

**GOSPODARSKI POTENCIJALI POKRČJA U SVJETLU
PROTOINDUSTRIJALIZACIJSKIH KRETANJA
(NA PRIJELAZU 18. I 19. STOLJEĆA)**

Sažetak: *Značajnim proširenjem teritorija Mletačke Dalmacije duboko u zaleđe, nakon mirovnih ugovora iz 1699. i 1718. godine, nakon kojih je nastupilo razdoblje dugotrajnog mira na mletačko-osmanskoj granici, stvorene su temeljne pretpostavke za konsolidaciju gospodarskih kretanja na promatranom prostoru. Kako su takva kretanja bila praćena sveopćim porastom pomorsko-trgovačkih odnosa na jadranskom prostoru, a posljedično s time i većim značajem i razvojem brojnih drugih jadranskih luka, pored mletačke taj proces također je zahvatio i dalmatinske luke, s posebnim naglaskom na drugu polovicu 18. stoljeća. U tim kretanjima značajnu ulogu tranzitnih pomorsko-trgovačkih središta imale su šibenska i skradinska luka, pri čemu je porast lučkih aktivnosti posljedično utjecao i na razvoj prvih manufakturnih pogona, na početak eksploatacije ugljena u Siveriću te na inicijativu za izgradnjom suvremenih cestovnih prometnica na samom kraju mletačke uprave.*

Ključne riječi: *Šibenska luka, Skradin, Mletačka Dalmacija, cestogradnja, brodarstvo, manufakturni pogoni.*

Uvod

Nastupom višedesetljetnog mira i značajnim proširenjem teritorija Mletačke Dalmacije duboko u zaleđe, na isteku 17. stoljeća prostor dalmatinskog kopnenog zaleđa našao se u potpuno novom kontekstu u odnosu na iskustvo prethodnih stoljeća. Navedeni kontekst, poremećen tek perifernim ratnim sukobima u posljednjem mletačkom ratu, vođenom u razdoblju 1714.-1718. godine, nakon kojega je mletački teritorij proširen i na Imotsku krajinu, uvjetovao je izgradnju novog dalmatinskog društva te ujedno omogućio stanoviti gospodarski uzlet pokrajine u cjelini. Taj uzlet u prvom redu se odražavao u porastu pomorske trgovine, ponajprije tranzitne, ali i paralelno s tim u pokretanju prvih protoindustrijskih pogona na dalmatinskom prostoru. Sva navedenja kretanja egzemplarno su se

ogledala u arealu rijeke Krke, s posebnim naglaskom na dva urbana središta: Šibenik i Skradin. Posebnost Pokrčja isticala se ponajprije u činjenici odlične strateške pozicioniranosti na ruti trgovačkih putova iz Bosne prema jadranskoj obali, što je bilo omogućeno tokom rijeke Krke koja je transverzalno presijecala taj prostor. Upravo zahvaljujući toj geografskoj pogodnosti, kao i zahvaljujući činjenici odlične strateške pozicioniranosti Skradina na njezinom ušću te neposrednoj blizini dobro zaštićene šibenske luke, ta dva grada postali su značajni trgovački centri na razmeđu dvaju stoljeća. Takav trgovački razvoj umnogome je potaknuo integraciju kopnenog i obalnog društva, ujedno utječući na povećanje broja domicilnih trgovaca, kako onih nastanjenih na kopnu, tako i onih nastanjenih na obali. Na taj način započeti su procesi skromne akumulacije kapitala te je došlo do pojave prvih manufakturnih pogona u Šibeniku i Skradinu. Sve veći razvoj trgovačkih kretanja utjecao je i na odluku mletačkih vlasti da šibenskom inženjeru Frani Zavoreu ponudi projektiranje i izgradnju nove cestovne mreže koja je trebala spajati unutrašnjost s obalom, ali i obalne gradove međusobno. Započeti i dobrim dijelom realizirani projekti cestogradnje završeni su tijekom prve austrijske uprave, da bi ih u razdoblju francuske uprave zamijenila mreža francuskih cesta koja se protezala isključivo kroz unutrašnjost Dalmacije, prateći obalu, s naglaskom na prostor Pokrčja. U konačnici, sa stabilizacijom druge austrijske uprave i počecima eksploatacije siveričkog ugljena, koja se poklopila s osnutkom tršćanskog Lloydja, došlo je do potpune integracije kopnenog i obalnog prostora te do značajne iskorištenosti gospodarskih potencija Pokrčja.

1. Cestovni pravci

Naglašeni geografski potencijal Pokrčja na prirodnim putovima iz Bosne prema lukama Šibenika i Skradina do kraja je ostvaren pokretanjem izgradnje cestovnih pravaca u posljednjem desetljeću mletačke uprave. Prva austrijska uprava nastavila je sa započetom izgradnjom cestovnih pravaca prema 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 kasnijom 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 se spojila s mletačkom cestom Trogir-Split, a koja je ujedno umnogome olakšala intenzivnu trgovačku komunikaciju Šibenika s bosanskim zaleđem (Slukan-Altić, 2007.). Osim ovih velikih zahvata izgrađena je i cesta na relaciji 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.

Ta ulaganja u izgradnju prometne infrastrukture, na kraju 18. i početkom 19. stoljeća, svojim su kapacitetima odgovarala tadašnjim trgovinskim i putničkim potrebama, no sa stabilizacijom prilika i novim gospodarskim uzletom u drugoj polovici 19. stoljeća, grad i regija su iskoristili aktualni trenutak te znatno unaprijedili i modernizirali prometnu mrežu. Tako je 1877. godine puštena u promet željeznička pruga Siverić-Split s odvojkom za Šibenik, preko Perkovića, da bi 1888. godine bila dovršena i izgradnja željezničkog spoja Siverića s Kninom, zahvaljujući kojem je Šibenik u potpunosti povezan sa zaleđem, što je umnogome utjecalo na povećanje lučkog prometa i sveopći porast gospodarskih aktivnosti. (Grubišić, 1976.).

2. Šibenska luka

Šibenska luka je u periodu druge polovice osamnaestog stoljeća bila u određenoj mjeri korak iza zadarske i splitske, no sa 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, te je zahvaljujući toj činjenici počeo 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. Pored činjenice dolaska visoke politike u grad, koja je ipak imala utjecaja na manji krug ljudi, razvitak obrtništva te utemeljenje kulturnih okupljališta po uzoru na zapadnoevropsku praksu imali su značajniji utjecaj na svakodnevni gradski život, omogućivši s jedne strane

snažniju ekonomsku integraciju s prostorom zaleđa, koje je bilo glavni potrošač obrtničke proizvodnje, a s druge sve izraženiju involviranost u europske kulturne procese tog doba.

U drugoj polovici 18. stoljeća šibenska luka se 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 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 samog grada i njegove luke. Sličnu poziciju imao je i Skradin, kojemu je zbog idealnog obalnog smještaja gravitiralo prostrano kopneno ličko i bosansko zaleđe, što mu je omogućilo da se tijekom osamnaestog stoljeća pretvori u ozbiljnog trgovačkog konkurenta samom Šibeniku, uzrokovavši sukob između šibenskih i skradinskih trgovaca. 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 mnogo 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. Tih četrdeset trgovaca bilo je, prema vrsti proizvoda i opsegu trgovačkih aktivnosti, podijeljeno u tri razreda. U prvom razredu, kojem su pripadali trgovci svim dostupnim proizvodima na veliko i malo, poput žita, ulja, rakije, sira, voća, povrća, riže, sukna, koža, užadi, platna, željeza, katrana, voska, obuće i odjeće, bilo je ih je četrnaest, u drugom, koji je trgovao istim proizvodima, ali u nešto manjem opsegu šesnaest, a u trećem, koji se bavio isključivo trgovinom na malo za potrebe domicilnog stanovništva osamnaest (DAZ, Spisi šibenske općine).

O sve većem značaju gradske luke u jadranskim trgovačkim kretanjima najbolje svjedoči porijeklo samih 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. (Peričić, 1978.).

Najveći broj trgovina nalazio se u gradskoj luci, što je i logično s obzirom da su tamo bila smještena skladišta robe.

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 (Peričić, 1978.). Zahvaljujući toj činjenici žito je ujedno bilo i najzastupljeniji artikl u šibenskoj trgovini s ostatkom 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 (Peričić, 1978.). Osim žita, u druge dalmatinske luke izvožene su male količine ulja i vina, također ponajprije na kvarnerske otoke te ponekad čak i u Split i Brač. No, s obzirom da su najveći viškovi tih proizvoda 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 navedenog u Šibeniku su u drugoj polovici osamnaestog stoljeća bokeljski trgovci dolazili prodavati prerađevine 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 usmjeriti kompletan dalmatinski izvoz u Veneciju te 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 (Peričić, 1978.).

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 čemu je 1774. godine zabilježeno da je samo jednim brodom izvezeno oko 100 barila ulja (Peričić, 1978.). 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. Iako je u navedenom periodu proizvodnja ulja, sukladno navedenim podacima, bila u značajnom porastu, bilo je još prostora za povećanje proizvodnje.

To se ponajprije odnosi na Skradin, iako ne treba zanemariti ni značaj ostalih obalnih i otočnih mjesta u gospodarstvu grada tog vremena. Sam Skradin se zahvaljujući svom odličnom geografskom položaju, unatoč činjenici da je bio pod gradskom jurisdikcijom, s vremenom razvio i u trgovačkog suparnika Šibeniku, što je uzrokovalo sukobe među šibenskim i skradinskim trgovcima. Skradin je tijekom cijelog osamnaestog stoljeća imao razvijene trgovačke kontakte s bosanskim zaleđem, da bi od 1777. godine u nj bosanske karavane prispijevale gotovo svakodnevno, što je rezultiralo potrebom za izgradnjom nove bazane za skladištenje robe. Šibenski trgovci su godinama uspješno kočili tu inicijativu, da bi nova bazana konačno bila izgrađena 1787. godine uz angažman generalnog providura Francesca Faliera. Struktura skradinske trgovine bila je gotovo jednaka šibenskoj, uz jedinu razliku da Skradin nije izvezio soljenu ribu i maslinovo ulje. Jednako kao i u Šibeniku, trgovci su bili podijeljeni u tri razreda, a bilo je oko trideset. Ono što posebno ukazuje na dinamizam skradinske luke tog vremena jest činjenica da je veći dio tih trgovaca bio iz Italije ili iz bosanskog zaleđa, kao i to da je brojnost dućana uzrokovala imenovanje jedne cijele gradske ulice ulicom dućana. Kao što je već rečeno, trgovački smjerovi kao i vrsta robe bili su istovjetni šibenskom slučaju, što podrazumijeva kontakte Skradina s bosanskim zaleđem

s jedne strane, te s Venecijom, Hrvatskim primorjem, Papinskom državom i Napuljskim kraljevstvom s druge strane, u vidu izvoza trgovačke robe pristigle iz bosanskog zaleđa, poput žita, katrana i sirovog željeza te uvoza manufakturne robe i riže iz Venecije, kao i brodograđevnog drva iz Rijeke i Senja.

Po stabilizaciji prilika s nastupom druge austrijske uprave i ponovnom uspostavljanju karavanske trgovine s Bosnom, znatno je povećan promet u šibenskoj luci. Pored ovih činjenica na njegovo povećanje utjecao je i osnutak trččanskog Lloyda 1836. godine, koji je za potrebe svojih parobroda otkupljivao cjelokupnu proizvodnju ugljena iz siveričkog rudnika, ali i primjetan razvoj manufakturnih djelatnosti u gradu. To je dovelo do značajnog povećanja trgovačkog prometa u Šibeniku koji je svoj vrhunac doživio 1843. godine te dvije godine nakon toga, tj. 1845. godine, tijekom koje na pazarne dane u Šibenik i Skradin dolazilo između 500 i 600 natovarenih konja, u prvom redu iz Bosne. Neprodani višak robe koji bi na taj način prispijevao u ta dva grada, odvozio se dalje prema Trstu, koji je bio vodeće jadransko trgovačko središte tog doba (Obad, 1976.).

Šibenska luka je i u tom razdoblju imala primjetan izvozni karakter, ponajprije zahvaljujući spomenutom izvozu ugljena, ali i izvozu agrarnih viškova. Iz luke su se u tom razdoblju izvozili stočarski proizvodi, plodine, katran, željezo te od domaćih proizvoda u prvom redu šibensko vino maraska, maraština i tartaro, rakija, ulje, sol i sušena riba. Siverički ugljen, koji je eksploatiralo Jadransko rudarsko društvo, skladištio se u šibenskoj luci, a izvezio se u Trst, Veneciju, Anconu, Aleksandriju, Smirnu i Rijeku (Obad, 1976.).

U konačnici, krajem 19. i početkom 20. stoljeća dolazi do još jednog povećanja tranzitnog prometa šibenske luke, uzrokovanog osnivanjem Steinbeissovog poduzeća za izvoz bosanskog drva, zahvaljujući čemu je 1904. godine iz luke izvezeno 7. 391 vagona ugljena i 3. 924 vagona drvene građe (Grubišić, 1976.).

3. Brodarstvo, gospodarski potencijali i manufakturni razvoj

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 (Vrandečić i Bertoša, 2008.).

Takva situacija u šibenskom brodarstvu zadržala se i u drugoj polovici 19. stoljeća, pa je tako 1854. godine u šibenskom kotaru bilo svega devetnaest peliga i bracara u Velikoj obalnoj plovidbi, među kojima su se izdvajali pelig Ivana Lappene sa Zlarina i bracara Giovannija Inchiostrija iz Šibenika (Obad, 1976.).

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 djelatnost, u pravilu vrlo konjunkturnu 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 brodicica (Peričić, 1978.). 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 (Rubić, 1952.).

U gradu se tako već od početka dvadesetih godina počinje razvijati sitni obrt, što rađa 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 proizvodnju od 1 000 boca godišnje te voštarnice i radionice odijela (Obad, 1975.).

Već i letimičnim uvidom u navedene podatke stječe se jasna slika stabilizacije prilika s nastupanjem druge austrijske uprave, koja je umnogome paradigmatički prezentirana u činjenici da je 1819. godine u Drnišu započelo već spomenuto kopanje kamenog ugljena čija je ukupna proizvodnja izvožena isključivo preko šibenske luke prema brojnim sjevernojadranskim i zapadnojadranskim lukama.

U toj inicijalnoj 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, pokraj Drniša, počeo kopati i u Siveriću. U početnoj fazi iskopavanja ugljena, iskapanja su bila uglavnom eksperimentalna, da bi se ozbiljnija proizvodnja počela bilježiti od 1837. godine. Rad je organiziran na način da su kod Siverića otvorene dvije galerije, sv. Barbara, koja je predstavljala čitav podzemni grad, te Salamona, koje su stalno zapošljavale 100 rudara, uz 50-60 sezonski zapošljavanih tamošnjih seljaka. Za taj posao bili su plaćeni 16--30 karantana dnevno, a poslom je rukovodio poslovođa (capo minatore), koji je nadzirao sve poslove. Kvaliteta prominskog ugljena nije bila pogodna za upotrebu u topionicama i kovačnicama, ali je zadovoljavala standarde za loženje parobroda i lokomotiva, što je bio jedan od ključnih razloga zbog kojih je Lloyd otkupljivao njegovu cjelokupnu proizvodnju (Peričić, 1993.). Drugi razlog navedenom otkupu ležao je u cijeni šibenskog ugljena, koja je iznosila 24 karantana po stotinjaku funti franko Šibenik i bila jeftinija od cijene engleskog ugljena. Ugljen se do skladišta u šibenskoj luci dopremao raznim prijevoznim sredstvima i konjima, pri čemu su navedeni prijevoz obavljali uglavnom stanovnici kotareva Drniš, Knin, Skradin, Šibenik i Vrlika, zarađujući ukupno 2500-3000 fiorina godišnje (Peričić, 1993.).

Tijekom prve godine ozbiljnijeg iskapanja, 1837., u siverićkim rudnicima iskopano je 134 000 centera (750 tona) ugljena, a sljedećih godina količina se kretala između 100 i 175 tisuća stotinjaka godišnje.

U svrhu izvoza ugljena još je 1819. godine popravljena cesta Drniš-Šibenik.

4. Infrastrukturalna i urbanistička modernizacija grada

Prethodno pobrojana kretanja na gospodarskom planu, obilježena ponajprije razvojem trgovačkih kretanja, počecima industrijalizacije te izgradnjom cestovne infrastrukture, svoj vrhunac su doživjela krajem 19. i početkom 20. stoljeća izgradnjom vodovoda i hidroelektrana na Krki, zahvaljujući kojima se Šibenik izdvojio kao najmodernije industrijsko središte Dalmacije u tom razdoblju.

Izgradnju vodovoda Krka-Šibenik, koji se nametnuo kao nužnost budućem razvoju grada, pokrenula je općinska uprava pod vodstvom gradonačelnika Ante Šupuka, dobivši podršku namjesnika Rodića. Tako je šibenska općina preuzela

na sebe troškove otkupa zemljišta, radove oko vodovodne mreže, rezervoara i gradskih javnih česma, utrošivši za to oko 130 tisuća forinti. Zahvaljujući tolikoj angažiranosti radovi, koji su započeli 1878. godine, privedeni su kraju za nepunih deset mjeseci, te je Šibenik 12. svibnja 1879. godine svečano pustio u pogon suvremeni vodovod, čija je hidroturbina podno Skradinskog buka. Taj, prvi vodovod u Dalmaciji, znatno je unaprijedio zdravstvene i životne uvjete u gradu (Grubišić, 1976.).

Ubrzo nakon izgradnje vodovoda austrijska vlada je 1893. godine izdala tvrtki „Ante Šupuk i sin“ koncesiju za korištenje vodene snage Skradinskog buka u svrhu proizvodnje električne energije. Za taj projekt, čija je glavna namjena bila u pokretanju električne javne gradske rasvjete, angažiran je inženjer Vjekoslav Meichsner, koji je od hidroelektrane do Šibenika izgradio 11 kilometara dugi dalekovod napona 3000 V. Ovim činom potaknuta je gradnja hidroelektrana na Krki, čiji je povijesni razvoj i kapacitete, s naglaskom na HE „Manojlovac“, studiozno predstavio Želimir Škarica u svojoj knjizi *Prvih sto godina Hidroelektrane Miljacka*, a ujedno je potaknuo i izgradnju tvornice kalcijum karbida 1897. godine, koja je predstavljala prvo moderno industrijsko postrojenje na gradskom području. Njezino utemeljenje utjecalo je na izgradnju hidroelektrane „Jaruga 2“ sa značajno većim kapacitetima i izgradnju velike tvornice kalcijum karbida u gradskom predjelu Crnica 1904. godine (Grubišić, 1976.).

Navedeni gospodarski pomaci jasno su se očitovali i u urbanističkom razvoju grada i to izgradnjom reprezentativnih javnih građevina s jedne strane, ali i privatnih stambenih višekatnica šibenskih poduzetnika, s druge strane. Taj razvoj najbolje je prikazan u knjizi Jagode Marković *Šibenik u doba modernizacije*. U poglavlju *Preobrazne slike grada* (str. 97-119) detaljno pratimo sve urbanističke zahvate u gradu, od rušenja dijela zidina, proširenja luke, izgradnje novog željezničkog kolodvora u jugoistočnom dijelu grada, uspostavljanja novih komunikacijskih pravaca u samom gradskom središtu, izgradnju novog stambenog bloka na Kazališnom trgu te rekonstrukciju zgrade *Lege nazionale*.

Ona je predstavila stambene višekatnice uglednih gradskih obitelji Mattiazzi, Inchiostru, Meichsner i Iljadica, izgrađenih od strane poduzetnika Battigellija i Cinottija, čija izgradnja je bila praćena javnim zgradama građanskog učilišta, suda i bolnice, da bi se u završnom tematskom poglavlju knjige naslovljenom *Novo gradsko središte-estetski projekt urbane paradigme 19. stoljeća* (str. 151-171) ponajprije koncentrirala na visoko suvremene sadržaje epohe, poput izgradnje Narodnog kazališta, hortikulturnog uređenja, formiranje središnjeg trga te, u konačnici, na spomeničke investicije, najreprezentativnije ostvarene u spomeniku Nikoli Tommaseu.

5. Interkulturalna prožimanja

Šibenik je u kontekstu veza s neposrednim i nešto daljim zaleđem bio, uz Zadar, jedno od nedvojbenih središta triplex-confiniuma, koji se ovdje spominje ne kao geografska točka, već kao pogranični prostor u kojem se miješanju kulturni, trgovački i politički kontakti, zahvaljujući čemu je taj prostor stvorio vlastitu specifičnost te umnogome djelovao kao svijet za sebe, neovisno o tome kojem je od tri suvereniteta pripadao, mletačkom, austrijskom ili osmanskim. Prostor triplex-confiniuma najkarakterističnije prezentiran u gornjem toku rijeke Krke, koja se u neposrednoj blizini Šibenika ulijeva u Jadran te čini jedan od značajnijih trgovačkih putova na tom području, bio je između ostalog prostor doticaja triju kulturno-civilizacijskih tradicija u mnoštvu preplitanja i isključivanja, sredozemne, balkanske i srednjoeuropske (Roksandić, 2003.). Imajući u vidu navedene činjenice, jasan je značajan utjecaj tog prostora u društvenom životu grada, i to u prvom redu na težake i pučane, te na brojne trgovce u gradskoj luci. Navedeni svijet zaleđa sa Šibenikom je komunicirao na nekoliko načina. S jedne strane taj je svijet omogućavao demografsko obnavljanje grada, posebno nakon ratova sedamnaestog stoljeća, kada je gradsko stanovništvo gotovo u potpunosti izumrlo. Istovremeno se zbog konstantne nesigurnosti preko šibenske luke dosta svijeta iseljavalo u druge prekojadranske krajeve, poput Istre, u kojima su neko vrijeme sačuvali svijest o vlastitom porijeklu te po tim mjestima porijekla bili zavedeni u matičnim knjigama (Bertoša, 2003.). S druge pak strane, budući da je to bila uglavnom težačka populacija, njihov je doprinos ekonomiji grada bio nemjerljiv, ali je takva situacija ujedno u sebi krila i neke opasnosti, poput nemira iz 1797. godine, kada je gradski knez zbog bojazni od izgreda zabranio Morlacima ulaz u grad. Pored uloge u poljoprivrednoj ekonomici, najvažniji segment njihove korespondencije s gradom bile su trgovačke aktivnosti, koje su u pojedinim razdobljima bile tako intenzivne da je u gradu istovremeno znalo biti 500-600 Morlaka, a nezanemariv je broj trgovaca svih razreda s tog područja, koji su se nastanili u Šibeniku ili Skradinu na duže vrijeme, poput Marka Kneževića iz Knina i Save Milojevića iz Drniša 1765. godine (Pilić, 2003.). Važnost gradskog zaleđa u ekonomiji i društvenom životu grada na neki način je dobro ocrtana i u ekonomskom opisu grada Šibenika iz 1825. godine, u kojem se kao jedan od važnijih segmenata gradskog života navode dolasci trgovaca iz zaleđa sa svojom robom, što se redovno događalo jednom tjedno i unijelo bi dosta živosti na gradske ulice. (DAS, Arhiv mapa za Dalmaciju)

6. Zaključak

Razmatrajući društvena i ekonomska kretanja na dalmatinskom prostoru u drugoj polovici 18. i prvoj polovici 19. stoljeća, uočava se uklopljenost šibenske regije, a samim tim i prostora Pokrčja, u opća kretanja karakteristična za prostor Dalmacije u cjelini. Ono što je pak bila specifičnost promatranog prostora odnosi se na prednosti Krke kao važne trgovačke rute koja je znatno olakšavala komunikaciju između bosanskog zaleđa i šibensko-skradinskih lučkih potencijala. Takva strateška prednost prostora Pokrčja, dodatno potencirana i kasnijim nalazištima ugljena, posredno je utjecala i na činjenicu najintenzivnije izgradnje cestovnih prometnica u Dalmaciji upravo u arealu rijeke Krke, zahvaljujući kojima je taj cjelokupni prostor trgovački, ekonomski i socijalno integriran, ali i otvoren kulturnim utjecajima sa zapadno-jadranske obale.

Literatura

1. Bertoša, Miroslav (2003.): *Istra, Jadran, Sredozemlje-Identiteti i imaginariji*. Zagreb.
2. Državni arhiv u Splitu. HR-DAST-15. *Arhiv mapa za Dalmaciju*
3. Državni arhiv u Zadru. *Spisi šibenske općine*
4. Grubišić, Slavo (1976.): „Pregled povijesti Šibenika 1873-1921.“. *Zbornik Šibenik* (1976.), str. 412-413.
5. Marković, Jagoda (2009.): *Šibenik u doba modernizacije*. Zagreb-Šibenik.
6. Obad, Stijepo (1976.): “Ekonomska, socijalna i politička razvoj Šibenika 1814-1859”. *Zbornik Šibenik*, str. 331-375.
7. Peričić, Šime (1993.): *Gospodarske prilike Dalmacije od 1797. do 1848. godine*. Split.
8. Peričić, Šime (1978.): “Prilog poznavanju brodarstva i pomorske trgovine šibenske regije u 18. stoljeću”. *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta u Zagrebu*, Zagreb 7, str. 188.
9. Pilić, Šime (2003.): “Socijalna eko-historija krajeva uz rijeku Krku (1500-1800) u suvremenim putopisima”. *Triplex Confinium-Ekohistorija (1500-1800)*. Split.
10. Roksandić, Drago (2003.): *Triplex Confinium (1500-1800): Ekohistorija*. Split.
11. Rubić, Ivo (1952.): *Naši otoci na Jadranu*. Zagreb.
12. Slukan-Altić, Mirela (2007.): *Povijesna kartografija rijeke Krke-kartografska svjedočanstva*. Šibenik.
13. Škarica, Želimir (2006.): *Prvih sto godina Hidroelektrane Miljacka*. Zagreb.
14. Vrandečić, Josip-Miroslav Bertoša (2007.): *Dalmacija, Dubrovnik i Istra u ranome novom vijeku*. Zagreb.

Dragan Markovina

UDC: 94 (497.5 Šibenik) „17“

339.165 (497.5 Šibenik) „17“

Preliminary communication

**ECONOMIC POTENTIALS OF THE KRKA RIVER BASIN IN THE
CONTEXT OF PROTO-INDUSTRIALIZATION
(THE turn of the 19th century)**

Abstract: *The extended period of peace following the Venetian expansion beyond the coastal parts of Dalmatia and the treaties of Karlowitz (1699) and Pasarowitz (1718) created the necessary preconditions for the consolidation of economic development in the Krka river basin. The economic developments included general increase in sea trade in Adriatic, and consequently, influenced the importance and development of the Dalmatian ports, especially in the second half of the eighteenth century.*

Within these developments the ports of Šibenik and Skradin emerged as important centers of maritime trade. The increase in port activities had impact on the development of manufacture, beginning of the coal exploitation in Siverić, and, at the very end of Venetian rule, the construction of modern roads.

Keywords: *Harbour Skradin, Venetian Dalmatia, road construction, shipping, Manufactured drives.*

Dragan Markovina

UDC: 94 (497.5 Šibenik) „17“

339.165 (497.5 Šibenik) „17“

Comunicazione precedente

**POTENZIALI ECONOMICI DI POKRČJE NEL CONTESTO DI
MOVIMENTI PROTOINDUSTRIALIZZATI
(A CAVALLO TRA IL 18 E IL 19 SECOLO)**

Riassunto: *Con la significativa espansione del territorio veneziano in profondità nell'entroterra della Dalmazia, dopo gli accordi di pace del 1699 e 1718, dopo che è stato un periodo di pace di lunga durata in frontiera veneto-ottomana, sono creati i presupposti di base per il consolidamento delle tendenze economiche nella zona osservata. Dato che questi movimenti sono stati accompagnati dalla crescita diffusa nelle relazioni commerciale marittimi nella regione adriatica, e dal sviluppo di altri porti adriatici, oltre al veneziano, questo processo aveva preso anche il porto della Dalmazia, con particolare attenzione alla seconda metà del 18 secolo. In questi sviluppi un ruolo significativo nel transito dei centri marittimi e commerciali aveva la porta di Sebenico e di Scardona, dove l'aumento delle attività portuali aveva impattato sullo sviluppo del primo impianto della produzione, all'inizio dello sfruttamento del carbone a Siverić e all'iniziativa per la costruzione delle strade moderne, alla fine dell'Amministrazione veneziano.*

Parole chiave: *porto di Sebenico, Scardona, Dalmazia veneziana, costruzione di strade, marineria, comandi di manifatturata.*