. 37—50. i sv. III, rujanj 1936, str. 3—19.

krijumčarenja monopolne i druge robe (duhan, kafa, šećer, krzno, tekstil i dr.). Krijumčarska trgovina sa Zadrom postala je dominirajuća, s namjerom da se putem šverca i špekulacije što više oslabi ekonomska moć stare Jugoslavije...« (Lucijan Kos, »Prometne veze Zadra s Italijom i Jugoslavijom između dva rata«, *Zadar i zadarsko područje u NOB-i i soc. izgradnji*, 1, Zadar 1984, str.

Kako se vidi, svi pojedinci, odnosno forumi, koji analiziraju stanje privrede u »međuratnom« Zadru slažu se barem u jednom, tj. u tome da je ekonomika Zadra u lošem položaju. Ako radi bolje preglednosti privredu podijelimo na infrastrukturu, s jedne, te privrednu nadgradnju, s druge strane, tada se upravo za privrednu nadgradnju navedeni negativan sud još više može i zaoštriti. Što se tiče infrastrukture, njeno postojanje i funkcioniranje preduvjet je života grada, pa su prema tome i Talijani situaciji u infrastrukturi morali posvetiti nešto veću pažnju (saoobraćajnice, elektroopskrba, vodoopskrba...)<sup>30</sup>

Oslanjajući se u prethodnim izlaganjima prvenstveno na važniju literaturu i koristeći samo dio izvora mogla se je, pretpostavljamo, steći relativno zaokruženu sliku privrede Zadra u međuratnom razdoblju i to s makroekonomskog stajališta. Za dobivanje preciznije slike s mikroekonomskih vidikâ bilo bi potrebno više konzultirati odgovarajuću arhivsku građu.<sup>31</sup>

<sup>30</sup> O stanju i zahvatima u infrastrukturi grada Zadra između dva rata vidjeti prvenstveno:

Herman Nežić, »Ceste u Dalmaciji«, *Jubilarni zbornik Društva inženjera i tehničara Split*, Split 1958.

Zvonimir Jelinović, *Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*, Zagreb 1957.

Ivo Petricioli, »Urbanistički razvoj luke«, *Pomorski zbornik*, jubilarno izdanje, sv. 2, Zagreb 1963.

Lucijan Kos, »Prometne veze Zadra s Italijom i Jugoslavijom između dva rata«, *Zadar i zadarsko područje u NOB-i i soc. izgradnji*, 1, Zadar 1984.

U spomen-knjizi »Elektre Zadar« pod naslovom *90 godina prve žarulje u Zadru (1894—1984)*, Zadar 1985, uklopljeni su i podaci o proizvodnji i potrošnji električne energije u Zadru (i okolici) između dva rata. (Vidjeti str. 60—66, 149—150, 160—161, 171, 185—186.) Na str. 65. pored ostalog se navodi: »Zadarsko« je »područje, ostavši nakon Rapallskog ugovora bez grada Zadra, ... bilo i u pogledu uvođenja elektrifikacije potpuno zaostalo. Osim Biograda na moru, Benkovca, Obrovca i Velog Iža, sva ostala mjesta bila su u mraku.« Inače, vrijedi se podsjetiti: »Na zadnji dan 1894. godine — 31. prosinca — prosvljetlila je velika svjetiljka na Gospodskom trgu i pristupnim ulicama, čime je simbolično označena era električne javne rasvjete u Zadru...« (Cit. spomen-knjiga »Elektre Zadar«..., str. 50.)

Što se pak tiče vodoopskrbe, o opskrbi vodom u međuratnom razdoblju vidjeti: Krsto Merkić, »Suvremeni vodovod i njegovo značenje u razvoju Zadra od 1901. do 1944. god.«, obj. u spomen knjizi *Zadarski vodovodi*, Zadar 1978, str. 31—39. Podaci o potrošnji vode navedeni su u tabeli na str. 37. citiranog prilog K. Merkića.

<sup>31</sup> U takvu arhivsku građu npr. ulaze:

- Spisi Vlade za Dalmaciju, dalmatinske i korčulanske otoke (1918—1922);
- Spisi Civilnog komesarijata (1919—1923);
- Spisi Jugoslavenskog konzulata u Zadru (1921—1941), sve u Historijskom arhivu u Zadru.

*Boris Jurić: SOME ASPECTS OF THE ECONOMIC STATUS OF ZADAR  
BETWEEN THE TWO WARS (1918—1941)*

Summary

In the period between the two wars (1918—1941) Zadar and its immediate surroundings were a part of Italy. By Rapallo Treaty Zadar acquired a special public-law status, which influenced the economic conditions and economic orientation of both the city itself and its surroundings (mainland and the islands).

Italy made endeavours to promote the economy of Zadar succeeded only partially. Neither declaring Zadar »a free port«, nor signing »St. Margaret Conventions« between Italy and Yugoslavia, nor other economic — political measures, did greatly help the development of Zadar economy. Actually, although Italy tried to show, if only symbolically, a favourable treatment of the city it was destroying, there was not either much sincerity or logic in it. To make Zadar »a free port« Italy was not motivated so much by the wish to draw to Zadar port international trade and develop industry of some importance. By making consumer goods duty-free Italy tried to make life easier to the local inhabitants, since Zadar was left completely without its natural hinterland. At the same time, by beating down prices Italy intended to draw to Zadar a larger number of foreigners. All that brought about the flourishing of a questionable smuggling business that, in the last instance, turned not only against Yugoslavia but against Italy as well.

---

U zadržanom Historijskom arhivu čuvaju se pored ostalog:

— Camera di commercio e industria di Venezia: Registro delle Ditte e Società Commerciali ed Industriali, I—II;

— Ufficio Provinciale della Corporazione Zara: Registro Ditte, III—IV—V.

Uz navođenje ovih registara vrijedi podsjetiti na sljedeće:

Registri svih zadarskih firmi (privatnih zanatlija, tvornica, lokala, trgovina itd.) vode se do 1934. god. u Veneciji (Camere di commercio e industria di Venezia), dok ih kasnije vodi bivši Provincijski ured korporacija u Zadru (Ufficio provinciale delle corporazioni Zara), koji je bio ustrojio nove registre i sve tvrtke koje su bile u Registrima komore u Veneciji, točno i po rednom broju prepisao u pet novih svezaka, od kojih su dva sveska (od red. br. 1. do 777) propala za vrijeme drugog svjetskog rata. Ti registri su vođeni zaključno do nitko dalje ne vodi (ne zna se koji ih je ured dalje za vrijeme rata vodio) lazi se zadnji upis promjene izvršen 8. I. 1940. god. Poslije tog datuma Registre nitko dalje ne vodi (ne zna se kojih ih je ured dalje za vrijeme rata vodio) niti su oni zaključeni, a nisu ni zvanično ovjereni već samo uvezani.

Za firme do red. broja 777. (koji registri nedostaju) može se koristiti registre iz Venecije (dva volumena). Oni su vođeni samo do 1934. god., pa se iz njih ne mogu vidjeti eventualno nastale promjene (poslije 1934. god.). Također ni ti registri nisu pečatom ovjereni . . .

Iz tih registara općina je davala sve podatke o firmama (većinom privatnika) i smatrala ih je službenima.