

**Dragan Markovina**

God. Titius, god.1, br. 1 (2008.), 133-166

UDK: 339 (497.5 Šibenik : 450) "17/18"

94 (497,5 Šibenik) "17/18"

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 10. 11. 2008.

Prihvaćeno: 15. 12. 2008.

## **ŠIBENSKA LUKA U TRGOVAČKO-KULTURNIM RAZMJENAMA DVIJU JADRANSKIH OBALA NA PRIJELOMU 18. I 19. STOLJEĆA**

**Sažetak:** *U središtu zanimanja ovog rada nalaze se pomorsko-trgovački odnosi na jadranskom prostoru krajem 18. i početkom 19. stoljeća, promatrani kroz prizmu šibenske luke i njenih odnosa s ostalim jadranskim lučkim središtima. Poseban naglasak stavljen je na uzročno-posljedičnu vezu razvoja pomorske trgovine i dalmatinskog brodarstva te na integriranost jadranskog gospodarskog sustava, čije je funkcioniranje ovisilo o kontinuiranoj trgovačkoj razmjeni bosanskog zaleđa, dalmatinskih i istarskih luka te Venecije kao središta tih trgovačkih kretanja. Svi navedeni procesi dobivaju na značenju imajući u vidu činjenicu geopolitičkih i ratnih previranja u navedenom razdoblju, čime je u fokusu rada ujedno i proučavanje međuodnosa pomorske trgovine i turbulentnih političkih prilika, koji je značajno utjecao na svakodnevna društvena kretanja.*

**Ključne riječi:** *Šibenska luka, Šibenik, jadranski prostor, pomorsko-trgovački kontakti, društveno-gospodarska kretanja.*

## 1. UVOD

U središtu istraživačkog interesa ovog rada smještenog u, društveno i gospodarski, vrlo intenzivno razdoblje na razmeđu osamnaestog i devetnaestog stoljeća, kako na europskom, tako i posebice na jadranskom prostoru, nalaze se grad Šibenik i njegova luka, promatrani u kontekstu uloge jedne od nezaobilaznih urbanih i lučkih sredina u procesu društveno-gospodarske integracije jadranskog prostora s jedne strane, kao i povezanošću tog prostora s balkanskim zaleđem s druge strane. Rad će pokušati ukazati na specifičnosti Šibenika, njegova položaja i eko-historijskog razvoja u kontekstu dalmatinskog prostora kojem je pripadao te na ulogu koju je, sukladno navedenim specifičnostima, zauzimao u regionalnom gospodarskom sustavu. Pri tome će biti nezaobilazno uočiti važnost geopolitičkih promjena, praćenih promjenama suvereniteta u samoj Dalmaciji, koje su na prijelazu stoljeća zahvatile jadranski i dalmatinski prostor, snažno utječući i na gospodarske odnose, posebno u kontekstu pomorske trgovine, proizvedeći do tada nepoznatu situaciju potpune pomorske blokade tijekom perioda francuske uprave u Dalmaciji.

Pozornim uvidom u literaturu raznih provenijencija i posebice dokumente vezane uz pomorsko-trgovačke aktivnosti u promatranom razdoblju, uočiti će se dinamizam ekonomskih i društvenih odnosa, s naglaskom na pomorsku trgovinu, na cijelom jadranskom prostoru, koji svoj začetak duguje stabilizaciji prilika početkom osamnaestog stoljeća, da bi puni razvoj u svim trgovačkim lukama dosegao u drugoj polovici stoljeća, sve do destabilizacije političkih prilika pojavom Napoleonskih ratova i definitivne stabilizacije s nastupanjem druge austrijske uprave.

U cijelom tom dinamizmu u kojem su, pored vodećih gradova i luka Venecije, Trsta, Dubrovnika i Ancone, jednu od značajnijih uloga igrale i albanske luke, i to na prvom mjestu Drač, a potom Skadar i Valona, uspostavljena je kontinuirana trgovačka komunikacija Jadranom. U tim kontaktima, koji su, logično bili najučestaliji od ranog proljeća do kasne jeseni, a znali su se u klimatski posebno povoljnim godinama za plovidbu produžiti na gotovo cijelu godinu, kao što su bili slučajevi 1742. i 1743. godine, uspostavila se najfrekventija trgovačka komunikacija, koja je u obliku trapeza integrirala kompletan jadranski prostor, povezujući glavne operativne luke na obodima tog trapeza s ostalim jadranskim lukama. Tako razvijen sustav, čije su glavne luke bile Venecija, Trst, Drač i Ancona, stvarajući kontinuiranu komunikaciju na relaciji Venecija-Trst-Drač-Ancona-Venecija, utjecao je na svojevrstu specijalizaciju dalmatinskih lučkih središta, pri čemu su dvije najveće luke u tom periodu bile Zadar, s ulogom glavne luke za izvoz krupne i sitne stoke, te Split za ostalu mješovitu robu.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Čolak, Nikola. Regesti marittimi Croati-Hrvatski pomorski regesti. Padova, 1985., str. 646.

Šibenska luka je u tom periodu druge polovice osamnaestog stoljeća bila u određenoj mjeri korak iza zadarske i splitske, ali s također sve izraženijim dinamizmom, očitovanim u nizu pokazatelja. S jedne strane luka je bila centar za opskrbu Dalmacije, kao i glavnog grada žitom bosanske provenijencije, dok je s druge strane, zahvaljujući najvećoj proizvodnji ulja na području Dalmacije, sve do 1782. godine i propasti maslinika na šibenskom području bila najveći izvoznik ulja u Veneciju i ostale prekojadranske luke. Koristeći također činjenicu Šibenika kao glavnog prometnog čvorišta cijelog Pokrčja, u kojem su završavali karavanski putovi iz Bosne, te prednost iznimno razvijenog otočnog pojasa sa svojim gospodarskim specifičnostima i zamjetnim udjelom u ekonomiji grada vezanoj za pomorsku trgovinu, grad je do kraja osamnaestog stoljeća uspio značajnije intenzivirati lučke trgovačke kontakte s cjelokupnim jadranskim prostorom, i to u prvom redu s Anconom. Zahvaljujući toj činjenici počeo je razvijati i vlastito brodarstvo, koje je sve do tog doba značajno zaostajalo za brodarstvom ostalih dalmatinskih središta. Cijeli taj dinamizam, omogućen političkom i gospodarskom integracijom cjelokupnog gradskog područja, sa svojim zagorskim, obalnim i otočkim sastavnicama te modernizacijom infrastrukturne povezanosti, uzrokovao je razvoj šibenskog urbaniteta u drugoj polovici 18. stoljeća, koji se poklopio s političkim dinamizmom cijele epohe, rezultirajući otvaranjem raznih konzularnih predstavništava u samom gradu i u konačnici padom Venecije i svim reperkusijama koje je taj čin uzrokovao. Ovako koncipiran rad u konačnici će za svoj glavni cilj imati predočavanje pomorsko-trgovačke situacije na Jadranu druge polovice 18. stoljeća, detaljan prikaz uloge Šibenika i njegove luke u tim kretanjima, analizu utjecaja značajnih političko-društvenih i gospodarskih lomova na prijelazu stoljeća na ukorijenjene trgovačke kontakte između šibenske luke, njenog zaleđa i ostalih jadranskih luka.

## 2. EKOISTORIJSKA SPECIFIČNOST ŠIBENSKOG AREALA

### 2. 1. *Opće značajke šibenskog areala*

Za razliku od ostalih gradova istočnojadranske obale koji su mahom bili znatno više okrenuti svojoj pomorskoj orijentaciji u odnosu na kopnenu, Šibenik je zahvaljujući svom geografskom položaju i specifičnosti područja koje je gravitiralo gradu, oduvijek bio podjednako i kopneni i pomorski fenomen s jednako nezanemarivom ulogom kopnenog zaleđa te obalnog i otočnog pojasa u ekonomiji grada. Šibenik je s jedne strane, s obzirom na činjenicu da je bio glavno prometno čvorište Pokrčja, imao vrlo značajnu ulogu u komunikaciji obale s kopnenim zaleđem, a preko Drniša i Knina i s Bosnom, dok je s druge strane, zahvaljujući

činjenici da je smješten u zaljevu na samom ušću Krke te da je imao duboko utisnutu i zaklonjenu te pristupačnu luku, povrh toga zatvorenu otočnim nizom u odnosu na pučinu, čija je dužina od krajnje jugoistočne točke u uvali svetog Petra do Zatona iznosila 10 kilometara s prosječnom širinom 300-1200 metara, postao tranzitno-trgovačko središte cjelokupnog navedenog prostora.<sup>2</sup> Na taj način u njemu su se stjecali proizvodi svih gravitirajućih krajeva, stvorivši od njegove luke svojevrstu poveznicu tog svijeta s ostalim jadranskim lukama. Smješten na strmjoj, 70 metara visokoj stijeni, koja gotovo pod pravim kutom izranja iz mora, grad je imao odličan strateški položaj, što je od njega stvorilo logično središte geografski raznolikog, ali ipak zaokruženog teritorija koji mu je gravitirao i bio pod njegovom jurisdikcijom. Gradsko područje je na "Staroj stečevini" na otocima obuhvaćalo 28 tisuća talijanskih kvadratnih milja (23 148 campi), pri čemu je 2856 campi bilo obrađenog, a 20 292 neobrađenog, dok je na kopnu obuhvaćalo 92 tisuće talijanskih kvadratnih milja (76 161 campi) i to 9465 obrađenog i 66 696 neobrađenog zemljišta. Nakon pomicanja kopnene granice duboko u zaleđe i prirodnog zaokruživanja gradu gravitirajućeg teritorija, šibensko područje je na "Novoj stečevini" obuhvaćalo 122 tisuće talijanskih kvadratnih milja (101 076 campi), od čega je 11 432 campi bilo obrađenog, a 88 806 campi neobrađenog zemljišta. Tako se gradsko područje u promatranom razdoblju s kraja 18. i početka 19. stoljeća prostiralo na 242 tisuće talijanskih kvadratnih milja, tj. na 200 385 campu.<sup>3</sup>

Teritorij Šibenika nalazi se u južnom dijelu sjeverne Dalmacije i na kopnu je omeđen vapnenačkim grebenima, i to grebenom Trtra i njegovim planinskim nizom visokim 544 m, iza kojih se do Promine i Moseća prostire prostrana i otvorena vapnenačka zaravan na sjeverozapadu te bilom Vilaje (677 m) na jugoistoku, ispod koje se proteže strm i uzak obalni pojas u primoštensko-rogozničkoj zoni.<sup>4</sup>

Pored kopnenog zagorsko-obalnog teritorija, šibenski teritorij proteže se i na otočni niz sa šest naseljenih otoka: Kaprije, Krapanj, Murter, Prvić, Zlarin i Žirje, koji su pružali odličnu zaštitu šibenskoj luci. Specifičnost šibenskog lučkog položaja ležala je i u činjenici da je njegov teritorij s južne obalne strane dopirao do rta Ploče, koji zapravo čini granicu sjevernog i južnog Jadrana, sa svim reperkusijama i klimatskim fenomenima koji proizlaze iz takvog položaja, čime je šibenska luka bila s jedne strane prvo, a s druge posljednje odmorište logično korišteno na dužim plovidbenim rutama.

Prednost Šibenika je pored toga ležala i u činjenici da je klimatsko-geografska uvjetovanost na neki način proizvela specijalizaciju proizvodnje po regijama,

<sup>2</sup> Kolanović, Josip. Šibenik u kasnom srednjem vijeku. Zagreb, str. 21.

<sup>3</sup> Garanjin, Ivan-Luka. Ekonomsko-politička razmišljanja o Dalmaciji. Split, 1995., str. 78-79.

<sup>4</sup> Friganović, Mladen. Geografske osnove položaja i razvoja Šibenika. Zbornik Šibenik. Šibenik, 1976., str. 14.

s grubom podjelom na tri osnovne regije o kojima je ovdje riječ, otočnom, obalnom i zagorskom, omogućivši kontinuirani dotok stočarskih, agrarnih i ribarskih proizvoda iz samog gradskog areala, pri čemu ne treba zanemariti činjenicu da se svaki od šest naseljenih otoka šibenskog arhipelaga, pored toga što se generalno bavio istovjetnom ekonomijom, specijalizirao za pojedine proizvode, što je omogućilo veću kvalitetu proizvoda namijenjenih prvenstveno izvozu.

### 3. DALMACIJA U KONTEKSTU GEOPOLITIČKIH PROMJENA NA RAZMEĐU 18. I 19. STOLJEĆA

Razmeđe 18. i 19. stoljeća na dalmatinskom prostoru karakterizira intenzivnost društvenih, gospodarskih i političkih previranja, koja su s jedne strane ostavila dubok i trajan pečat u dalmatinskom društvu, istovremeno uključivši Dalmaciju u zonu interesa velikih europskih zemalja. Takav intenzivan razvoj događaja, koji je u konačnici utjecao na sve životne aspekte dalmatinskog društva, ostavio je prilično proturječne posljedice da bi ga se moglo jednoznačno ocijeniti. To je razdoblje, koje je moguće podijeliti na tri faze, sa zadnjim desetljećima mletačke uprave i prvom austrijskom upravom kao prvom fazom, francuskom upravom kao drugom te stabilizacijom druge austrijske uprave kao trećom, zahvaljujući pomicanju granice s Osmanskim carstvom duboko u unutrašnjost, kao i zahvaljujući relativno dugotrajnom miru tijekom 18. stoljeća, u prvi plan gospodarskih aktivnosti dalmatinskih obalnih gradova stavilo tranzitnu pomorsku trgovinu, koja je počela zauzimati sve važnije mjesto, uz nezaobilaznu agrarnu ekonomsku orijentiranost.

Takav razvoj trgovačkih aktivnosti, a uz njih i brodarstva, kao sve jače gospodarske grane, bio je snažno ugrožen tijekom pomorske blokade Jadrana za trajanja britansko-francuskog pomorskog sukoba. Pored sve veće važnosti tranzitne trgovine, ovo je razdoblje obilježeno i brojnim pokušajima društveno-gospodarskih reformi, kao i razvojem cestovne infrastrukture, te je na taj način izvjesno dalo osnovice budućim društveno-gospodarskim kretanjima nakon stabilizacije prilika tijekom druge austrijske uprave.

#### *3. 1. Dekadencija i pad Mletačke Republike te formiranje prve austrijske uprave*

Tijekom cijelog 18. stoljeća, s posebnim naglaskom na njegovoj drugoj polovici, u Veneciji se odvijao dvojak proces, čiji je raskorak u konačnici doveo do stvaranja preduvjeta za ukinuće same Republike, a ujedno je bio istovjetan onome u Dubrovačkoj Republici. S jedne strane je, nakon poteškoća s početka

stoljeća, potaknut sveopćim povećanjem europskih trgovačkih aktivnosti, te kao proces ponovnog stjecanja jakih pomorsko-trgovačkih pozicija kako na istočnom Mediteranu, tako i na zapadnim tržištima te izvlačenjem velikih dobiti iz tih novonastalih okolnosti, dok je s druge strane mletački politički sustav počeo pokazivati sve više manjkavosti, što se događalo istovremeno s jačanjem ostalih jadranskih država i u konačnici rezultiralo gubljenjem ekskluzivne kontrole nad jadranskom plovidbom.

Imajući u vidu sve njezine unutrašnje proturječnosti i anakronizam državnog uređenja, pad i dokinuće Mletačke Republike, potaknuti Francuskom revolucijom i Napoleonskim ratovima, nisu bili začuđujući. Posljedice takvog razvoja događaja snažno su protresle Dalmaciju, prouzročivši ozbiljne društvene lomove i podjele u pogledu projekcija budućeg razvoja, na veći dio elite sklon Habsburškoj Monarhiji te manji dio sklon Francuskoj i njezinim revolucionarnim idejama. Druga razina problema vezana je uz pojavu pobune težaka u danima bezvlašća koji su, osjetivši trenutak za ostvarenje svojih zahtjeva, organizirali nemire s tragičnim posljedicama. To se ponajprije odnosi na nemire u Splitu i Šibeniku, pri čemu je u Splitu ubijen pukovnik sklon Francuzima, Juraj Matutinović sa svojom suprugom, dok je u Šibeniku jednaka sudbina zadesila francuskog veleposlanika, inače Šibenčanina Giovannija Bortolettija Zulattija.

Formiranje austrijske uprave koje je uslijedilo nakon potpisivanja mira u Campoformiju 1797. godine je, imajući u vidu takve okolnosti, kao i s obzirom na činjenicu da je to ujedno značilo konsolidaciju društvenog i gospodarskog života, dočekano s olakšanjem.

Nesklonost austrijske vlasti provođenju radikalnih reformi, ali i želja da se gorući problemi nekako pokušaju riješiti, odgovarali su dominantnom raspoloženju dalmatinske elite. U tom je periodu vlada na čelu sa Peterom Göesom, imenovanim na tu funkciju 1803. godine nakon godinu dana službovanja u Dalmaciji, započela s izgradnjom cestovne infrastrukture te samim time postavila odlične temelje za buduću francusku angažiranost na tom polju, a s druge strane je poticala razvoj brodarstva i pomorske trgovine, što je rezultiralo značajnijim razvojem brodarstva tijekom toga perioda.

Za prve austrijske uprave započeti projekti cestogradnje intenzivno su nastavljeni, i to zahvaljujući projektima Šibenčanina Frane Zavorea. On je pokrenuo izgradnju cesta već 1797. godine izgradnjom dionice Knin-Ostrovica, koja je bila nastavak mletačke ceste Zadar-Zemunik-Benkovac, da bi u kasnijoj fazi gradnja bila intenzivirana, i to u prvom redu na šibenskom području. Ideja austrijske uprave je bila modernizacija cestovne infrastrukture koja je išla tradicionalnim karavanskim putovima iz Bosne i zaleđa prema obali. Tako je 1798. godine započela izgradnja odvojka Ostrovica-Skradin, da bi u periodu 1800.-1802. bile završene dionica Skradin-Šibenik te cesta Knin-Drniš-Šibenik-Trogir, koja je spojena s

mletačkom cestom Trogir-Split.<sup>5</sup> Osim ovih velikih zahvata izgrađena je i cesta Drniš-Miočić, a početak cestogradnje je bio usko povezan s pokretanjem organiziranog poštanskog prometa, u sklopu kojega je već 1. srpnja 1797. osnovan poštanski ured u Zadru, da bi 1803. godine bile uspostavljene dvije poštanske linije s većim brojem postaja u Dalmaciji.

Nakon povlačenja Petera Göessa s čelnog mjesta dalmatinske uprave, na poziciju guvernera Dalmacije postavljen je barun Thomas de Brady, koji se na njoj zadržao do formiranja francuske uprave, tj. od srpnja 1804. do veljače 1806. On je početkom 1805. godine započeo s reorganizacijom uprave i sudstva, najprije na području Boke kotorske, a zatim i u cijeloj Dalmaciji.

### 3. 2. *Utjecaj francuske uprave na društveno-gospodarska kretanja u Dalmaciji*

Nastavkom austrijsko-francuskih ratnih sukoba koji su rezultirali mirom u Austerlitzu 1805. godine, kojim je Dalmacija prepuštena francuskoj upravi, dalmatinsko se društvo suočilo s izrazito turbulentnim razdobljem. Došlo je do formiranja vlade koja je bila nosilac revolucionarnih ideja te inicijator dubinskih društveno-gospodarskih reformi s jedne strane, dok je s druge strane vođena imperijalističkim planovima bila u kontinuiranim ratnim sukobima, što su činjenice koje, svaka sa svoje strane, nisu mogle a da ne dotaknu sve slojeve dalmatinskog društva. Imamo li uz to u vidu već postojeću društvenu podijeljenost, kao i nemogućnost pomorsko-trgovačkih komunikacija, turbulentnost tog razdoblja postaje još očitija.

Kako se u međuvremenu ništa bitno nije promijenilo po pitanju idejnih podjela u dalmatinskom društvu vezanih za budućnost pokrajine, jasno je da takva odluka nije dočekana s oduševljenjem. Francuska vlast u Dalmaciji faktično je uvedena proglasom generala Dumasa iz veljače 1806. godine. U periodu od dva mjeseca, prema prvotnoj Napoleonovoj zamisli, pokrajina je bila izravno pripojena Talijanskom kraljevstvu sa sjedištem u Milanu, no uskoro se zbog sve teže situacije od toga odustalo te je formirana dalmatinska vlada, na čije čelo je, u svojstvu generalnog providura, 26. travnja imenovan Venecijanac Vincenzo Dandolo.

S obzirom da je činom formiranja vlade omogućeno izravno institucionalno obraćanje ljudima koji su odgovorni za upravljanje zemljom, rodila se ideja o formiranju zahtjeva Dalmacije novoj upravi. Formuliranje tih zahtjeva ubrzano je činjenicom proglašenja opće mobilizacije krajem svibnja. Sastav potpisnika dokumenta naslovljenog *Zahtjevi dalmatinskih gradova*, u kojem se nalaze pri-

<sup>5</sup> Slukan-Altić, Mirela. Povijesna kartografija rijeke Krke-kartografska svjedočanstva. Šibenik, 2007., str. 107.

padnici obiju struja zastupljenih u dalmatinskom društvu, kao i pripadnici najuglednijih obitelji kao što su Borelli, Garagnin i Stratico, te činjenica da su zahtjevi upućeni preko istaknutog frankofila i kasnijeg člana vlade Ivana Luke Garagnina, koji je s Rokom Sanfermom Carionijem, Josipom Begnom Posedarskim i Ivanom Krstiteljem Straticom bio određen da u ime Dalmacije izrazi odanost potkralju Eugènu Beauharnaisu u Milanu, kao i caru Napoleonu u Parizu, jasno svjedoči o ozbiljnosti izaslanstva i njegovih zahtjeva. Koliko se ozbiljno pristupilo tom pitanju postaje još očitije činjenicom da su mu pridodane preporuke Ivana Kreljanovića u ime prvostupanjskog suda, odlazećeg austrijskog civilnog i vojnog upravitelja Thomasa Bradyja te pozitivno očitovanje generala Molitora, civilnog i vojnog zapovjednika.<sup>6</sup> Sam tekst dokumenta sastoji se od 35 točaka u kojima je obuhvaćena cjelokupna problematika dalmatinskoga društveno-gospodarskog života, s prijedlozima k njegovom poboljšanju.

Unatoč činjenici da dokument nije značajnije utjecao na buduću rad dalmatinske vlade, iz njega se jasno iščitava promišljeni društveni angažman dalmatinskih intelektualaca tog vremena.

Sama francuska vlada posvetila je veliku pažnju upravi Dalmacije, za što se najbolji dokaz može pronaći uvidom u dokumente iz arhivskog fonda pod nazivom *Spisi Generalnog Providurstva*, i to posebno za prvu godinu nove uprave, tj. 1806. za vrijeme koje je provedena ozbiljna i opširna analiza gospodarske i društvene situacije u pokrajini, te su predložena rješenja koja bi mogla unaprijediti razne grane tih dvaju vidova života u brojnim tematskim studijama.<sup>7</sup>

Unatoč nepovoljnim okolnostima, posebno u odnosu na ratno stanje i pomorsku blokadu, što će u nastavku teksta biti opširnije objašnjeno, francuska je uprava ipak napravila podosta bitnih pomaka, nastupivši s ambicioznim planovima za reformu dalmatinskog društva već pri samom formiranju nove vlasti. Glavna zapreka normalnom funkcioniranju francuske uprave bilo je konstantno ratno stanje, koje je u Dalmaciji nagoviješteno već nakon potpisivanja mira u Austerlitzu 1805. godine, kojim je Dalmacija prepuštena Francuskoj, nakon kojega je britanska flota, tada već u višegodišnjem ratu s Francuskom, ušla u Jadran i počela s ograničenim vojnim akcijama. Takav potez, kojemu se u južnodalmatinskom arhipelagu usporedo s borbom za Dubrovačku Republiku, na dvije godine pridružila i ruska flota na čelu s admiralom Senjavinom, zauzevši u jednom trenutku Korčulu i Boku kotorsku, djelovao je presudno na paraliziranje normalnog života Dalmacije pod francuskom upravom. S druge pak strane, takav razvoj događaja nije bio nimalo iznenađujući, s obzirom da je Napoleon zauzimanju Dalmacije davao veliki značaj, jer mu je to jamčilo snažnu političku bazu

<sup>6</sup> HR DAST 156, ILG 10/II-XVI, Zahtjevi dalmatinskih gradova Krka, Omiša, Trogira, Nina, Sinja, Poljica, Šibenika, Zadra 1806. godine.

<sup>7</sup> Državni arhiv u Zadru, Spisi Generalnog Providurstva za 1806. godinu.

u regiji te omogućilo jačanje pozicija u Italiji, pritisak na Habsburšku Monarhiju, kao i izravan doticaj s turskim teritorijem.<sup>8</sup>

Kontinuirana i potpuna pomorska blokada koju je britanska flota tijekom tog perioda provodila u Jadranu, objašnjiva je činjenicom da je to bio jedini mogući odgovor na Napoleonovu namjeru da svim sredstvima ospori i dokine dotadašnju britansku prevlast na moru, što za Britaniju koja je samovoljno gospodarila Mediteranom nije dolazilo u obzir.<sup>9</sup>

Francuska je uprava, zahvaljujući angažmanu maršala Marmonta, u Dalmaciji najviše uložila u razvoj i napredak splitske luke, kojoj je na ruku išlo i uređenje trgovačkog pravca Travnik-Sarajevo-Livno-Sinj-Klis-Split, što je iznova dovelo dobar dio karavanskog prometa u taj grad, kao i otvaranje trgovinske komore u samom gradu.

Na polju cestogradnje francuska uprava se, nasuprot austrijskoj, opredijelila za pravac istok-zapad, tj. za transverzalni smjer dalmatinskih cesta. Motivacija takvog trasiranja je bila dvojaka. S jedne strane, ceste u zaleđu bile su znatno sigurnije za promet u odnosu na one obalne, što je bila izravna posljedica pomorske blokade i raznih gusarskih prepada na obalna mjesta, dok je, s druge strane, formiranje takve trase upućivalo na imperijalističke planove francuske uprave budući da je izgrađena dionica Knin-Vrlika-Sinj-Vrgorac-Metković-Trsteno trebala biti samo dio ambiciozno zamišljene magistrale Ilirskih provincija.<sup>10</sup>

Pored ove ceste izgrađene su i dionice Drniš-Roški slap, Topolje-Knin-Vrlika-Cetina te Šibenik-Vrpolje-Trogir.

Na društvena kretanja pokušalo se utjecati utemeljenjem dvojezičnih novina *Il Regio Dalmata-Kraljski Dalmatin*, koje su bile prve dalmatinske novine uopće, a osim činjenice objavljivanja protokolarnih i vijesti s bojišta, najvećim su dijelom bile posvećene unapređenju dalmatinskog gospodarstva općenito, a posebno na polju poljodjelstva. Iako je njihov glavni urednik bio pisac i publicist Bartolomeo Benincasa, koji je ujedno za vrijeme postojanja Ilirskih pokrajina bio imenovan generalnim cenzorom u Ljubljani, glavninu tekstova ispisivao je sam generalni providur Dandolo.

Na gospodarskom planu napravljeni su mnogi pomaci, ponajprije zahvaljujući ozbiljnim reformskim nastojanjima generalnog providura Dandola.

Jedan od tih pomaka zabilježen je na polju ribarstva kada je generalni providur, na inicijativu ribara Prvića, Zlarina, Žirja i Šibenika, 16. prosinca 1807.

<sup>8</sup> Jelavich, Barbara. *History of the Balkans-Eighteenth and Nineteenth Centuries*. Cambridge, 1999., str. 161.

<sup>9</sup> Zaghi, Carlo. *Bilanca Napoleonova doba*. Povijest, 13. knjiga-Napoleon, restauracija i revolucionarna kretanja. Zagreb, 2008., str. 211-212.

<sup>10</sup> Slukan-Altić, Mirela. *Povijesna geografija rijeke Krke-kartografska svjedočanstva*. Šibenik, 2007., str. 108.

godine dopustio potpuno slobodan izlov ribe u Jadranu, poništavajući odredbu hvarske deputacije za ribarstvo, koja je taj zahtjev odbila.<sup>11</sup>

Krajem 1806. i početkom 1807. godine otvorene su trgovačke komore u Šibeniku i Skradinu, što je uvjetovalo značajan trgovački pomak, posebno u tranzitnoj trgovini Skradina, međutim te komore su prestale djelovati s odlaskom francuske uprave. Također se nastavljaju industrijalizacijski procesi, začeti podizanjem pilane na Skradinskom buku od strane Jurja Jurića, a dosta energije je uloženo i u ponovno intenziviranje djelovanja agrarne akademije u Splitu. Ipak, unatoč svim ovim inicijativama dalmatinska trgovina, posebno pomorska u ovom periodu doživjela je snažan udarac engleskom pomorskom blokadom, koja je bila najintenzivnija upravo u šibenskom akvatoriju.

Tako nepovoljna situacija samo je u 1808. godini pogodila 17 šibenskih brodovlasnika, koji su prijavili gubitak 15 braceri i 2 peliga.

Razmjeri nemoći francuskih vlasti u sprječavanju prepada najbolje se potvrđuju činjenicom da je u travnju 1807. godine kod Vodica opljačkan i brod predsjednika zadarskog okružnog suda Antuna Feruzzija.<sup>12</sup>

### *3. 3. Druga austrijska uprava*

Nakon niza neuspjelih pobuna protiv francuske vlasti, potaknutih izvanjskim događajima, od kojih je jedna od zapaženijih bila ona skradinska iz 1809. godine, kada su tim činom građani izazvali bijes generala Marmonta, koji ih je kaznio s 100 000 franaka i umalo gospodarski uništio, konačan poraz Napoleoneve vojske doveo je do ponovne uspostave austrijske uprave u Dalmaciji 1813. godine, što je formalno potvrđeno na Bečkom kongresu 1815. godine.

Taj period, čije su ključne odrednice bile stabilizacija situacije te ustroj novih organa vlasti, stvorio je preduvjete za nastavak razvoja začetog krajem 18. stoljeća i prekinutog Napoleonskim ratovima, i to ponajprije na polju razvoja gospodarstva i tranzitne trgovine. Takav smjer kretanja doseći će svoje maksimalne kapacitete početkom tridesetih godina 19. stoljeća, što je period s kojim završava problematika ovog rada.

Drugi dolazak austrijske vlasti odvijao se u znatno mirnijim geopolitičkim okolnostima u odnosu na period prve uprave, što je omogućilo stabilnost, izgradnju državnih institucija i lagani, ali i kontinuirani gospodarski rast koji je bio posljedica takvog stanja, unatoč činjenici da se u tom periodu nije išlo ni u kakve radikalne zahvate. Takve okolnosti bile su nužne da bi gospodarstvo moglo ponovno dostići

<sup>11</sup> Županović, Šime, Hrvati i more-druga knjiga. Zagreb, 1995., str. 17

<sup>12</sup> Maštrović, Vjekoslav. Posljednji gusari na Jadranskom moru. Zagreb, 1982.

kontinuitet rasta koji je prekinut tijekom pomorske blokade. Gospodarska situacija pokrajine u cjelini i grada Šibenika, neposredno po završetku ratnog razdoblja, odlično se ocrtava u putopisu cara Franje I, koji je 1818. godine putovao po novoosvojenim istočnojadranskim zemljama. Iako je njegov putopis koncentriran uglavnom na vojna pitanja, prilično je dobro dočarana i ekonomska situacija u gradovima. Za grad Šibenik car navodi da je, zbog posljedica nastalih tijekom francuske uprave, gotovo potpuno osiromašen, pa se čak i sjednice poglavarstva obavljaju u kući namjesnika, dok je karavanska trgovina s Bosnom u prekidu s obzirom na dotadašnje ratne okolnosti.<sup>13</sup>

Iako je, s obzirom na carevu želju da prethodnu vlast prikaže što gorom a uspjehe svoje uprave što većima, jasno da se ove podatke ne može usvojiti bez rezerve, ipak je izneseni opći dojam zastoja u gospodarskom razvoju imao utemeljenje u realnosti.

Prvi značajniji angažman novoformirane uprave bio je usmjeren k unapređenju poljoprivredne proizvodnje, a samim time posredno i k unapređenju trgovine, zna li se da su najveći dio izvoza sačinjavali prehrambeni proizvodi. Tako su 1818. godine uvedeni financijski poticaji za sadnju maslina, što je dovelo do toga da je već 1821. godine u Dalmaciji zasađeno oko 20 000 mladica, a u konačnici je ta eksplozija sadnje maslina uzrokovala činjenicu da je u pokrajini 1845. godine postojalo 270 000 rodni stabala.<sup>14</sup>

Za sam grad Šibenik ta je inicijalna faza druge austrijske uprave najvažnija po činjenici da je 1819. godine u Drnišu započelo kopanje kamenog ugljena, čija je kompletna proizvodnja izvožena isključivo preko šibenske luke prema brojnim sjevernojadranskim i zapadnojadranskim lukama. U toj početnoj fazi ugljen je otpreman raznim dobavljačima u Rijeci, Trstu, Veneciji i Anconi, da bi u kasnijoj fazi, osnutkom tršćanskog ogranka Lloyda 1836. godine i uvođenjem redovne parobrodarske linije na relaciji Trst-Patras godinu dana kasnije, koja je povezivala sve istočnojadranske luke i ujedno služila kao poštanska linija, zbog povećanih potreba te kompanije, ona osnovala svoje skladište u šibenskoj luci i počela otkupljivati cjelokupnu proizvodnju dalmatinskog ugljena, koji se tada, osim u Drnišu, počeo kopati i u Siveriću.

U svrhu izvoza ugljena još je 1819. godine popravljena cesta Drniš-Šibenik. Stabilizacija prilika nekoliko godina po formiranju druge austrijske uprave vidljiva je, na primjeru Šibenika, u analizi procjene komunalnih poreza općine Šibenik od strane Poreznog ureda za distrikt Šibenik za 1825. godinu. U tom, već spomenutom izvještaju, koji u kratkim crtama prikazuje sve segmente gradskog života te opisuje njegov geografski smještaj, klimatske uvjete i kvalitetu obradivog tla, uočava se

<sup>13</sup> Krmpotić, Ljudevit. Car Franjo I u Hrvatskoj 1818. godine. Čakovec, 2002., str. 172-173.

<sup>14</sup> Peričić, Šime. Gospodarska povijest Dalmacije 18-20 stoljeća. Zadar, 1998.

daljnja stagnacija poljoprivredne proizvodnje, ali i jednotjedna konstantna trgovina na relaciji grad-zaleđe, kao i početak industrijskih procesa. Tako u gradu, koji po tom izvještaju ima 2, 662 stanovnika te 588 kuća u kojima živi 536 obitelji, postoji tvornica tjestenine sa sedam zaposlenih radnika, pet trabakula za dugu plovidbu s 30 članova posade i pet brecera za obalnu plovidbu s 20 članova posade korištenih uglavnom za trgovinu, kao i dosta malih gajeta za putovanja na kraćim relacijama, te uz to tvornički strojevi koji se koriste pri proizvodnji ulja, maraskina te drugih likera i uz njih 45 kotlova za proizvodnju rakije.<sup>15</sup> Izvještaj se još bavi ribarstvom na gradskom području te uočava plodnu trgovinu s Bosnom, o čemu će više riječi biti u sljedećim poglavljima.

Trgovačke su aktivnosti u početnoj fazi druge austrijske uprave stagnirale, ponajprije zbog straha od kuge, zbog čega je već 1815. godine zabranjena karavanska trgovina s Bosnom, što je potrajalo sljedećih trideset godina, tj. sve do 1845. godine. Više je nego jasno da se ta zabrana, unatoč tradicionalno prakticiranom kršenju takvih odredbi, prilično negativno odrazila na trgovačku bilancu samog Šibenika, a dakako i cijele Dalmacije. Budući da se na smanjeni dolazak bosanske robe, koja je intenzivnije nadzirana podizanjem sanitarnog kordona, logično nadovezalo opadanje pomorske trgovine s talijanskim jadranskim gradovima, činjenica prestanka ratnih zbivanja, stabilizacija i organizacijsko formiranje uprave te višestoljetna ukorijenjenost trgovačkih i svakih drugih odnosa sa zaleđem i jadranskom obalom, bili su dovoljni da se gospodarstvo grada počne lagano, ali kontinuirano uzdizati, da bi svoj vrhunac doseglo sedamdesetih godina devetnaestog stoljeća, zahvaljujući svim prethodno navedenim temeljima, tj. porastu trgovine krajem osamnaestog stoljeća, dolasku modernizacijskih zamisli i razvijanju infrastrukture tijekom francuske uprave te, na kraju, formiranju stabilne i dobro organizirane uprave austrijske vlasti. U gradu se tako već od početka dvadesetih godina počinje razvijati sitni obrt, što rezultira činjenicom da obrtnika usmjerenih na prehranu i odijevanje 1821. godine ima već 26. Kao dio tog procesa uočava se i pojava industrijalca F. Inchiostrija, koji ima veću tvornicu (radionicu) tjestenine sa sedam zaposlenih radnika, bojadisaonicu s pet zaposlenih radnika, koja izbacuje 12 000 lakata sukna godišnje, destileriju za proizvodnju maraskina u Varoši, koja ima produkciju od 1 000 boca godišnje te voštarnice i radionice odijela.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Državni arhiv u Splitu, Arhiv mapa za Dalmaciju-Šibenik

<sup>16</sup> Obad, Stijepo. Ekonomski, socijalni i politički razvoj Šibenika 1814-1859. Zbornik Šibenik, 1975., str. 331.

#### 4. ŠIBENSKA LUKA KRAJEM 18. I POČETKOM 19. STOLJEĆA U KONTEKSTU JADRANSKE TRGOVINE

U sveopćem porastu jadranske trgovačke razmjene krajem 18. stoljeća uzrokovane, s jedne strane, takvim trendovima na cijelom evropskom prostoru, a s druge povoljnim geopolitičkim okolnostima dugotrajnog mira, kao i snažnim angažmanom jadranskih država na polju povećanja lučkog prometa i unaprjeđenja lučkih gradova, bitan dio aktivnosti otpadao je i na dalmatinske luke u cjelini, pa tako i na šibensku. Šibenska je luka u promatranom razdoblju uspješno iskoristila vlastite prednosti, omogućivši na taj način koncentraciju mnogobrojnih trgovaca iz raznih krajeva i trgovačkih konzula nekoliko evropskih država u samom gradu, što je rezultiralo povećanjem trgovačkih aktivnosti koje su, s jedne strane, potaknule rast šibenskog brodarstva, istovremeno djelujući kao posrednik koji je u ambijent gradske elite prenosio kulturne utjecaje iz velikih mediteranskih centara. Takva uloga, koja je bila omogućena iznimnom proizvodnjom konjunktturnih proizvoda ulja, vina i soljene ribe na samom gradskom području, činjenicom da su se u luci stjecali brojni proizvodi iz bosanskog zaleđa, u prvom redu žito, kojim je luka opskrbljivala cijelu Dalmaciju, kao i povoljnim geostrateškim položajem, zahvaljujući kojemu je luka bila glavno prometno stjecište cijelog gornjeg Pokrčja i gravitirajućih bosanskih krajeva, koje je na taj povezivala s ostalim jadranskim centrima u konačnici je omogućila nastavak rasta trgovačko-pomorskih aktivnosti nakon perioda stabilizacije po završetku Napoleonskih ratova, tijekom čijeg trajanja je paraliziran dobar dio jadranskih trgovačkih kretanja.

##### *4. 1. Organizacija pomorsko-trgovačkih aktivnosti Šibenika i njihov utjecaj na gradski ambijent u kontekstu dalmatinskih trendova*

U drugoj polovici 18. stoljeća šibenska se luka, slijedom povoljnih gospodarskih i geopolitičkih okolnosti, intenzivno uključila u jadranska trgovačka kretanja. To je, između ostalog, rezultiralo priljevom stranih trgovaca i trgovačkih predstavnika koji su se bavili dugotrajnim trgovačkim aktivnostima u šibenskoj luci te pridonijeli intenziviranju društvenog života u gradu. Prirodna prednost koja je Šibeniku pomogla u intenziviranju trgovačkih aktivnosti ležala je, s jedne strane, u sudjelovanju cjelokupne regije u tim kretanjima, pri čemu su gotovo svaki otok i priobalno mjesto imali specijaliziranu djelatnost a, s druge strane, u odličnom geografskom položaju samoga grada i njegove luke. Zbog svih navedenih prednosti Šibenik je postajao značajan centar tranzitne trgovine na relaciji bosansko zaleđe-Venecija. Osim trgovine proizvodima iz bosanskog zaleđa izvoženi su i domaći poljoprivredni proizvodi, ponajprije ulje, vino i riba, te u

manjoj, ali značajnoj mjeri, koralji. Tako razgranata trgovina utjecala je i na pojavu prvih manufakturnih tvornica te na sve značajniji razvoj brodarstva. Porast trgovačkih aktivnosti omogućio je preduvjete da grad u nekim segmentima počne funkcionirati kao grad-luka, sa svim popratnim sadržajima tog statusa, poput postojanja mnoštva trgovaca, lučkih skladišta, bazana, gabela, lazareta i svih drugih trgovini prijeko potrebnih sadržaja. Tako je tijekom cijelog stoljeća rastao broj trgovaca na veliko i malo, od njih dvadesetak početkom stoljeća do 40 evidentiranih 1765. godine. O sve većem značaju gradske luke u jadranskim trgovačkim kretanjima najbolje svjedoči porijeklo samim trgovaca, posebno onih iz prvog razreda, među kojima su pored domaćih trgovaca bili zastupljeni mnogi iz Italije ili iz bosanskog zaleđa, poput Ivana Krste Galbianija iz Bergama, Ferdinanda Giralta, Menega Schilinića iz Ancone, Todora Dimitrovića iz Bosne, Ivana Garba iz Italije i dr.<sup>17</sup> Najveći broj trgovina nalazio se u gradskoj luci, što je i logično s obzirom da su tamo bila smještena skladišta robe.

Razvoj šibenskog brodarstva umnogome je zaostajao za razvojem pomorske trgovine. Jedan razlog tome ležao je u stanju naslijeđenom iz prethodnih razdoblja, a drugi u činjenici da takva situacija nije utjecala na razvoj pomorske trgovine, s obzirom da su u trgovinu bili uključeni mnogi brodari iz drugih jadranskih krajeva, poput onih iz Venecije, Boke, Hrvatskog primorja, Lošinja ili Papinske države, koji su u Šibenik dolazili isključivo kao prijevoznici trgovačke robe iz šibenske luke ili kao trgovci koji su u grad neku robu uvozili, a onda bi na povratku neku robu preuzeli. Tako je 1771. godine cijela Dalmacija imala 378 velikih jedrenjaka i 2 148 manjih brodova, koji su sve više preuzimali obalnu plovidbu od talijanskih brodara, dok je čitavo šibensko područje te iste godine imalo svega dvije tartane, dva peliga i 283 manja plovila.<sup>18</sup> Prema kraju stoljeća ipak je počelo rasti i šibensko brodarstvo, tako da je već 1781. godine na šibenskom području bilo šest tartana i 519 manjih brodica, 1790. godine 11 tartana i 18 braceri, dok je 1803. godine grad već imao 24 veća broda raznih veličina.<sup>19</sup>

S obzirom na sve intenzivniju trgovačku aktivnost Šibenika i njegovog područja, jasno je da se trgovalo s nebrojeno puno artikala, no ipak postoje određene zakonitosti koje je ta trgovina slijedila. S jedne strane grad je izvezio vlastite proizvode vezane uz poljoprivredu i ribarstvo, kako pomorskim putem prema ostalim jadranskim lukama, tako i prema bosanskom zaleđu. Trgovina tim proizvodima podosta je varirala, ovisno o urodima i trenutačnim potrebama na tržištu,

<sup>17</sup> Peričić, Šime. Prilog poznavanju brodarstva i pomorske trgovine šibenske regije u 18. stoljeću. Radovi 7, str. 188.

<sup>18</sup> Vrandečić-Bertoša. isto, str. 70. i Božić-Bužančić, Danica. Dvije anagrafske tabele za područje Dalmacije iz druge polovice 18. stoljeća. Arhivski vjesnik, Zagreb, 1968., sv. 11-12.

<sup>19</sup> Maštrović, Vjekoslav. Brodarstvo Dalmacije u prvoj austrijskoj vladavini (1797-1806). Pomorski zbornik, knj. 6, Zadar, 1968., str. 552.

zabilježivši raspon od potpune stagnacije do svakodnevnog protoka ogromnih količina pojedinog proizvoda, što će ponajprije biti pokazano na primjeru trgovine uljem. S druge pak strane mnogo je stabilnija bila tranzitna trgovina, u kojoj su iz bosanskog zaleđa u Šibenik dopremani uvijek traženi proizvodi, poput žita i stoke te katrana i sirovog željeza, koji su se značajno trošili u brodogradnji. Bosanski su trgovci ove artikle uglavnom mijenjali za navedene domicilne proizvode poput ulja i vina, no u prvom redu su bili zainteresirani za sol. S obzirom da dalmatinske gabele, uključujući i šibensku, čija je produkcija unatoč svim pokušajima oživljavanja bila u padu, kao što je ranije navedeno, nisu mogle niti s cjelokupnom mogućom proizvodnjom zadovoljiti bosanske trgovce, kompletna dalmatinska tranzitna trgovina ovisila je o uvozu soli iz mletačke Istre. Budući da bi prestanak te trgovine uzrokovao nedostatak žita i stoke u dalmatinskim gradovima, što se u nekoliko navrata znalo događati u Šibeniku i Skradinu, kada bi bosanske karavane prestale dolaziti znajući da zauzvrat neće moći nabaviti soli, jasno je da je trgovina solju bila izrazito unosan posao od državnog interesa.<sup>20</sup> Stoga nimalo ne začuđuje državni monopol koji je Venecija imala na trgovinu solju. Taj monopol je 1766. prepušten poslovnom udruženju Gabelle unite de Sali della Dalmazia, koje je, između ostalog, imalo svoje ispostave i skladišta kako u Šibeniku, tako i Skradinu. U svibnju 1780. godine prodajna mjesta udruženja u Šibeniku su držali trgovci Mazzoleni, Galbiani, Banovac, Teste, Dicerili, Giadrov i Rambeli.<sup>21</sup>

#### *4. 2. Šibenska luka u kontekstu trgovačkih relacija s drugim jadranskim lukama*

S obzirom na odličan strateški položaj šibenske luke, u kojoj su se stjecali gotovo svi trgovački pravci gornjeg Pokrčja, a posredno i Bosne, s jedne strane, te na njenu pomorsku povezanost s gotovo svim jadranskim lukama, s druge strane, jasno je da je takva situacija rezultirala koncentracijom raznih konjunkturnih proizvoda iz svih gravitirajućih krajeva, namijenjenih njihovom daljnjem tranzitu.

Kako je Šibenik bio dalmatinski grad u koji je pristizalo najviše bosanskog žita, on se pretvorio u centar za izvoz žita u ostale gradove Mletačke Dalmacije, što je potvrđeno i u izvještaju šibenskog kneza-kapetana iz travnja 1790. godine, u kojem on navodi da je u prethodnom periodu trgovačka djelatnost cvjetala te da se grad može smatrati skladištem svih otoka Mletačke Dalmacije.<sup>22</sup> Zahvaljujući toj činjenici žito je ujedno bilo i najzastupljeniji artikl u šibenskoj trgovini s ostat-

<sup>20</sup> Peričić, Šime. Prilog poznavanju...str. 198.

<sup>21</sup> Archivio di stato u Veneciji, Provveditori al sal, busta 184, Šibenik 06. 06. 1784. Iz Peričić, Prilog poznavanju...str. 199.

<sup>22</sup> ASV, Inquisitori di Stato, b. 53, br. 915-preuzeto iz Peričić. Prilog poznavanju... str. 191.

kom Dalmacije. Najveći postotak žita iz šibenskih skladišta odlazio je na splitske i kvarnerske otoke, kao i na trogirsko i zadarsko područje. U normalnim vremenima godišnje je na ta područja iz Šibenika odlazilo na stotine kvarti (šibenska kvarta zapremala je 35, 347 litara) pšenice, a u nerodnim godinama, koje su bile izrazito česte u drugoj polovici osamnaestog stoljeća, ponekad i tisuće kvarti raznih žitarica, bilo preko trgovaca na veliko ili iz državnih skladišta desetine.<sup>23</sup> Osim žita, u druge dalmatinske luke izvožene su male količine ulja i vina, također ponajprije na kvarnerske otoke te ponekad čak i Split i Brač, no s obzirom da su najveći viškovi tih proizvodi izvoženi u Veneciju ili u luke Papinske države, to nije činilo značajniji udio u šibenskoj trgovačkoj aktivnosti. Puno je značajniji od ova dva proizvoda bio izvoz sirovina za korčulansku i lošinjsku brodogradnju tijekom druge polovice osamnaestog stoljeća, što se u prvom redu odnosi na katran i sirovo željezo. Pored intenzivne trgovine s ostalim dalmatinskim lukama, Šibenik je značajno trgovački komunicirao s Bokom kotorskom. Trgovački odnosi Šibenika i Boke bili su višeslojni. S jedne strane, brojni bokeljski pomorci su, zahvaljujući nedovoljno razvijenom šibenskom brodarstvu, prevozili šibensku robu u Veneciju, poput parona Matije Mikonića iz Stoliva i Petra Janoševića iz Dobrote, dok su, s druge strane, velike količine žita, vina i katrana izvožene iz Šibenika u Boku. Osim navedenoga, u Šibeniku su u drugoj polovici osamnaestog stoljeća bokeljski trgovci dolazili prodavati preradevine od kože, pri čemu je jedan od zabilježenih slučajeva takvih kontakata slučaj trgovca Luke Vuškovića, koji je 1766. godine od gradskog kneza-kapetana dobio dozvolu za prodaju volovskih koža na šibenskom području. U pogledu trgovačkih kontakata s Venecijom, kao što je prije navedeno, šibenska luka je u prvom redu izvozila razne proizvode, što domaće što bosanske provenijencije, prema Veneciji, dok je, s druge strane, uvozila uglavnom manufakturne proizvode te neke namirnice. Ključna roba koja je u Veneciju izvožena u prvoj polovici osamnaestog stoljeća je bila soljena maslina, porijeklom sa šibenskih otoka. Potražnja za soljenim maslinama bila je tolika da ih je godišnje iz šibenske luke izvoženo preko 50 000 kilograma, da bi je u drugoj polovici stoljeća zamijenio izvoz ulja, pri čemu je šibensko područje, kao što je bio slučaj s izvozom soljenih maslina, bilo najveći dalmatinski opskrbljivač glavnog grada. Zahvaljujući toj činjenici mletačka se vlada, uz ranije navedenu odredbu iz 1775. godine, koja je nastojala kanalizirati kompletan dalmatinski izvoz u Veneciju i tako spriječiti krijumčarenje u druge jadranske luke, iste te godine obratila šibenskom knezu-kapetanu sa zahtjevom za angažmanom koji bi unaprijedio maslinarstvo na gradskom području.<sup>24</sup>

U jeku ekspanzije izvoza šibenskog ulja u Veneciju, koja je trajala od sredine šezdesetih godina do 1782. godine, izvozilo se oko 1. 500 barila ulja godišnje, pri

<sup>23</sup> Peričić, str. 192.

<sup>24</sup> HAZD, Spisi šibenske općine, svež. 65, poz. 1775.; preuzeto iz Peričić, Prilog poznavanju...

čemu je 1774. godine zabilježeno da je samo jednim brodom izvezeno oko 100 barila ulja.<sup>25</sup> S obzirom na tako velike količine ulja i mogućnost postizanja ozbiljnog profita, izvozom ulja su se bavili specijalizirani trgovci, poput braće Galbiani, Bortola Soldatija, Frane Pelegrinija, Paola Bionija, Luke Jadrijevića, Mate Mudronje, Jakova Tersanovića, Mate Bratića i dr. Ozbiljan udarac šibenskom izvozu ulja, čije su se posljedice osjećale sve do druge polovice devetnaestog stoljeća, zadala je oštra zima 1782. godine, koja je gotovo u potpunosti uništila maslinike na šibenskom području te tako značajno smanjila važnost tog proizvoda u šibenskoj trgovini na kraju osamnaestog stoljeća. Pored navedenih prehrambenih proizvoda, značajnu ulogu u šibenskom izvozu u Veneciju su imale i određene sirovine i polupreradevine, poput voska, voštanica, vune, ružmarinova ulja, meda i koralja. Pri tome su najvažniju ulogu imali izvoz voska, zahvaljujući razvijenoj manufakturi u samom gradu te vune, koje je bilo u velikim količinama s obzirom na razvijeni uzgoj ovaca na šibenskom području, a koja je za potrebe tekstilne prerade, osim u Veneciju, značajno izvožena i na Terafermu. Od domaćih sirovina značajnije su još izvoženi koralji, za koje je ekskluzivnu licencu 1754. godine dobila već spomenuta trgovačka obitelj Galbiani, no ta licenca nije rezultirala i njihovom velikom trgovačkom dobiti, unatoč činjenici da se ponekad u lov na koralje odlazilo sa šesnaest brodica i preko 80 mornara, budući da su cijenu koraljima proizvoljno određivali venecijanski trgovci.<sup>26</sup> Posljednju bitnu stavku šibenskog izvoza u Veneciju sačinjavaju sirovine bosanske provenijencije nužne za razvoj brodogradnje, poput katrana, sirovog željeza i starog bakra, koje su jednako trebale mletačkom arsenalu, kao i lošinjskim i korčulanskim brodograditeljima. Kao što je već navedeno, dolazak bosanskih karavana u sve dalmatinske luke pa tako i šibensku ponajprije je ovisio o količinama soli koja se u tim u lukama mogla nabaviti. Kako nedostatna proizvodnja dalmatinskih solana nije mogla proizvesti dovoljne količine soli, ona je nadoknađivana solju iz istarskih solana, prije svega onih u Koprnu i Piranu, što je bilo odobreno i nadzirano od strane same mletačke vlasti, budući da su se za tu aktivnost morale od strane samih vlasti pribavljati dozvole za izvoz soli u Dalmaciju, što je u pravilu bilo odobravano. Pošto bi sol pristigla u šibensku luku, preuzimao bi je, skladištio i dalje prodavao trenutačni gabelijer. Zauzvrat je Dalmacija, a u prvom redu Šibenik, u mletačku Istru izvozila viškove žita, kojega je u pravilu u tamošnjim gradovima bilo u nedostatnim količinama. Tako je samo 1769. godine iz Šibenika u Istru izvezeno više od 13 000 stara žita. Pored trgovine s Istrom, Šibenik je tijekom osamnaestog stoljeća održavao stalan kontakt s lukama Hrvatskog primorja, izvozeći u tom smjeru ponajprije sol i žito i vunu, kao i sirovo željezo i katan za potrebe senjske brodogradnje. S druge pak strane, u Šibenik je uvožena u

<sup>25</sup> isto, 196.

<sup>26</sup> Rubić, Ivo. Naši otoci na Jadranu. Zagreb, 1952., str. 112.

prvom redu drvna građa i proizvodi drvne industrije iz Lovrana, Karlobaga, Senja i Rijeke, pri čemu su mnogi trgovci iz tih luka u Šibeniku otvarali svoje trgovine, poput Andrije Trdine iz Lovrana.<sup>27</sup> Osim proizvoda drvne industrije uvozilo se najviše raznih vrsta platna i koža, ponajprije iz Rijeke, a razgranate su bile i novčarsko-trgovačke aktivnosti u vidu pozajmica, kao što je bila pozajmica braće Simonetti iz Rijeke u iznosu od 25. 800 lira nekim šibenskim trgovcima.<sup>28</sup>

Intenzivan trgovački kontakt Šibenik je tijekom osamnaestog stoljeća ostvarivao i s Anconom, na način da su tamošnji trgovci u šibensku luku dovozili znatne količine crvenog i bijelog luka te nešto manje količine voća, riže i bakalara, dok su u drugom smjeru šibenski brodari odvozili ponajprije soljenu ribu, nastavivši to činiti i nakon zabrana od strane centralne vlasti, a u drugoj polovici stoljeća i velike količine žita te katrana za brodogradnju. Tako je 1771. godine iz Šibenika u Anconu izvezeno 3. 040 kvarti žita i 2. 600 libri katrana.<sup>29</sup> S ostalim jadranskim lukama, pored navedenih, Šibenik nije u toj mjeri trgovački komunicirao, unatoč tome što su neki kontakti ipak postojali. Tako je svake godine dosta robe iz šibenske luke odlazilo na godišnji sajam u Senigalliju, i to u prvom redu katran, vuna, soljena riba i kože. Pored periodičnih kontakata sa Senigallijom, postojali su i kontakti s Manfredonijom, kamo je, posebice u drugoj polovici stoljeća, odlazilo dosta soljene ribe i žita. Činjenica koncentracije većeg dijela žita bosanske provenijencije u šibenskoj luci omogućila je gradu i obimnije trgovačke kontakte s udaljenijim lukama, što se često događalo šezdesetih godina osamnaestog stoljeća. Tako je paron Bartolomeo Prenzo 1766. godine iz državnih skladišta u Šibeniku ukrcao 3. 564 stara žita te ih odveo u Napulj, a kapetan Krsto Kosović je na isti način 1769. godine izvezio znatne količine ječma na Siciliju. Pored navedenih slučajeva povremeno su znatnije količine katrana odlazile prema Pugliji, a neko vrijeme je zabilježen također intenzivan izvoz žita i ječma u portugalske luke. Sve ovo svjedoči o priličnoj razgranatosti trgovačkih kontakata šibenske luke krajem osamnaestog stoljeća, čemu je, osim sveopćeg rasta jadranske trgovine u tom periodu, znatno pomogla i aktivna uloga cjelokupne šibenske okolice u trgovačkim kretanjima. To se ponajprije odnosi na Skradin čija je struktura trgovine bila gotovo jednaka šibenskoj, uz jedinu razliku da Skradin nije izvezio soljenu ribu i maslinovo ulje. Za gospodarski uspon šibenske trgovine krajem osamnaestog stoljeća koja se kasnije, nakon smirivanja ratne situacije u devetnaestom stoljeću sve intenzivnije razvijala, umnogome je zaslužna i uklopljenost gotovo cijele regije u trgovačka kretanja, pri čemu je, pored osnovnih djelatnosti, kao što su proizvodnja vina i ulja te ribarstvo, što su bile aktivnosti koje obilježavaju cjelokupni dalmatinski obalni prostor pa tako i šibensku regiju, bitnu ulogu igrala i činjenica da je gotovo svaki otok i mjesto imalo neku specijaliziranu

<sup>27</sup> Peričić. Prilog poznavanju... str. 200.

<sup>28</sup> Peričić. isto, str. 201, Spisi šibenske općine...

<sup>29</sup> Peričić, isto, str. 202.

djelatnost, u pravilu vrlo konjunkturu na jadranskom tržištu. Tako je otok Zlarin imao značajno razvijeno brodarstvo, što je rezultiralo s nekoliko desetaka brodovlasnika, uglavnom braceri. Ta činjenica omogućavala mu je trgovačke kontakte uzduž jadranske obale, ali u prvom redu s kvarnerskim otocima, kamo su odlazile znatne količine zlarinskog vina, te s Venecijom, kamo su odvozili vlastito ulje. Brodarstvo je bilo značajnije razvijeno i na Prviću, no uz brodarstvo značajan je razvitak krajem osamnaestog stoljeća dosegnut i na polju ribarstva, što je uočljivo u podatku da je otok 1790. raspolagao s čak 68 ribarskih brodica.<sup>30</sup> Ostala mjesta šibenske regije, poput Murtera, Vodica i Tribunja uglavnom su se bavili poljoprivredom i trgovinom na malo, dok je otok Krapanj također specijalizirao ribarsku djelatnost, i to posebno vađenje spužvi, zahvaljujući čemu je 1790. imao 41 ribarsku brodicu. Ta djelatnost, koja je u najvećoj mjeri obilježavala krapanjske gospodarske aktivnosti, pri čemu je taj otok dugo vremena bio jedino dalmatinsko područje u kojem su se spužve uopće vadile iz mora, nastala je i razvila se upravo tijekom osamnaestog stoljeća, zahvaljujući prenošenju iskustava grčkog doseljenika na Krapanj oko 1700. godine.<sup>31</sup>

Prethodno izneseni podaci iz kojih se može steći jasan uvid u strukturu dalmatinske i šibenske trgovine, kao i u vrste i smjerove kojim se kretala trgovačka roba tog vremena, mogu se preslikati i u kasnije razdoblje. Kao što je u poglavljima koji su analizirali geopolitičke promjene i gospodarske odnose na razmeđu osamnaestog i devetnaestog stoljeća već spomenuto, identičan trgovački razvoj, oživotvoren ponajprije u razvoju pomorske trgovine, na jednak je način i nešto jačim intenzitetom nesmetano nastavljen tijekom prve austrijske uprave, da bi zbog ratnog stanja i pomorske blokade cjelokupna gospodarska aktivnost doživjela ozbiljne udarce u periodu francuske uprave. Dolazak druge austrijske uprave označio je početak mirnog razdoblja, koje je omogućilo ponovno uzdizanje trgovine i trgovačko-pomorskih kontakata na Jadranu. Normaliziranje trgovačkih aktivnosti na Jadranu omogućilo je nastavak kontinuiteta višestoljetnih kontakata, no s bitnom promjenom u dalmatinskoj situaciji, tj. premještanjem kanaliziranosti robe porijeklom iz dalmatinskih luka iz Venecije u Trst, koji postaje najveća jadranska luka, kao i sjedište centralne pomorske vlade. Sve to ukazuje na značaj razvoja trgovačkih aktivnosti, koje svoju potvrdu dobivaju donošenjem zakona o pomorskoj trgovini (*Atti di navigazione mercantile*) 1854. godine, koji je nastojao pravno i interesno regulirati ustaljene trgovačke odnošaje. Sustavnost u nastojanjima austrijske vlade za reguliranjem trgovine iskazana je i u dopunama tog zakona, donesenim 1871. godine pod nazivom *Atto per emendare gli Atti di navigazione mercantile*.

<sup>30</sup> DAZD, Spisi šibenske općine, svež. 72, poz. 1789/1790. Preuzeto iz Peričić. Prilog poznavanju brodarstva... str. 211.

<sup>31</sup> Rubić, Ivo. Naši otoci na Jadranu. Zagreb, 1952., str. 114.

Tablica 1. Pregled robe uvezene u Šibenik preko graničnog prijelaza Grab u periodu 1828. do 1838. godine <sup>32</sup>

Vrsta	Mjera	1829.	1830.	1831.	1832.	1833.	1834.	1835.	1836.	1837.	1838.	Ukupno florina	Prosječni iznos	Srednja cijena
Goveda	Broj	2866	2806	1574	2090	1565	1901	1955	1437	1265	238	18 697	560 910	30
Koze	---	457	223	119	5	10	23	111	91	250	235	1524	3046	2
Ovce	---	1557	2930	1924	1139	293	399	826	1213	658	1738	12 677	31 692	302,30
Svinje	---	206	1146	373	545	106	147	599	1021	677	922	5742	34 352	6
Konji	---	5	10	3	15	4	4	28	23	33	43	168	5040	30
Volovi	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	5	5	250	50
Pšenica	Funta	4050	7500	19550	66400	70055	97580	97650	130746	46365	108863	648759	15137-30	2,20 %
Kukuruz	---	14300	5600	39400	14125	6221	1390	87285	43875	163340	15953	391489	8808-30	2,15 %
Raž	---	---	450	4050	13075	7402	16226	3750	18718	5205	6579	75257	1630-33	210
Proso	---	---	---	450	---	---	---	---	---	1060	---	1510	33-58	2,15 %
Ječam	---	400	---	2250	2225	710	12358	3030	2795	960	540	25268	421-7	1,40 %
PI	---	---	---	1500	300	---	100	---	---	---	120	2020	2333	1,10 %
Grah	---	---	300	1325	6200	740	2385	7350	18915	2465	26657	66247	1987-24	3 %
Gradevno drvo	---	---	---	4350	1350	1920	3886	15930	32495	40560	30035	130526	543-51	25 %
Sirovo	---	32500	16055	2223	63476	28146	24565	31320	77640	41584	98606	416115	29128-03	7 %
Karvan	---	170385	251584	337828	3.632616	561774	327087	271955	374203	445939	570762	6.944133	231471-06	320 %
Zob	---	---	---	950	250	---	---	---	965	220	1150	3535	14-14	1,10 %
Obradeno željezo	---	---	250	500	---	---	---	---	---	---	485	1235	494	40 %
Voće	---	150	641	100	3290	1222	3636	3270	4917	435	5369	23030	1151-30	5 %
Svinjsko meso	---	---	20	---	120	---	---	---	---	---	186	326	45-38	14 %
Mineralna voda	---	---	---	---	---	---	---	100	---	---	---	1000	30	3 %
<b>Ukupno florina: 926.240,27</b>														

<sup>32</sup> Državni arhiv u Zadru. Prezidijski spisi Namjesništva, II/8. br. 18958/7129 od 08. 10. 1839.

Tablica 2. Pregled robe izvezene iz Šibenika preko graničnog prijelaza Grab u razdoblju 1828. do 1838. godine<sup>33</sup>

Vrsta	Mjera	1829.	1830.	1831.	1832.	1833.	1834.	1835.	1836.	1837.	1838.	Ukupno fiorina	Prosječni iznos	Srednja cijena
Vino	Funta	22000	17450	19247	13850	1900	2090	10045	13525	5350	3645	109102	5455	5 %
Ulje	...	...	...	...	50	50	...	...	...	...	50	150	60	40 %
Rakija	...	13850	15200	18700	32225	53085	2300	5450	38176	20720	6549	196255	27475	14 %
Sol	...	6551	6392	3240	4061	1825	140	9000	8238	15180	12760	67387	2807	4,10 %
Kukuruz	...	...	...	...	...	...	...	...	100	250	200	550	12-23	2,15 %
Brašno	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	170	170	5-6	3 %
Zemljano posude	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	100	100	5	5 %
Obradeni bakar	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	7	7	7	1 %
Bijeli luk	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	50	50	1	2 %
Kvasina	...	...	...	200	100	300	...	...	100	...	...	700	42	6 %
Med	...	...	...	...	1300	...	...	...	150	...	...	1450	232	16 %
Ječam	...	...	...	...	...	...	...	200	...	2850	...	3050	50,50	1,40 %
Voće	...	...	...	...	...	...	...	360	...	...	...	360	18	5 %
Riža	...	125	...	...	100	...	...	...	...	...	...	225	40-30	18 %
Konji	Broj	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3	3	90	30 %
Goveda	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	1	30	30 %
<b>Ukupno fiorina: 36.330,49</b>														

<sup>33</sup> Državni arhiv u Zadru. Prezidijski spisi Namjesništva, II/8. br. 18958/7129 od 08. 10. 1839.

Podaci izneseni u prethodne dvije tablice jasno potvrđuju u tekstu iznesene teze o kontinuiranosti trgovačkih kontakata između šibenske luke i bosanskog zaleđa, pri čemu treba imati na umu da ovoliki promet svjedoči o ukorijenjenosti takvih kontakata, s obzirom da se podaci odnose na razdoblje zabrane karavanskog prometa. Pored ukorijenjenosti podaci svjedoče i o sve primjetnijem gospodarskom i trgovačkom oporavku koji je nastupio nakon stabilizacije druge austrijske uprave. Iz analize samih brojčanih podataka dobiva se još jedna potvrda šibenske luke kao tranzitnog trgovačkog centra zaleđa, i to ponajprije u pogledu izvoza, s obzirom na očiti raskorak između robe uvezene u grad i izvezene iz grada. Također je očita činjenica šibenske luke kao opskrbljivača ostalih jadranskih središta, ponajprije prehrambenim proizvodima, kao i onima potrebnima u brodogradnji, te kao izvoznika vlastitih agrarnih viškova, uz značajan udio soli, ponajprije istarske provenijencije, što nije nimalo začuđujuće ima li se u vidu značajan pad proizvodnje šibenskih solana u navedenom periodu, kao i primarna potreba bosanskih trgovaca za tim proizvodom.

#### *4. 2. Trgovački odnosi s Anconom kao ogledni primjer sveopćih kretanja u drugoj polovici 18. stoljeća*

Imajući u vidu dokumentiranu intenzivnost pomorsko-trgovačkih kontakata Šibenika i Ancone, koja je u pojedinim razdobljima bila gotovo svakodnevna, kontakti tih dviju luka pružaju odličan primjer općih lučkih kontakata. Uvidom u pomorske regeste koje bilježe kontakte Šibenika s Anconom tijekom prve polovice stoljeća, lako je uočiti kontinuiranost plovidbe malim barkama, količinsku skromnost prevožene robe, kao i učestalo zadržavanje u ankonitanskoj luci iz sanitarnih razloga, potencirano strahom od kuge, uz naplatu svih lučkih pristojbi za tako dugotrajan boravak u luci, čime se šibenskim trgovcima nanosio značajan financijski gubitak. Tako je, primjerice, barka Michelea Barilija, koja je doplovila u Anconu 13. siječnja 1743. godine, zadržana u luci 28 dana, barka Antonia Serangelija koja je doplovila u istom razdoblju iz Šibenika i Premude 31 dan, a barka Pasqualina Buranella, koji je iz Šibenika u Anconu doplovio u Anconu u ožujku 1731. godine, 26 dana. S obzirom na kapacitete barki i ekonomsku moć brodarar i trgovaca tog vremena, jasno je da su na taj način prevožene male količine tereta, čijom prodajom nije mogao biti stvoren ozbiljan kapital koji bi omogućio značajan trgovački rast.

Situacija se, kao i u slučaju ostalih jadranskih luka, počela mijenjati sredinom četrdesetih godina, kada se sve više počelo trgovati tartanama, znatno većim brodovima od barki, zahvaljujući kojima su količine tereta bile značajnije. To je omogućilo pojavu značajnijih trgovaca s nekoliko brodova u posjedu i učestalije

prekojadranske kontakte, koji iz razloga i dalje prisutnih dugotrajnih lučkih karantena još uvijek nisu omogućili dosezanje odlučnog iskoraka u odnosu na dotadašnje stanje, što će se dogoditi sredinom šezdesetih godina.

Tako je u srpnju 1746. godine Ivan Premuda doplovio tartanom iz Šibenika u Anconu s 400 barila vina i 2 barila katrana, a u ožujku 1744. iz Šibenika je doplovio trabakul Pasqualea Mentecce s 14 barila vina i 18 barila soljenih maslina, obojica brodari iz Šibenika.<sup>34</sup>

Sredinom šezdesetih godina značajno se povećavaju količine robe koja je izvožena iz šibenske luke prema Anconi, uglavnom od strane domicilnih brodarka i trgovaca, pri čemu je dovoljno navesti primjere iz listopada 1763. godine, kada je barkom iz Šibenika u Anconu doplovio kapetan Santo Valerio s 55 barila sardela i 15 kutija katrana, te iz listopada sljedeće godine kada je zabilježen dolazak Giuseppea Fontane iz Splita i Šibenika s teretom od 135 barila sardela i 18 barila vina, da bi u zadnja dva desetljeća 18. stoljeća taj izvoz doživio pravi procvat, s obzirom na gotovo svakodnevnu kontinuiranu komunikaciju koja je tim intenzitetom potrajala sve do pada Mletačke Republike.

Primjeri tako učestale komunikacije su izrazito brojni. U lipnju 1784. godine u Anconu je s malim trabakulom doplovio Pietro Tuzzi iz Šibenika, s ciljem kupnje nepoznate količine raznih vrsta luka. U srpnju iste godine Matija Tenentov sa Zlarina, također s malim trabakulom, dolazi po iste artikle. Isti trgovac dolazi sljedeće godine na sajam u Senigalliju s 15 mijara vune. Na sajam u Senigalliju početkom kolovoza 1785. također trabakulom dolazi i kapetan Josip Sarameli. U srpnju 1785. kapetan Bartolomeo Appoloni, krenuvši bracerom iz Rovinja, u Šibeniku je ukrcao nekolicinu putnika za Anconu.

Početkom kolovoza 1787. godine trabakul kapetana Andrije Budinića zaustavio se u Anconi na putu sa sajma u Senigalliji prema Šibeniku, s velikom količinom robe, što je također slučaj s peligom Ivana Vojnovića iz Šibenika, koji je na proputovanju za Senigalliju.<sup>35</sup> Polovicom istog mjeseca u Anconu je doplovio već spomenuti Matija Tenentov Tabulović s velikom količinom vina iz Šibenika.

U srpnju 1788. Matija Tabulović ponovno dolazi s trabakulom iz Šibenika, noseći 10 mijara vune na sajam u Senigalliju, a nekoliko dana prije njega u Anconi se zaustavila bracara Pasqualina Rossinija s velikom količinom luka iz Senigallije na putu za Šibenik. Krajem istog mjeseca bracara Šibenčanina Francesca Guine dolazi iz Šibenika u Anconu s nekoliko putnika.

Početkom lipnja 1789. godine trabakul kapetana Josipa Saramelija stiže u Anconu iz Šibenika, noseći znatnu količinu katrana i drva za ogrjev, da bi u Anconi kupio luk koji odvozi u Šibenik. Tijekom srpnja u Anconi pristaju bracara

<sup>34</sup> Čolak, Nikola. Regesti marittimi Croati-Hrvatski pomorski regesti. Fonti documentarie, vol. 2. Padova, 1993., str. 431.

<sup>34</sup> Isto, str. 378.

Pasqualina Rossinija koji kupuje luk i razno voće za trgovinu u Šibeniku i trabakul Josipa Saramelija na putu za Senigalliju. U istom razdoblju pelig kapetana Josipa Žiga iz Boke kotorske stiže iz Šibenika bez tereta, da bi u Anconi kupio luk za prijevoz u Boku.

Tijekom 1790. godine u svibnju iz Šibenika stiže trabakul kapetana Josipa Saramelija i nastavlja put do Recanatija. Početkom lipnja pristiže trabakul Pasqualea Rossinija s teretom maslina i katrana, a u Šibenik se vraća s lukom. Već u srpnju isti trgovac se vraća u Anconu s velikom količinom maslina i osam barila katrana, da bi se u Šibenik vratio s 40 mijara luka.<sup>36</sup> Krajem kolovoza u Anconu pristiže trabakul Josipa Saramelija pod zapovjedništvom kapetana Michiela Pelosa s teretom katrana, da bi se u Šibenik vratio sa znatnom količinom luka. Početkom listopada iste godine u Anconu iznova uplovljava trabakul Josipa Saramelija s raznim teretom iz Šibenika, da bi se natrag vratio bez tereta.

U srpnju sljedeće 1791. godine također se bilježi putovanje Josipa Saramelija s raznim teretom iz Šibenika za Anconu.

Zadnje četiri godine mletačke uprave primjetan je sve izraženiji dinamizam kontakata svih dalmatinskih luka s Anconom, pa tako i šibenske.

Krajem travnja 1793. godine u Anconu uplovljava trabakul Josipa Saramelija s 400 stara žita, a po iskrcavanju tereta bez novog ukrcavanja kreće za Zadar i Šibenik. Potpuno isti slučaj trgovine isti kapetan obavlja polovicom svibnja. Krajem svibnja trabakul Petra Hranuellija iz Šibenika je doveo oko 600 stara žita za račun Juraja Milovića, da bi nakon isporuke tereta otplovio za Brač. Početkom lipnja u Anconu uplovljava bracara Jakova Perničića iz Fažane, kojom je iz Šibenika već spomenuti Antun Periša dovezao 300 stara žita. Krajem istog mjeseca iz Šibenika pristiže bracara Pasqualea Rossinija s 9 bačava katrana, a za Šibenik isplovljava sa znatnim količinama luka. Polovicom srpnja u Anconu uplovljava bracara Nikole Franovića iz Boke kotorske, koji iz Šibenika i Velog Lošinja dovozi katran i nastavlja plovidbu za Senigalliju, a bracara Pasqualea Rossinija u Anconi kupuje luk za transport u Šibenik. Početkom srpnja trabakul Josipa Saramelija zaustavlja se na putu iz Senigallije u Šibenik, kamo prevozi kupljeni luk, a krajem istog mjeseca ponovno dolazi iz Šibenika s teretom katrana, da bi iznova kupio luk.

Komunikacija Šibenika i Ancone je u 1794. godini bila prilično intenzivna, što se posebno odnosi na brodarku Saramelija. Već u ožujku Josip Sarameli dovozi žito iz Zadra, što isto ponavlja i u travnju. Početkom svibnja iz Šibenika dovozi katran, a u Anconi kupuje razne vrste koža, da bi početkom lipnja pristigao iz Venecije i nastavio put prema Zadru i Šibeniku s većom količinom luka. Početkom srpnja dolazi iz Šibenika s vunom te nastavlja prema Senigalliji, a krajem istog

---

<sup>36</sup> Čolak. Isto, str. 405.

mjeseca vraća se iz Senigallije i prevozi luk prema Šibeniku. Početkom kolovoza dovozi iz Šibenika putnike, a polovicom istog mjeseca iz Šibenika stiže bez tereta da bi kupio luk. Početkom rujna stiže iz Šibenika s teretom katrana, a vraća se s raznim voćem i povrćem, a krajem istog mjeseca prevozi 200 stara žita u ime Carla Fontane te se s teretom voća vraća u Šibenik.<sup>37</sup> Krajem svibnja iste godine trabakul Mattea Rossinija, Pasqualeovog sina, stiže iz Rovinja s teretom maslina i vraća se u Dalmaciju s teretom luka. Krajem lipnja obavlja istu aktivnost.

Polovicom srpnja grip Matije Branića iz Šibenika stiže u Anconu s teretom katrana i vune za račun trgovca Mitra Miškovića iz Skradina te nastavlja put za Senigalliju. Početkom kolovoza trabakul Marca Albierija iz Šibenika stiže s katranom i putnicima, a vraća se u Zadar i Šibenik s većom količinom luka. Krajem istog mjeseca Matteo Rossini nabavlja u Anconi voće i luk koje prevozi u Zadar i Šibenik, da bi polovicom listopada doplovio iz Šibenika s teretom katrana te produžio za Fano s raznim teretom.

Tijekom 1795. godine trgovina se odvijala i u zimskom periodu. Tako već početkom veljače Josip Sarameli dovozi 130 barila zobi iz Zadra, da bi se vratio u Šibenik s teretom bakalara. Polovicom travnja isti brodar donosi 150 barila zobi iz Obrovca za račun Carla Fontane, a u svibnju ponavlja istu trgovinu. Početkom kolovoza isti brodar na povratku iz Senigallije kupuje povrće i luk u Anconi te nastavlja put za Šibenik, a istu stvar ponavlja i u rujnu. Krajem prosinca iste godine trabakul Pasquala Rossinija donosi u Anconu 500 stara zobi iz Obrovca za račun Carla Fontane.

Tijekom 1796. godine u lipnju Josip Sarameli putuje u Anconu s raznim teretom, u rujnu tu aktivnost ponavlja, vraćajući se u Šibenik s teretom bakalara i luka, da bi krajem listopada isti brodar svojim trabakulom iz Šibenika dovezao 450 stara zobi i nastavio plovidbu iz Ancone prema Trogiru bez tereta.<sup>38</sup> Tijekom lipnja u Anconu također stiže trabakul Mattea Rossinija s raznim teretom i vraća se u Šibenik s lukom.

U posljednjoj godini mletačke vlasti pomorska trgovina između Šibenika i Ancone bila je na dotad najvišem nivou, što utemeljenim čini zaključak o snažnom gospodarskom udaru koji je pogodio Šibenik uvođenjem pomorske blokade Jadrana tijekom razdoblja francuske uprave. U 1797.-oj godini u pomorskim regestima Ancone zabilježena su čak 22 putovanja iz Šibenika prema toj luci.

Već tijekom ožujka trabakul ankonitanskog vlasnika Domenica Novelija dovozi iz Šibenika u Anconu vino, što krajem mjeseca ponavlja Luigi Novelli. Tijekom travnja istoimeni sin Josipa Saramelija u tri navrata uplovljava u Anconu s trabakulom Madona del Rosario, donoseći vunu iz Šibenika i vozeći

<sup>37</sup> Čolak. Isto, str. 432.

<sup>38</sup> Isto, str. 434.

raznu trgovačku robu u suprotnom smjeru, poput drva. To također ponavlja i u svibnju, a tijekom istog mjeseca bracara Giovannija Benussija iz Rovinja putuje prema Hvaru i Šibeniku s putnicima iz Ancone. Krajem lipnja Sarameli dolazi iz Šibenika s katranom, a odvozi luk u suprotnom smjeru. U istom periodu bracara Mattea Rossinija kupuje u Anconi raznu užad i luk koje prevozi u Šibenik. Tijekom svibnja Sarameli prevozi vino iz Ancone u Zadar, a u istom mjesecu Luigi Novelli dovodi putnike iz Šibenika te nešto katrana i drva. Tijekom lipnja bracara Giovannija Benussija, koja je došla s putovanja preko Venecije, Šibenika i Hvara s pet putnika, donosi vijesti o političkim previranjima.<sup>39</sup> Nekoliko dana nakon toga trabakul brodarka Saramelija prevozi iz Šibenika pet osoba te nešto katrana i drva. Istoga dana tartanon Giovannija Capare dovozi pet putnika i raznu robu iz Šibenika, a par dana nakon toga Domenico Novelli prevozi 12 putnika iz Šibenika i Zadra i nešto prehrambenih artikala. Početkom srpnja Josip Sarameli dolazi iz Zadra i Šibenika s teretom katrana i vune, a krajem istog mjeseca trabakul Mattea Rossinija iz Šibenika prevozi drvo i katran. Polovicom kolovoza trabakul Domenica Novellija doplovio je iz Šibenika s većom količinom sušenog mesa, srdelama, katranom i drvom. Krajem rujna trabakul ankonitanskog vlasnika Francesca Magiorana doplovio je iz Šibenika s četiri velike kese riže, a nekoliko dana nakon toga pristiže trabakul Matije Bračica iz Šibenika s troje putnike i velikom količinom mesa. Konačno, posljednjeg dana listopada trabakul Domenica Novellija je doplovio iz Šibenika i Molata s teretom srdela i drva za ogrjev, nakon čega, zbog pada Venecije i neizvjesnosti koju je taj čin prouzročio, neko vrijeme prestaje trgovačka komunikacija između dalmatinske i apeninske obale, pa tako i između Šibenika i Ancone.

Analizom navedenih podataka uočava se raznovrsnost trgovačke robe koja se kretala između ovih dviju luka, ali s jasnom prepoznatljivošću konjunktivnih artikala, poput luka, raznih vrsta ribe, maslina, vune, drva za ogrjev, katrana i sl. Pored toga u samom Šibeniku dolazi do pojave dviju velikih brodarskih obitelji, Sarameli i Rossini, koje su po dinamici putovanja, posebice tijekom ljetnog perioda, gotovo bez prestanka plovile na relaciji između ove dvije luke, a i šire. Njihova predanost poslu, a ujedno i intenzitet uspostavljenih veza, lako se iščitavaju u činjenici pojave zimske plovidbe preko Jadrana, kao i u činjenici da je jedno od putovanja poduzeto 26. prosinca, u vrijeme blagdana, u ime trgovca Carla Fontane, koji se očito profilirao kao značajan regionalni veletrgovac. U konačnici, ovalika brojnost i kontinuitet veza, a u neku ruku i uključenost brodarka iz gotovo iz svih jadranskih krajeva u šibensko-ankonitansku komunikaciju, svjedoči o jednom mikrosvijetu vezanom uz more i gotovo neprestanoj plovidbi te doticaju s ljudima istog životnog poziva, što je umnogome utjecalo na identitetska prožimanja na prostoru jadranskog areala u razdoblju dugog trajanja.

---

<sup>39</sup> Isto, str. 239.

## 5. ZAKLJUČAK

Imajući u vidu kompleksnost i višeslojnost problematike kojoj je ovaj rad posvećen, kao i izraziti političko-društveni dinamizam problematiziranog razdoblja, jasno je da se ovaj rad ne može promatrati u svjetlu konačnog zaokruživanja ove teme, već samo kao osnovna smjernica za daljnja istraživačka promišljanja. Već i letimičnim uvidom u prethodna poglavlja, nemoguće je ne uočiti sve intenzivniju pomorsko-trgovačku komunikaciju na cijelom jadranskom prostoru u drugoj polovici 18. stoljeća, u kojoj je važno mjesto zauzimala i šibenska luka, sukladno vlastitim mogućnostima i kapacitetima. Takav rast jadranske pomorske trgovine omogućen je prije svega identičnim trendovima na cijelom europskom prostoru, potaknutim industrijskom revolucijom i sve raširenijim tržištem, ali i povoljnim geopolitičkim okolnostima te sve uočljivijim aktivnim odnosom jadranskih država spram vlastitim lukama. Imajući u vidu takve preduvjete, snažan iskorak koji je zabilježen u svim jadranskim lukama tog doba nije nimalo iznenađujući. Prvi značajniji pokazatelji navedenog rasta manifestirali su se sredinom šezdesetih godina 18. stoljeća u svim jadranskim lukama, ujedno uzrokujući značajne društveno-gospodarske promjene, što se ponajprije odnosi na sve veću gospodarsku preorijentaciju k pomorskoj trgovini i brodarstvu, ali i na začetak promjena u odnosima moći, u prvom redu nauštrb do tada neprikosnovene Venecije. Komunikacija među jadranskim lukama postaje sve intenzivnija i dovodi do ozbiljnih infrastrukturnih ulaganja, sveopćeg rasta brodarstva i povećanja broja trgovaca. Dolazi do pojave ustaljenih plovidbenih ruta među najvećim lukama te do značajnog rasta lučkih aktivnosti Venecije, Trsta, Dubrovnika, Rijeke, Ancone, ali i većih albanskih i dalmatinskih luka. Šibenska luka je u takvim kretanjima počela igrati nezanemarivu ulogu, koristeći brojne komparativne prednosti i povoljna trgovačka kretanja, no istovremeno ne iskačući iz dalmatinskog konteksta mletačke pomorsko-trgovačke periferije.

Nespремnost političke elite Republike za provođenje dubinskih društveno-političkih reformi, čemu je znatno pomogla i činjenica novog trgovačko-pomorskog uzleta državnog središta, unatoč iskazanim intencijama za unapređenjem dalmatinskog gospodarstva, umnogome je limitirala mogućnosti dosezanja punih trgovačkih kapaciteta dalmatinskih luka u cjelini, pa tako i šibenske. U okviru pak mogućeg razvoja trgovačkih mogućnosti druge polovice 18. stoljeća šibenska je luka dobrim dijelom pokrenula pozitivne trendove razvoja, koji su nakon sveopće stagnacije tijekom Napoleonskih ratova, do punog izražaja došli stabilizacijom druge austrijske uprave, tj. od tridesetih godina 19. stoljeća.

Specifičnost šibenskog areala, s jedne strane, kao i odlična zaštićenost luke te povoljan geografski smještaj, s druge strane, u konačnici su utjecali na povećanje gospodarskih i trgovačkih mogućnosti grada i njegove luke.

Činjenica da je u šibenskom gospodarskom sustavu svaka cjelina gradskog areala, otočna, obalna i kopnena igrala vrlo važnu ulogu, utječući na gradsku okrenutost svim navedenim područjima, što s ostalim dalmatinskim gradovima, okrenutima pretežno svojoj maritimnoj komponenti, nije bio slučaj, stvorila je od tog grada svojevrsan regionalni fenomen. Pored takve orijentiranosti, specifičnost Šibenika se očitovala i u činjenici egzistencije pretežno novog stanovništva u gradu te u njegovoj ulozi najvećeg urbanog središta triplex-confiniuma, koje je cijeli taj prostor višegraničja povezivalo s ostalim jadranskim lukama, tvoreći od njega stjecište trgovačkog svijeta raznih provenijencija, od onih iz balkanskog zaleđa do onih s Apeninskog poluotoka. Takva uloga, potencirana i činjenicom da je grad bio glavno prometno čvorište cijelog Pokrčja, a preko graničnog prijelaza Grab i gravitirajućih bosanskih krajeva, odredila je njegovoj luci ulogu svojevrsne poveznice balkanskog i mediteranskog svijeta, koja se očitovala u pretežno tranzitnom karakteru njenih pomorsko-trgovačkih kontakata. U trenutku kada je tijekom prve austrijske uprave luka suvremenom cestovnom infrastrukturom, putem projekata Šibenčanina Frane Zavorea, koja je pratila stare karavanske putove, povezana s trgovački joj gravitirajućim krajevima, ostvaren je značajan iskorak koji skora pomorska blokada Jadrana te prekid glavnine trgovačkih aktivnosti tijekom francuske uprave, nisu mogle poništiti i vratiti grad i njegovu luku na početne pozicije, prije uzleta u zadnja dva desetljeća 18. stoljeća. Da je tome tako svjedoče i podaci o količinama prevezene trgovačke robe između bosanskih krajeva i gradske luke krajem dvadesetih i početkom tridesetih godina 19. stoljeća, čije brojke jasno govore u prilog tezi o postavljanju značajnih temelja za razvoj pomorske trgovine i dosezanje maksimalnih lučkih kapaciteta krajem 18. stoljeća, što je u konačnici rezultiralo snažnim razvojem u drugoj polovici 19. stoljeća.

Kontinuiranost i intenzivnost trgovačkih kontakata na cijelom jadranskom prostoru u promatranom razdoblju došla je do izražaja upravo u nastavljanju tih aktivnosti s još većim kapacitetima po završetku Napoleonskih ratova, a činjenica brojnih suverenitetnih previranja, geopolitičkog interesa velikih europskih sila za jadranski prostor, kao i pojave jadranske orijentacije Habsburške monarhije, što je u razvoju dalmatinskih luka u budućnosti, temeljen pripadnosti tom državnom entitetu, igralo značajnu ulogu, utjecali su na činjenicu da se ovo razdoblje smatra jednim od najintenzivnijih na dalmatinskom prostoru u novije doba, što dodatno osnažuje istraživački interes i fokusiranost na društveno-gospodarsku problematiku tog doba.

Svi navedeni podaci i pokazatelji općih procesa u konačnici ukazuju na zaključak o intenzivnoj ulozi Šibenika i njegove luke u procesima izrazitog rasta trgovačko-pomorske komunikacije na jadranskom prostoru u navedenom periodu te na Šibenik kao fenomen vlastitog geografskog smještaja i eko-historijskog razvoja u kontekstu trgovačko-kulturnih prožimanja dvaju svjetova u mediteranskom urbanom središtu, životno ovisnom o komunikaciji s balkanskim zaleđem.

## IZVORI I LITERATURA

*Izvori:*

1. Državni arhiv u Splitu. *Arhiv mapa za Istri u Dalmaciju*-ko. 159-Šibenik.
2. Državni arhiv u Splitu. *Glavna uprava dalmatinskih rudnika*, god. 1837.
3. Državni arhiv u Splitu. *Lučka kapetanija prvog reda Split*. broj. 1655. god. 1876.
4. Državni arhiv u Splitu. *Obiteljski arhiv Fanfogna-Garagnin*. HR DAST 156-ILG 10/II-XVI Zahtjevi dalmatinskih gradova.
5. Državni arhiv u Zadru. *Arhiv općine Šibenik*-Spisi šibenskog kneza-lučki ured-trgovina 1795-1797.
6. Državni arhiv u Zadru. *Spisi Generalnog providurstva-tit*. VII-trgovina. god. 1806.

*Tiskana građa:*

1. *Almanacco provinciale della Dalmazia*. Zadar, 1822.
2. Bajić-Žarko, Nataša. *Arhiv mapa za Istru i Dalmaciju*. Split, 2006.
3. Čolak, Nikola. *Regesti marittimi Croati-Hrvatski pomorski regesti-Settecento*, Navigazione nell' Adriatico. Padova, 1985. sv. 1.
4. Čolak, Nikola. *Regesti marittimi Croati-Hrvatski pomorski regesti-Settecento*, Navigazione nell' Adriatico. Padova, 1993. sv. 2
5. Fortis, Alberto. *Put po Dalmaciji*. Split, 2004.
6. Garagnin, Ivan-Luka. *Ekonomsko-politička razmišljanja o Dalmaciji*. Split, 1995.
7. *Građa i prilozi za povijest Dalmacije 20*. Iz korespondencije Dominika i Ivana Luke Garagnina. Split, 2005.
8. *Il regio Dalmata-Kralški Dalmatin*. Zadar 1806-1810.
9. Krmpotić, Ljudevit. *Car Franjo I u Hrvatskoj 1818. godine*. Čakovec, 2002.
10. Napoleon i njegova uprava na istočnoj obali Jadrana i na području istočnih Alpa. *Vodič kroz arhivsku građu 1806-1814*. Zagreb, 2005.

*Literatura:*

1. Ara-Magris. *Trst-identitet granice*. Zagreb, 2002.
2. Bego, Marin. *Niz našu obalu*. Split, 2006.
3. Bertoša, Miroslav. *Istra, Jadran, Sredozemlje-identiteti i imaginariji*. Zagreb, 2003.

4. Bjažić, Slavko. *Zlarin-kratka povijest i rječnik*. Zagreb, 2002.
5. Božić-Bužančić, Danica. *Južna Hrvatska u europskom fiziokratskom pokretu*. Split, 1996.
6. Božić-Bužančić, Danica. *Obitelj Garagnin i njezino djelovanje u Dalmaciji*. Ekonomsko-politička razmišljanja o Dalmaciji. Split, 1995.
7. Burke, Peter. *Što je kulturalna povijest*. Zagreb, 2006.
8. Celio-Cega, Fani. *Život s morem u Trogiru od polovice 18. do polovice 19. stoljeća*. Trogir, 2002.
9. Chapin Lane, Frederic. *Povijest Mletačke Republike*. Zagreb, 2007.
10. Ciriaco, Salvatore. L'olio a Venezia in età moderna. I consumi alimentari e gli altri usi. *Alimentazione e Nutrizione, sec. XIII-XVIII*. Firenze, 1997. str. 301-312.
11. Ćuzela, Josip. *Šibenski fortifikacijski sustav*. Šibenik, 2005.
12. Čulinović, Ferdo. Šibenik od pada Venecije do sloma francuske vlasti 1797-1813. *Zbornik Šibenik* 1976.
13. Ćosić-Vekarić. Dubrovačka Republika u 18. stoljeću. *Povijest Hrvatske knjiga druga*. Zagreb, 2005.
14. Dujmović, Frano. Urbanistički razvoj šibenske luke. *Pomorski zbornik*. sv. 2. Zadar, 1962. str. 1439-1453.
15. Faber, Eva. Trieste and the Austrian Littoral 1700-1815. *Ottocento*. Trst, 1990.
16. Fijo, Oliver. Pomorstvo otoka Oliba. *Radovi JAZU (1958) 4-5*. Zadar.
17. Foretić, Vinko. *Povijest Dubrovnika do 1808*. 2. Zagreb, 1980.
18. Friganović, Mladen. Geografske osnove položaja i razvoja Šibenika. *Zbornik Šibenik*. Šibenik, 1976. str. 13-25.
19. Grmek, Mirko. Zdravstvene prilike i medicina u Šibeniku do početka 20. stoljeća. *Zbornik Šibenik*, 1976.
20. Harris, Robin. *Povijest Dubrovnika*. Zagreb, 2006.
21. Horvat-Levaj, Katarina. Tomaso Napoli u Dubrovnika. *Umjetnički dodiri dviju jadranskih obala u 17. i 18. stoljeću*. Split, 2007.
22. Jelavich, Barbara. *History of the Balkans-eighteenth and nineteenth centuries*. Cambridge, 1999.
23. Kolanović, Josip. *Šibenik u kasnom srednjem vijeku*. Zagreb, 1995.
24. Kozličić, Mithad. *Hrvatsko brodogradništvo*. Split-Zagreb, 1993.
25. Luetić, Josip. *O pomorstvu Dubrovačke Republike u 18. stoljeću*. Dubrovnik, 1959.
26. Malkolm-Hardy, Scott. Britanska ratna mornarica, Rijeka i Adamić. *Adamićevo doba 1780-1830*. Rijeka, 2005.
27. Malkolm-Hardy, Scott. *Velika Britanija i rat na Jadranu 1805-1815*. Split, 2006.
28. Malkolm, Noel. *Bosnia-a short history*. London, 2002.

29. Maštrović, Vjekoslav. Brodarstvo Dalmacije u prvoj austrijskoj vladavini (1797-1806). *Pomorski zbornik (1968)* knj. 6. Zadar.
30. Maštrović, Vjekoslav. *Posljednji gusari na Jadranskom moru*. Zagreb, 1982.
31. Mazower, Mark. *Salonica, city of ghosts, christians, muslims and jews 1430-1950*. London, 2005.
32. Messina, Michaela. *Trst, sudbina luke i građana na razmeđu 18. i 19. stoljeća*. Rijeka, 2005.
33. Moačanin, Nenad. Bosna u 18. stoljeću. *Povijest Hrvata-knjiga druga*. Zagreb, 2005.
34. Novak, Grga. *Prošlost Dalmacije*. Split, 2004.
35. Novak, Grga. Šibenik u razdoblju mletačke vladavine 1412-1797. *Zbornik Šibenik 1976*.
36. Novak, Maja. Generalni providuri Dalmacije i Albanije u 18. stoljeću. *Radovi JAZU (1958) 4-5*. Zadar.
37. Obad, Stijepo. Ekonomski, socijalni i politički razvoj Šibenika 1814-1859. *Zbornik Šibenik 1976*.
38. Quataert, Donald. *The Ottoman Empire 1700-1922*. Cambridge, 2007.
39. Pederin, Ivan. *Mletačka uprava u Dalmaciji (1409-1797)*. Zadar, 1998.
40. Perić, Jelka. Povijest šibenskih solana. *Zbornik za život i običaje Južnih Slavena (1936) 2*. Zagreb.
41. Peričić, Šime. *Dalmacija uoči pada Mletačke Republike*. Zagreb, 1980.
42. Peričić, Šime. *Gospodarska povijest Dalmacije od 18. do 20. stoljeća*. Zadar, 1998.
43. Peričić, Šime. *Gospodarske prilike Dalmacije od 1797. do 1848. godine*. Split, 1993.
44. Peričić, Šime. *Pomorska trgovina Dalmacije u devetnaestom stoljeću*. Zadar, 1995.
45. Peričić, Šime. Prilog poznavanju brodarstva i pomorske trgovine šibenske regije u 18. stoljeću. *Radovi Instituta za hrvatsku povijest (1975) 7*. Zagreb.
46. Pilić, Šime. Socijalna ekohistorija krajeva uz rijeku Krku (1500-1800) u suvremenim putopisima. *Triplex Confinium Ekohistorija (1500-1800)*. Split, 2003.
47. *Povijest Venecije*, sv. 2. (Gherardo Orthali, Gaetano Cozzi, Michael Knapton). Zagreb, 2007.
48. Roksandić, Drago. *Triplex Confinium (1500-1800)-Ekohistorija*. Split, 2003.
49. Roksandić, Drago. *Triplex Confinium*. Zagreb, 2000.
50. Rubić, Ivo. *Naši otoci na Jadranu*. Zagreb, 1952.
51. Slukan-Altić, Mirela. *Povijesna geografija rijeke Krke-kartografska svjedočanstva*. Šibenik, 2007.

52. Smith, Adam. *Bogatstvo naroda-istraživanje prirode i uzroka bogatstva naroda*. Zagreb, 2007.
53. Smoljan, Vlado. *O nekim uzrocima siromaštva Hercegovine u prošlosti-odabrana poglavlja iz ekonomske historije*. Mostar, 2006.
54. Soldo, Josip-Ante. *Grimanijev zakon*. Zagreb, 2006.
55. Strgačić, Ante-Marija. Ribanje i ribarski obrt u Dalmaciji druge polovice 18. stoljeća gledan očima jednog zapadnog naturaliste. *Radovi JAZU (1955) 2*. Zadar.
56. Škarica, Miloš. Lazareti sv. Lazara i sv. Marije u Šibeniku. *Zbornik Šibenik 1976*.
57. Šupuk, Ante. Engleske pomorske akcije na šibenskom području u doba francuske vlasti u Dalmaciji. *Zbornik Šibenik 1976*.
58. Traljić, Seid. Trgovina Bosne i Hercegovine s lukama Dalmacije u 17. i 18. stoljeću. *Pomorski zbornik (1976) 6*. Zadar.
59. Viggiano, Alfredo. Dallo stato paterno all'età dei codici. Aspetti sociali delle pratiche giudiziarie nei territori veneti tra caduta della Repubblica e Restaurazione. *L'area altoadriatica dal riformismo veneziano all'età napoleonica*. Venecija, 1998. str. 247-271.
60. Vrandečić-Bertoša. *Dalmacija, Dubrovnik i Istra u ranom novom vijeku*. Zagreb, 2007.
61. Županović, Šime. *Hrvati i more 1 i 2*. Zagreb, 1995.
62. Žuvić, Marijan. *Split, luka*, 500-50-5. Split, 2007.

***Dragan Markovina***

UDC: 339 (497.5 Šibenik : 450) "17/18"  
94 (497,5 Šibenik) "17/18"  
Original scientific paper

**THE ŠIBENIK PORT IN THE CULTURAL EXCHANGE  
OF THE TWO ADRIATIC COASTS IN THE LATE 18<sup>th</sup>  
AND THE EARLY 19<sup>th</sup> CENTURY**

**Summary:** *This paper is focused on the maritime-commerce relations in the Adriatic region in the late 18th and the early 19th century, observed from the perspective of the Šibenik port and its relations to other Adriatic port centres. Special emphasis has been laid on the cause-effect development of maritime commerce and Dalmatian shipping, as well as on the consolidation of the Adriatic economic system whose functioning depended on the continuant merchant trade between Bosnian hinterland, Dalmatian and Istrian ports, and Venice as the centre of these trade movements. All the previously mentioned processes gain in significance if we take into consideration the geopolitical and war turmoil in the period concerned, which also brings into focus a study of correlation between maritime trade and the turbulent political circumstances, considerably affecting the everyday social trends.*

**Key words:** *the Šibenik port, Šibenik, Adriatic region, maritime-trade contacts, social-economic trends*

***Dragan Markovina***

UDC: 339 (497.5 Šibenik : 450) ”17/18”  
94 (497,5 Šibenik) ”17/18”  
Lavoro scientifico originale

## **PORTO DI SEBENICO IN CAMBII COMMERCIALI E CULTURALI DI DUE COSTE ADRIATICHE TRA SETTECENTO E OTTOCENTO**

**Riassunto:** *Nel centro d'interesse di questo lavoro si trovano le relazioni marittimo-commerciali sul territorio adriatico alla fine del Settecento ed al inizio del Ottocento, osservati attraverso il porto di Sebenico e le relazioni con gli altri centri portuali adriatici. L'accento speciale si mette alla relazione causale consecutiva dello sviluppo del commercio marittimo e della navigazione dalmatica, ed anche dell'integrazione del sistema economico adriatico, il quale funzionamento dipendeva dal cambio commerciale della retroterra bosniaca, dai porti dalmatici ed istriani e da Venezia come il centro di tutti i movimenti commerciali. Tutti questi processi diventano più importanti a causa delle fermentazioni geopolitiche e guerreschi nel tempo citato. Per questo al fuoco del lavoro è l'esplorazione del rapporto del commercio marittimo e delle occasioni politiche turbolenti, il quale aveva molta influenza ai movimenti sociali d'ogni giorno.*

**Parole chiavi:** *porto di Sebenico, Sebenico, spazio adriatico, contatti marittimo-commerciali, movimenti sociale-economici.*