

Izvorni znanstveni rad  
UDK: 656(497.5-3Dalmacija)(091)  
DOI: <http://doi.org/10.21857/yk3jwhklo9>  
Primljeno: 31.3.2016.

## IVAN NEPOMUK CRATEY I NJEGOV PLAN REFORME POŠTANSKE SLUŽBE U DALMACIJI 1804. GODINE

TIHANA ŠKORIĆ

**SAŽETAK:** U ovom radu analizira se reforma poštanske službe u Dalmaciji koju je 1804. godine u obliku izvještaja predstavio prvi upravitelj i ravnatelj pošte za Dalmaciju i Albaniju,<sup>1</sup> Ivan Nepomuk Cratey. Kao izvorno arhivsko gradivo, izvještaj je u potpunosti sačuvan i pohranjen u *Allgemeines Verwaltungsarchiv* u Beču. Njegova analiza nije važna samo zato što daje odgovor na mnoga pitanja vezana za povijest i razvoj poštanske službe u Dalmaciji, već i zato što rasvjetljava političku, gospodarsku i društvenu povijest Dalmacije na prijelazu iz 18. u 19. stoljeće.

**Ključne riječi:** Ivan Nepomuk Cratey, poštanska služba, poštanski put, reforme, Austrija, Dalmacija

**Keywords:** Ivan Nepomuk Cratey, postal service, postal route, reforms, Austria, Dalmatia

Uređena i redovita poštanska služba, posebno u razdoblju velikih prevrata koji su zahvatili Europu na prijelazu iz 18. u 19. stoljeće, predstavljala je jedan od vrlo bitnih aspekata sigurnosnog funkcioniranja europskih država.

---

<sup>1</sup> Kako bi se ostalo vjerno izrazu u izvorniku: *Dalmazia ed Albania*, u radu će se u kontekstu austrijske upravljačke terminologije koristiti naziv "Dalmacija i Albanija" za teritorij koji je Austrija dobila nakon potpisivanja mirovnog ugovora u Leobenu 1797. godine. Izraz "Albanija" u spomenutom kontekstu označava austrijski i bivši mletački posjed u Boki kotorskoj.

---

**Tihana Škorić, doktorandica na doktorskom studiju moderne i suvremene hrvatske povijesti na Filozofskom fakultetu u Zagrebu. Adresa: B. Papandopula 27, 21000 Split. E-mail: [tihana.skoric@gmail.com](mailto:tihana.skoric@gmail.com)**

---

Upravo u tom razdoblju na prijelazu stoljeća, kada je padom Mletačke Republike došla pod vlast Austrije, Dalmacija je imala vrlo nerazvijenu i neredovitu poštansku službu koja ni približno nije zadovoljavala standarde i kriterije Bečkog dvora, te je općenito bila daleko od europskih poštanskih standarda tog vremena; zapravo, gotovo da uopće nije postojala. Razloge ovakvom stanju poštanskog sustava Dalmacije treba tražiti u višestoljetnoj politici Mletačke Republike prema njezinim prekomorskim posjedima duž cijele istočnojadranske obale.

Naime, za razliku od Dalmacije, mletačka središnjica na koncu 18. stoljeća imala je izrazito razvijenu poštansku službu i raspolagala je s jednom od najstarijih i najjačih glasnčkih organizacija, poznatom pod nazivom *Compagnia dei corrieri Veneti*. Budući da je trgovina s istokom Mletačkoj Republici predstavljala jedno od najvažnijih aktivnosti i preduvjet gospodarskog rasta, za prijenos pošte na Istok izgradila je posebnu poštansku mrežu i kurirsku službu koja je svoje sjedište imala u tzv. Mletačkoj Albaniji, točnije u Kotoru.<sup>2</sup> Spomenuta poštanska linija Mletačke Republike prema istoku išla je, dakle, morskim putem do Kotora, a zatim preko Plava i Skoplja do Carigrada,<sup>3</sup> dok nije bilo kopnenog poštanskog puta koji bi prolazio kroz unutrašnjost Dalmacije i Mletačke Albanije, zbog nepostojanja prohodnih putova. Upravo zbog uspostave morskog poštanskog puta prema istoku, koji je svakako bio brži i isplativiji, Mletačka Republika nije vodila računa o uređenju kopnenih putova i jačem kopnenom povezivanju Dalmacije i Mletačke Albanije s ostalim zemljama, posebice s Osmanskim Carstvom. Ovakvu politiku prema Dalmaciji, Mletačka Republika provodila je u svim političkim i društveno-gospodarskim sustavima, ne samo u poštanskom sustavu, te je Dalmaciju ostavila zatvorenu u srednjovjekovne društvene okvire, bez posebnih doticaja s promjenama u Europi koje je sa sobom nosilo 18. stoljeće, posebice njegov konac.

Stoga je Dalmacija dočekala velike povijesne promjene koje su se dogodile 1797. godine kao izrazito zaostala pokrajina. U takvom stanju zatekla ju je Austrija, koja je potpisivanjem tajnog mirovnog ugovora s Francuskom u Leobenu u travnju 1797. godine dobila Istru, Dalmaciju i tzv. Mletačku Albaniju

<sup>2</sup> Velimir Sokol, »Pojava kurira-profesionalaca u Dubrovačkoj Republici.« *Arhiv PTT* 13 (1968): 16. U navedenom djelu autor Mletačku Republiku naziva "međunarodnim poštanskim centrom toga vremena" te ističe njezinu trgovačku i političku prevlast u razmjeni robe i korespondencije Europe s Istokom koja se učvrstila tijekom turskih osvajanja.

<sup>3</sup> Žarko Muljačić, *Iz dubrovačke prošlosti*. Zagreb: Matica hrvatska, 2006: 153.

te postala njihovom novom gospodaricom.<sup>4</sup> Za razliku od Dalmacije, Austrija je imala vrlo razvijenu poštansku službu koja je imala dugu tradiciju, te je 1772. godine postala državna institucija,<sup>5</sup> što jasno ukazuje na važnost koju je Austrija pridavala toj službi, važnoj za sigurnosno funkcioniranje države. Naime, siguran i redovit prijenos informacija, poruka i putnika bio je od presudne važnosti za Austriju, ali i za ostale europske zemlje, posebno u godinama ratova i prevrata koji su zahvatili Europu na koncu 18. stoljeća. Stoga je i Austrija kroz cijelo 18. stoljeće, a posebno otkad je poštanska služba došla pod nadzor države, stalno povećavala i otvarala nove poštanske urede na svim važnim prometnim pravcima, koji su svoje postojanje trebali opravdati očekivanim financijskim prihodima, te ih je u Austriji 1783. godine bilo oko 600.<sup>6</sup>

Budući da su novoosvojene pokrajine Dalmacija i Albanija imale veoma važan geopolitički pogranični položaj i značaj, posebice u ratnim vremenima, bilo je za očekivati da će Austrija s politikom razvoja i širenja poštanske mreže nastaviti i u navedenim pokrajinama, a što se odmah po vojnom zauzimanju Dalmacije i Albanije pokazalo točnim.

S obzirom da je Prvi koalicijski rat još uvijek trajao, protok informacija i korespondencija Bečkog dvora s ostatkom države bila je od presudne važnosti, te je austrijska vlast u Dalmaciji proglasom prvog civilnog namjesnika, grofa Raimonda Thurna, već u srpnju 1797. godine, dakle prije potpisivanja mira u Campoformiju, u Zadru otvorila prvi poštanski ured u Dalmaciji koji je bio nadležan za prepisku sa svim zemljama, osim s Osmanskim Carstvom.<sup>7</sup> Ovaj čin austrijske vlasti jasno ukazuje na tendenciju kojom će se voditi Bečki dvor u odnosu prema dvjema novopridruženim pokrajinama, odnosno tendenciju postepenog uvođenja promjena u svim aspektima društva, posebice onima o kojima je ovisilo normalno i neometano funkcioniranje države, a što je redovito regulirana poštanska služba svakako bila. Austrijska je vlada u tom smislu krenula s organizacijom poštanske službe, prije svega kopneno povezavši Zadar s ostatkom zemlje linijom Zadar - Obrovac - Gospić - Karlovac krajem

---

<sup>4</sup> Više o preliminarima u Leobenu vidi u: Stjepan Antoljak, *Dalmacija i Venecija na preliminarima u Leobenu i na miru u Campo-Formiu*. Zagreb: Nadbiskupska tiskara, 1936.

<sup>5</sup> Dragutin Cividini, *Poštanski manipulativni žigovi Hrvatske 1755.-1918*. Zagreb: Hrvatski filatelistički savez, 1994: 3; Erich Zöllner i Therese Schüssel, *Povijest Austrije*. Zagreb: Barbat, 1997: 190.

<sup>6</sup> D. Cividini, *Poštanski manipulativni žigovi Hrvatske 1755.-1918*: 3-4.

<sup>7</sup> Tullio Erber, *Storia della Dalmazia dal 1797 al 1814*. Zadar: G. Woditzka, 1886: 67.

1797. godine,<sup>8</sup> dok je korespondencija Zadra s Kotorom u Albaniji došla pod vojnu upravu, a ne pod nadležnost civilne poštanske uprave u Zadru.

Premda je austrijska vlast odmah po svom dolasku u Dalmaciju ovim postupcima pokrenula pitanje reforme i uzdizanje poštanske službe, ona je i dalje ostala na vrlo niskom stupnju razvoja, posebice od Zadra do Kotora. Naime, pisma u Zadru preuzimali su zapovjednici brodova i za određenu naknadu prevozili ih u Kotor, što svakako nije bilo u skladu s politikom koju je provodila Austrija. Veliki problem u tom smislu predstavljalo je nepostojanje prohodnih i sigurnih kopnenih putova kojima bi se organizirao prijenos pošte kroz Dalmaciju, jer je Mletačka Republika, kako je navedeno, cjelokupnu korespondenciju s Istokom održavala morskim putem na relaciji Venecija - Kotor - Carigrad, a za njihovu gradnju bilo je potrebno posegnuti u carski erar, čemu car Franjo I. nije bio sklon, posebice u okolnostima ponovnog izbijanja ratnog sukoba s Francuskom, kada su se sva raspoloživa sredstva usmjeravala na vanjsku politiku države.

Stoga će se značajniji koraci u daljnjem razvoju poštanske službe u Dalmaciji učiniti nakon Drugog koalicijskog rata, za vrijeme vladavine civilnog namjesnika Petera Göessa, kada je za prvog upravitelja i ravnatelja pošte u Dalmaciji i Albaniji bio postavljen Ivan Nepomuk Cratey.<sup>9</sup>

Civilni namjesnik Peter Göess, koji je odlukom dvorske kancelarije 8. lipnja 1802. postao civilnim namjesnikom u Dalmaciji,<sup>10</sup> za vrijeme svoje dvogodišnje vladavine pokrenuo je mnoge modernizacijske zahvate u Dalmaciji. Jedno od pitanja kojima se bavio bilo je pitanje konačne uspostave poštanske službe u Dalmaciji i Albaniji. U proljeće 1803. godine donio je uredbu kojom je uspostavio dva poštanska pravca u Dalmaciji. Jedan je prolazio kroz unutrašnjost Dalmacije, a drugi kroz obalne gradove. Prvi pravac povezivao je Zadar s unutrašnjošću Dalmacije linijom: Zadar - Zemunik - Ostrovica - Kistanje - Radučić - Knin

<sup>8</sup> D. Cividini, *Poštanski manipulativni žigovi Hrvatske 1755.-1918*: 5.

<sup>9</sup> Podaci o obitelji Cratey vrlo su oskudni. Nekoliko osnovnih informacija donosi brat Ivana Nepomuka Crateya, Antonio Cratey u svome djelu *Perigrafia dell'origine dei nomi imposti alle androne, contrade e piazze di Trieste*. Trst: Tipografia di Gasparo Weis, 1808: 275. Naime, obitelj Cratey potječe iz Francuske odakle je 1716. godine Ivan Krstitelj Cratey, djed Ivana Nepomuka, došao u Austriju i stupio u službu cara Karla VI. U vojnu službu stupio je i Ivan Nepomuk kao poručnik u austrijsko-ugarskim trupama, te je potom imenovan vrhovnim upraviteljem poštanske službe u Dalmaciji i Albaniji. Godine 1807. car Franjo I. dodijelio mu je za posebne zasluge zlatnu medalju časti.

<sup>10</sup> Vjekoslav Maštrović, *Razvoj sudstva u Dalmaciji*. Zagreb: JAZU, 1959: 41.

- Drniš - Vrba - Sinj - Trilj - Cista - Imotski - Vrgorac. Drugi pravac povezivao je Zadar s priobalnim dijelom Dalmacije linijom: Zadar - Zemunik - Benkovac - Ostrovica - Skradin - Šibenik - Vrpolje - Boraja - Trogir - Sućurac - Poljica - Omiš - Rogoznica - Brela - Makarska - Gradac - Neretva.

Ovim pravicima pošta se otpremala dva puta tjedno, te je kroz navedenih 29 stanica tjedno prolazilo 116 osoba zaduženih za nošenje pošte, odnosno njih 6.032 godišnje. Troškovi za ovakvu organizaciju poštanske službe godišnje su iznosili 2.632,36 fiorina. Svaki pojedinac zadužen za nošenje pošiljaka bio je plaćen 1½ karantana za svaku milju, što je godišnje iznosilo 2.043,36 karantana. Kontrolori pošiljaka bili su plaćeni 20% od naplaćene poštarine, te je godišnje bilo potrebno još 189 fiorina za ostale troškove kao što su španjolski vosak, papir i ostalo.<sup>11</sup>

Ova uredba označila je veliki iskorak u organizaciji i otpremanju poštanskih pošiljaka, posebice zato što je ukinuto improvizirano prenošenje službene prepiske putem vojne uprave. No ovako uređeni poštanski sustav ubrzo se pokazao neefikasnim, jer je dostava pošiljaka nerijetko kasnila, pa čak, u nemalom broju slučajeva, nije ni bila uručena primatelju. Naime, 6.032 osobe zadužene za poštanske usluge bile su uglavnom pojedinci koji su živjeli u blizini poštanskih stanica, pa su u potpunosti bili prepušteni sami sebi, bez ikakva nadzora. Novac koji bi primili za ovu službu, odnosno 1½ karantan po milji, predstavljao im je dodatni izvor zarade. Nerijetko bi se događalo da bi nošenje poštanskih pošiljaka prepuštali ženama, djeci ili starcima, pa je zbog svega navedenog pošta bila neredovita, spora i pasivna, i samim tim jako skupa za carski erar. Godine 1803. i 1804, kako navodi pukovnik Frane Danese u svom izvještaju iz 1805. godine, bilo je izgubljeno više od 30% erara u odnosu na ostale poštanske urede u državi.<sup>12</sup> Ovako uređen poštanski sustav bio je neodrživ i trebalo ga je mijenjati.

Stoga je vlada donijela Dekret kojim je zadužila vrhovnog upravitelja pošte u Dalmaciji i Albaniji, Ivana Nepomuka Crateya, da proputuje cijelu Dalmaciju i Albaniju kako bi se uveo red i nadzor nad poštanskom službom, njezinim upravljanjem, troškovima i poboljšanjima, da se olakša sigurniji i redovitiji

---

<sup>11</sup> *Spese postali del corso postale per la Dalmazia, tanto pel riparto montano come anche per quella del littorale, secondo l'ordine e disposizione del signore conte di Goess nell'anno 1803*, Prezidijalni spisi guvernera Thomasa de Brady (dalje: *Prez. sp.*), fil. II, sv. 6, Državni arhiv u Zadru.

<sup>12</sup> Francesco Danese guverneru Bradyu, Zadar 10.4.1805, *Prez. sp.*, fil. II, sv. 6, 352-355v.

protok informacija.<sup>13</sup> Osim toga, temeljem svega navedenog, upravitelj Cratey trebao je predložiti način na koji poboljšati poštansku službu, poštanske putove koje bi trebalo izgraditi uvođenjem poštanskih tarifa, odnosno naplatom poštarine, te uz to predložiti osobe koje bi se zaposlile u uređenoj i redovitoj poštanskoj službi. Upravitelj Cratey, odmah po primitku navedenog dekreta, krenuo je na putovanje Dalmacijom i Albanijom. Njegovo putovanje rezultiralo je detaljnim izvještajem, u kojem je predložio plan reforme poštanske službe u Dalmaciji i uvođenje redovitog poštanskog puta u Dalmaciji i Albaniji, a koji je poslao caru na odobrenje 6. siječnja 1804.<sup>14</sup>

Crateyev plan označio je prekretnicu u povijesti poštanske službe u Dalmaciji i Albaniji, jer je detaljno razradio poštansko uređenje od Zadra do Kotora, temeljito analizirao prihode i rashode svakog poštanskog ureda, predložio osobe koje bi po njegovu mišljenju trebalo zaposliti u poštanskoj službi i naposljetku, priložio detaljan tok dnevnog cirkuliranja pošte od jedne poštanske stanice do druge, od Zadra preko Dubrovnika do Albanije. Ovakav iscrpan Crateyev izvještaj oslanjao se na sve dotadašnje uredbe i reforme koje su donesene o tom pitanju.

Cratey je, naime, na samom početku izvještaja najavio osnivanje novog poštanskog puta za cijelu Dalmaciju i Albaniju u dva pravca, kroz unutrašnjost i kroz priobalje, kojim bi svi veliki gradovi pokrajina bili povezani sa svim pograničnim zemljama i glavnim gradom Bečom.<sup>15</sup> U tom dijelu Cratey je predložio već uređen pravac koji je išao od Zadra preko Obrovca prema Gračacu, a obuhvaćao je 11 njemačkih milja,<sup>16</sup> te je podijeljen na sljedeće poštanske stanice: Zadar - Smilčić - Zemunik - Obrovac. Nadalje, osvrnuo se na priobalni poštanski pravac koji bi Zadar preko cijele Dalmacije i Dubrovačke Republike povezivao s Kotorom.

<sup>13</sup> Dekret nije pronađen među arhivskim dokumentima, no o njemu govori sam Cratey u svome dopisu koji šalje vladi u Zadru 6.1.1804, a pohranjen je u fondu Inneres HK Allgemein A 1788, *Postwesen, Dalmatien, Galizien, Lombardei-Venetien, 1550-1848* (dalje *Postwesen 1550-1848*), karton V.C.4, Allgemeines Verwaltungsarchiv (Opći upravni arhiv) u Beču.

<sup>14</sup> Navedeni Crateyev plan u potpunosti je sačuvan i pohranjen je u Allgemeines Verwaltungsarchiv u Beču u fondu: *Postwesen 1550-1848*, Karton V.C.4, *Copia del nuovo Piano d'un Corso sistemato normale postale per la introduzione in Dalmazia ed Albania, ed il sottoscritto si sottomette alla graziosissima Sovrana approvazione*.

<sup>15</sup> *Sarà dal sottoscritto istituito in nuovo corso di posta per tutta la Dalmazia ed Albania si per montana come per littorale, mediante il quale vengono collocate in una regolare comunicazione postale tutte le principali città di queste due provincie littorali con li altri limitagli paesi ereditarij e con la Capitale città di Vienna. Postwesen 1550-1848*, Karton V.C.4.

<sup>16</sup> Jedna njemačka milja iznosi 7.420 m. Vidi: Zlatko Herkov, »Prinosi za upoznavanje naših starih mjera za dužinu i površinu.« *Zbornik Historijskog zavoda JAZU* 8 (1977): 198-211.

On je, prema Crateyevu izračunu, iznosio 53 njemačke milje, te bi bio podijeljen na sljedeće stanice: Benkovac - Ostrovica - Skradin - Šibenik - Trogir - Split - Omiš - Makarska - Gradac - Lisac - Dubrovačka Republika - Herceg Novi - Kotor. Ovaj pravac upravitelj Cratey temeljio je na onome koji je namjesnik Göess svojom uredbom uspostavio na početku 1803. godine i dopunio ga novim pravcem prema Kotoru, koji bi išao preko Dubrovačke Republike. Naime, Cratey je na proputovanju po Dalmaciji i Albaniji razgovarao s dubrovačkim senatorima i načelno dogovorio mogućnost osnutka poštanskog ureda u Dubrovniku, od kojega bi svakako i Dubrovačka Republika imala koristi, o čemu će kasnije biti riječi.

Upravitelj Cratey je, osim navedenog priobalnog poštanskog pravca, ukazao i na važnost kontinentalnog, odnosno na povezivanje Zadra i Knina, kao i Šibenika i Knina, preko Drniša, te je zbog toga predložio poštanske stanice u Drnišu i Kninu. Također, smatrao je važnim da se uspostavi veza i s planinskim mjestima u Dalmaciji i Albaniji, odnosno s Vrlikom, Sinjom, Imotskim i



Slika 1. Isječak poštanske karte Dalmacije, Albanije i Dubrovačke Republike Ivana Nepomuka Crateya iz 1803. godine.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Poštanska karta Dalmacije, Albanije i Dubrovačke Republike Ivana Nepomuka Crateya iz 1803. godine pohranjena je u Haus-Hof-Staatsarchiv (Kućni-dvorski-državni arhiv) u Beču, u fondu *Kaiser Franz Akten* (KFA), alt 27 (28).

Vrgorcem u Dalmaciji, te Perastom i Budvom u Albaniji. No da se na takav način ne bi dodatno opteretio carski erar, upravitelj Cratey predložio je da se uvede služba skupljača pisama (*raccogliatore di lettere*) koji bi skupljao pisma u spomenutim mjestima i bio usmjeren na jedan poštanski ured. Time je upravitelj Cratey dostavio detaljan prikaz poštanskih stanica od Zadra u dva pravca: jedan prema Beču i drugi prema Kotoru, koji se račvao u dva dijela: jedan koji bi prolazio priobalnim, a drugi kontinentalnim dijelom Dalmacije.

Vodeći računa o što manjim troškovima, upravitelj Cratey predložio je da poštu od Zadra do Obrovca na konju nosi *un bravo postiglione*, dok onu od Zadra prema Kotoru nosi *un fedele pedone*. Ovakav način slanja pošte nije bio toliko uvjetovan važnošću prepiske koja se prenosila, budući da je službena prepiska koja je išla iz Kotora ili iz bilo koje druge poštanske stanice u Dalmaciji i Albaniji bila jednako važna kao i ona koja je išla iz Zadra, nego nije bilo dovoljno sredstava, a ni prohodnih putova kojima bi poštari na konjima mogli nositi poštu kroz Dalmaciju i Albaniju.

Posebno pitanje na koje se upravitelj Cratey osvrnuo u svom izvještaju, a koje predstavlja novost u poštanskoj službi Dalmacije, jest osnivanje poštanskog ureda u Dubrovniku, odnosno Dubrovačkoj Republici.<sup>18</sup> Naime, u siječnju 1803. godine razgovarao je Cratey s dubrovačkim senatorima, koji su mu obećali mogućnost osnivanja poštanskog ureda u Dubrovniku. No, s obzirom na opasnost od zaraze koja je prijetila s teritorija Osmanskog Carstva, Cratey je istaknuo da bi u slučaju pojave zaraze trebalo izbjegavati dubrovački teritorij na način da se u tom slučaju poštanske pošiljke šalju morskim putem od Albanije do Neretve, odnosno do poštanskog ureda u Opuzenu. Službenici u Dubrovniku trebali bi poslati pješaka u Herceg Novi, a oni u Liscu u Opuzen, kako bi se održala poštanska služba morem i time zadržala komunikacija s Albanijom. No, pitanje osnivanja dvaju poštanskih ureda na teritoriju Dubrovačke Republike upravitelj Cratey je u svome izvještaju ipak prepustio vladi u Zadru i njezinu dogovoru s dubrovačkim Senatom. Ovo pitanje bit će riješeno u rujnu 1804,

---

<sup>18</sup> Dubrovačka Republika na početku 19. stoljeća imala je razvijenu profesionalnu poštansku službu koja seže još u vrijeme postanka Republike, kad su donesene prve odredbe kojima su građani, na zahtjev vlasti, bili dužni prenositi službenu prepisku s ostalim zemljama. Više o uspostavi, razvoju i ustrojstvu poštanske službe u Dubrovačkoj Republici vidi u V. Sokol, »Pojava kurira-profesionalaca u Dubrovačkoj Republici.«: 5-85; Velimir Sokol, »Neka pitanja u vezi s obavljanjem profesionalne kurirske službe u Dubrovačkoj Republici.« *Arhiv PTT* 14 (1968): 193-230; Niko Kapetanić, *Poštanski žigovi dubrovačkog područja 1763.-1918*. Dubrovnik: Matica hrvatska, 2006; Ž. Muljačić, *Iz dubrovačke prošlosti*.



uredбом prvog vojnog i civilnog guvernera Dalmacije i Albanije, Thomasa de Bradyja.<sup>19</sup>

Vrlo važna stavka poštanskog uređenja Dalmacije i Albanije bila je financijska isplativost i opravdanost njegova plana, pa je Cratey u svome izvještaju trebao prikazati i njegovu financijsku konstrukciju samoodrživosti i isplativosti. Zato je predložio sljedeći poštanski troškovnik: pisma minimalne težine (*di mezzo lotto di peso*) koja bi se slala po Dalmaciji, Dubrovačkoj Republici i Albaniji, trebala bi iznositi 4 karantana, odnosno pola od porta koji je vrijedio u carskim pokrajinama, pisma koja bi se slala u Hrvatsku ili druge pokrajine Njegova Veličanstva trebala bi iznositi 8 karantana, dok bi pisma koja bi se slala u inozemstvo trebala iznositi 16 karantana za minimalnu težinu. Za slanje službenih kutija, za jednu njemačku milju trebalo bi izdvojiti 30 karantana, a za slanje privatnih 40 karantana u carskim zemljama, dok bi za njihovo slanje Dalmacijom, Dubrovačkom Republikom i Albanijom trebalo izdvojiti upola manje, dakle 15, odnosno 20 karantana.

Ovaj troškovnik, prema Crateyevu izračunu, bio je puno isplativiji od prethodnoga, što je prikazao izračunom prihoda i rashoda poštanskog ureda u Zadru u proteklih šest godina. Naime, prihodi poštanskog ureda u Zadru iznosili su 1.388 fiorina godišnje, na način da se za privatna pisma plaćalo 4 karantana za minimalnu težinu. Budući da bi se prema novom troškovniku za sva pisma koja se šalju u ostale pokrajine Carstva trebalo izdvojiti 8 karantana, to bi značilo da bi se godišnji prihodi povećali na 2.776 fiorina.

No, unatoč navedenom povećanju prihoda uvođenjem novog troškovnika, odnosno poštanskih tarifa, Cratey je također istaknuo činjenicu da Dalmacija, kao siromašna zemlja, nikako ne može od navedenog troškovnika, tj. naplaćivanja pisama, uprihoditi koliko to zahtijevaju troškovi jednog uređenog poštanskog puta. Zato je predložio da se, osim spomenutog naplaćivanja, naplaćuju i pisma koja vlasnici brodova morskim putem dostavljaju u poštanske urede da ih se označi i otpremi na adresu primatelja i to u iznosu od 2 karantana po pismu. Ovaj prihod, istaknuo je Cratey, predstavljao bi nemalu godišnju svotu, posebice zbog velikog broja pisama koja se dopremaju morskim putem, najviše tijekom ljeta. Na ovakav način, istaknuo je Cratey, izbjeglo bi se krijumčarenje jer bi sva pisma koja dolaze morskim putem obavezno trebalo dostaviti u nadležni poštanski ured i potpisom ovjeriti kako bi ih se potom moglo dostaviti primatelju.

---

<sup>19</sup> *Prez. sp.*, fil. I, sv. 1, 23-33v.

Za ovakvo poštansko uređenje od presudne važnosti bilo je točno, brzo i sigurno dostavljanje poštanskih pošiljaka, prije svega vojnih i civilnih obavijesti i službene prepiske, a posebno u ratu kojim je Europa bila zahvaćena.

Točnost, brzina i sigurno otpremanje i dostava, bilo službenih bilo privatnih pošiljaka, predstavljali su veoma veliki problem u poštanskom uređenju Dalmacije i Albanije. Ovaj problem nije svojom uredbom riješio ni namjesnik Göess jer, kako je već rečeno, pojedinci koji su nosili poštu nisu bili nadzirani, pa su imali apsolutnu slobodu u nošenju pošte. Stoga je upravitelj Cratey ovom problemu posvetio posebnu pažnju. Naime, istaknuvši važnost pravovremenog dostavljanja pošiljaka, Cratey je prvi put istaknuo i odgovornost imenovanih pješaka i poštara, a posebno upravitelja (*maestri di posta*) poštanskih stanica za najmanji nemar i kašnjenje koji ne bi bili u skladu s poštanskim pravilima. Budući da je Cratey na putovanju Dalmacijom i Albanijom zasigurno neposredno bio svjedokom nemara kod nošenja poštanskih pošiljaka, osim redovite plaće koju bi primali svi poštanski službenici, a o kojoj će kasnije biti riječi, predložio je da služba poštanskog upravitelja (*maestro di posta*) bude nasljedna za sve osobe koje po imenovanju budu zaposlene u poštanskoj službi. Ovim prijedlogom Cratey je želio dodatno stimulirati zaposlene u poštanskoj službi, a sve u cilju reguliranja redovitog i sigurnog poštanskog sustava u Dalmaciji i Albaniji.

Posebno važan dio izvještaja poštanskog upravitelja Ivana Nepomuka Crateya bio je prikaz rashoda, odnosno troškova koji bi nastali uvođenjem redovitog poštanskog sustava u Dalmaciji koji je on predložio. Stoga je, znajući koliko je važno da se dodatno ne optereti carski erar a ipak opravda financijsku samoodrživost navedenog sustava, donio detaljan prikaz plaća zaposlenika u poštanskoj službi, koji donosimo u cijelosti:

Osim plaća zaposlenika, koje je Cratey detaljno predstavio, u prikazivanju rashoda naveo je i troškove navedenih poštanskih ureda za tiskanje i popravke paketa, koje je procijenio na oko 1.000 fiorina, te je naposljetku sažeto prikazao koliko bi ukupno trebalo izdvojiti novca za održavanje poštanskog puta u Dalmaciji i Albaniji; za troškove konjanika trebalo bi izdvojiti 7.332 fiorina, za plaće zaposlenika 6.200 fiorina, za troškove ureda 1.000 fiorina, što bi ukupno iznosilo 14.532 fiorina.

Da bi poštanski sustav uspješno funkcionirao bilo je jako važno voditi računa koga zaposliti u službi. Upravitelj Cratey pritom je vodio računa o dva vrlo važna kriterija: da osoba koja obnaša službu u poštanskom sustavu

neizostavno treba znati hrvatski jezik i da se na navedenu dužnost imenuju osobe koje su već vršile poštansku službu i u tome se pokazale uspješnima, ili imaju preporuku od strane mjesnih starješinstava, odnosno kotara u

Tablica 1. Prikaz plaća zaposlenika u poštanskoj službi.

Zaposlenik u poštanskoj službi	Godišnji iznos	Ukupni iznos za svaki poštanski ured
Ravnatelj pošte za Dalmaciju i Albaniju	1.200 f	
Kontrolor glavnog poštanskog ureda	800 f	
Poštanski službenik	300 f	
Pomoćnik	150 f	Ukupno 2.450 f za poštanski ured u Zadru
Poštanski upravitelj u Obrovcu	200 f	200 f
Pošiljatelj pošte u Benkovcu	100 f	100 f
Poštanski upravitelj u Skradinu	200 f	200 f
Poštanski upravitelj u Šibeniku	300 f	300 f
Poštanski upravitelj u Trogiru	200 f	200 f
Poštanski upravitelj u Splitu	300 f	300 f
Poštanski upravitelj u Omišu	200 f	200 f
Poštanski upravitelj u Makarskoj	300 f	300 f
Poštanski upravitelj u Opuzenu u Neretvi	300 f	300 f
Poštanski upravitelj u Liscu - Dubrovačka Republika	200 f	200 f
Poštanski upravitelj u Dubrovniku - Dubrovačka Republika	500 f	
Kontrolor u Dubrovniku	300 f	Ukupno 800 f za poštanski ured u Dubrovniku
Pošiljatelj u Herceg Novome	100 f	100 f
Poštanski upravitelj u Kotoru	250 f	250 f
Sinj	100 f	100 f
Knin	100 f	100 f
Imotski <sup>a</sup>	100 f	100 f
<i>Ukupno</i>	6.200 f	

<sup>a</sup> U izvorniku nije naznačeno zanimanje za koje se plaća u poštanskim uredima u Sinju, Kninu i Imotskom, no budući da godišnji iznos plaće za spomenute poštanske urede iznosi 100 f, pretpostavlja se da se radi o zanimanju poštanskog pošiljatelja.

Dalmaciji i Albaniji. Vodeći se navedenim kriterijima, Crotey je za svaki poštanski ured predložio sljedeće službenike:<sup>20</sup>

Zadar: šef poštanskog ureda u Zadru, upravitelj Ivan Nepomuk Crotey, kojega imenuje car; glavni kontrolor Ivan Ivanković, koji u poštanskoj službi služi 30 godina i od ulaska austrijske vojske u Dalmaciju upravlja poštanskom aktivnošću cijele Dalmacije; službenik Vice Medici; pomoćnik Andrija Biličić, siroče, sin dostojnoga oca koji je bio austrijski vojnik, već dvije godine radi bez plaće, dobro piše i govori njemački, talijanski i hrvatski.

Obrovac: poštanski upravitelj Ante Simonelli, služi u poštanskoj službi od 1798. godine.

Benkovac: pošiljatelj pošte Gino Borin, već pola godine radi bez plaće i pošten je čovjek.

Skradin: poštanski upravitelj Jeronim Grguričić, mlad, jako aktivan, posjednik u Skradinu, preporučuju ga lokalna gospoda.

Šibenik: poštanski upravitelj Đuranović, služi bez plaće od ulaska austrijske vojske na danom mjestu, koje će mu pri uređenju poštanskog puta biti dodijeljeno.

Knin: poštanski pošiljatelj Lovro Vuletić, pošten čovjek kojega je predložilo Mjesno starješinstvo.

Trogir: poštanski upravitelj Petar Alviž Cattaneo, pošten čovjek kojega je prepoznalo i preporučilo Mjesno starješinstvo, gdje služi kao kancelist.

Split: poštanski upravitelj Frane Kostanić, pružao je dobre usluge, aktivan posjednik u Splitu, kojega je pomno preporučilo Mjesto starješinstvo Splita.

Sinj: pošiljatelj pošte Bernard Dalbello, služi u navedenoj službi.

Omiš: poštanski upravitelj Stjepan Metičić, aktivan čovjek, posjednik u Omišu.

Makarska: Ladislav Klansticij, obnašao je vojnu službu te ga upravitelj Crotey poznaje po njegovim dobrim vrlinama.

Imotski: pošiljatelj pošte Ivan Vučemilović, na istome mjestu služi u Imotskom od svibnja 1803.

---

<sup>20</sup> Imena i prezimena predloženih službenika prikazana su u izvorniku onako kako su navedena u Croteyevu izvještaju, najviše zato što je arhivsko gradivo na kojem se temelji ovaj rad, a koje se nalazi u Austrijskom državnom arhivu, velikim dijelom oštećeno, odnosno zapaljeno, pa je zbog toga na određenim mjestima u potpunosti nečitko.

Opuzen u Neretvi: poštanski upravitelj Frane Nonković, nezamjenjiv za ovu službu.

Kotor: Justinijan Pezzingher, služio kao poručnik u vojsci, govori potrebne jezike te ga upravitelj Cratey smatra dostojnim službe.

Ovaj popis, koji je Cratey iznio kao poseban prilog svome Izvještaju, jasno pokazuje da su predloženi poštanski službenici bili pojedinci koji su bili poznati lokalnim vlastima, pa čak i upravitelju osobno kao osobe koje su svojim zalaganjem i službama koje obnašaju na neki način Crateyu jamčile opstojnost i opravdanost predloženog poštanskog sustava.

Namjesnik Cratey trebao je usustaviti precizan i detaljan raspored primanja i slanja poštanskih pošiljaka od Zadra do Kotora te, u povratku, od Kotora do Zadra. Ovaj prikaz iznio je Cratey u prilogu, u kojem je razradio detaljan raspored dnevnog cirkuliranja pošiljaka obalnim dijelom Dalmacije. Dnevni tok pošiljaka razradio je na način da pošta dva puta tjedno iz Zadra, kao glavnog poštanskog ureda, ide prema Kotoru, i to ponedjeljkom i petkom, i istim danima iz Kotora prema Zadru.

Ponedjeljkom iz Zadra:

Pošta ide iz Zadra u 12.00 sati preko Benkovca i u utorak u 11.00 sati dolazi u Skradin. Iz Skradina ide u 12.00 sati i u 15.00 sati istoga dana dolazi u Šibenik. Iz Šibenika ide u 16.00 sati, u Trogir dolazi u 14.00 sati sljedećeg dana, a u Split u 20.00 sati.

U četvrtak ide iz Splita u 4.00 sata i u 10.30 dolazi u Omiš. Iz Omiša ide u 11.00 sati i u Makarsku dolazi u 22.00 sata.

U petak u 4.00 sata ide iz Makarske i u 20.30 dolazi u Neretvu. U subotu u zoru pješak ide iz Neretve i u Kotor dolazi u ponedjeljak ljeti, a u utorak zimi.

Ponedjeljkom iz Kotora:

Srijedom ljeti, a utorkom zimi putuje pješak iz Kotora u zoru i u Neretvu dolazi u petak navečer. Subotom pošta iz Neretve ide u 4.00 sata i u 20.30 sati dolazi u Makarsku. U nedjelju pošta iz Makarske ide u 4.00 sata i u 15.00 sati dolazi u Omiš. Iz Omiša ide u 15.30 sati i u 21.30 sati stiže u Split.

U ponedjeljak u 4.00 sata ide iz Splita i u 10.00 sati dolazi u Trogir; iz Trogira ide u 11.00 sati i u Šibenik dolazi u utorak u 7.00 sati; iz Šibenika ide u 8.30 sati i dolazi u Skradin u 11.00 sati; iz Skradina ide u 12.00 i u Benkovac dolazi u 19.30 sati; u srijedu zorom ide iz Benkovca i prijepodne dolazi u Zadar.

### Petkom iz Zadra:

Iz Zadra ide u 12.00 sati i preko Benkovca u Skradin dolazi u subotu u 11.00 sati; iz Skradina ide u 12.30 sati i u Šibenik dolazi u 15.00 sati; iz Šibenika ide u 16.30 sati i dolazi u Trogir u nedjelju u 13.00 sati; iz Trogira ide u 14.00 sati i dolazi u Split u 20.00 sati; ponedjeljkom u 4.00 sata polazi iz Splita i u 10.00 sati dolazi u Omiš; iz Omiša polazi u 11.00 sati i u Makarsku dolazi u 22.00 sata. U utorak iz Makarske ide u 4.00 sata i u 20.30 sati dolazi u Neretvu. Srijedom u zoru pješak ide u Kotor, kamo stiže u petak navečer ljeti, a u subotu zimi.

*Pedone* iz Kotora kreće u zoru, ljeti nedjeljom, a zimi subotom, i u utorak navečer dolazi u Neretvu; u srijedu u 4.00 sata pošta ide iz Neretve i dolazi u Makarsku u 20.30 sati; u četvrtak pošta ide iz Makarske u 4.00 sata i u Omiš dolazi u 15.00 sati; iz Omiša ide u 15.30 sati i u 22.00 sata dolazi u Split. U petak pošta iz Splita ide u 4.00 sata i u 10.00 sati dolazi u Trogir; iz Trogira ide u 11.00 sati i u subotu u 7.00 sati dolazi u Šibenik; iz Šibenika ide u 8.30 sati i u 11.00 sati dolazi u Skradin; iz Skradina ide u 12.00 sati i u Benkovac dolazi u 19.30 sati. U nedjelju iz Benkovca ide u 4.00 sata i u 12.00 sati dolazi u Zadar.

### Zaključak

Analizom temeljnih sastavnica plana reforme poštanske službe u Dalmaciji upravitelja Ivana Nepomuka Crateya iz 1804. godine i opisom okolnosti koje su joj prethodile, rasvijetljeno je i utvrđeno nekoliko vrlo važnih aspekata povijesti Dalmacije za vrijeme Prve austrijske uprave.

Prije svega, tematizirajući probleme i nedostatke u poštanskoj službi Dalmacije, Crateyev plan zrcali sveopću sliku političkog, gospodarskog i društvenog stanja Dalmacije na prijelazu iz 18. u 19. stoljeće. Točnije, apostrofiranjem nepostojanja prohodnih i sigurnih kopnenih putova kao pretpostavke neophodne za uređenje poštanske službe te ukazivanjem na nedostatak novčanih sredstava kojima bi Dalmacija mogla samofinancirati izgradnju poštanske službe, plan ukazuje na opće siromaštvo i nisku trgovačku aktivnost pokrajine (posebice u njezinom kopnenom zaleđu), odnosno na općenito teške gospodarske prilike u njoj. Također, detaljnim pregledom plaća zaposlenika, isticanjem važnosti kriterija zaposlenja u poštanskoj službi i važnosti uvođenja točnog, brzog i sigurnog otpremanja i dostavljanja pošiljaka, odnosno snošenja odgovornosti za svako kašnjenje, plan ukazuje na problem velikog broja nesavjesnih činovnika koji

su slabo motivirani zbog niskih ili nepostojećih primanja, odnosno ukazuje na loše društveno stanje i upravno uređenje Dalmacije.

Isto tako, plan jasno potvrđuje politiku opreza i postupnosti Austrije u provedbi promjena u dvjema rubnim pokrajinama koje je osvojila, a koje su bile na znatno nižem stupnju razvoja od ostalih zemalja Carevine, kao i temeljitost u razradi planova i ideja za poboljšanje političkog, gospodarskog i društvenog stanja u Dalmaciji.

Poseban naglasak na oprezu u financijskim izdacima i troškovima, precizan prikaz plaća zaposlenika i ostalih izdataka kao i važnost njegove isplativosti za državu također potvrđuju politiku Bečkog dvora da se sa što manjim novčanim davanjima usustavi prohodna i redovita poštanska služba kroz cijelu Dalmaciju i, preko Dubrovnika, Albaniju kao neizostavan i presudan faktor sigurnog funkcioniranja cijele države.

Naposljetku, osim utvrđivanja uloge Prve austrijske uprave u Dalmaciji, ovaj plan jasno je ukazao da je za Dalmaciju kraj Drugog koalicijskog rata i dolazak civilnog namjesnika Petera Göessa 1802. godine označio prekretnicu i omogućio postupni rast.

Iako su dobre želje i planovi Prve austrijske uprave u Dalmaciji u najvećoj mjeri ostali mrtvo slovo na papiru, to ipak nije bio slučaj s razvojem poštanske službe u Dalmaciji, koja je temelj dobila aktivnošću poštanskog upravitelja Ivana Nepomuka Crateya, dok je njezina konačna regulacija utvrđena dekretom prvog vojnog i civilnog guvernera Dalmacije i Albanije, Thomasa de Bradyja koncem 1804. godine.

## **IVAN NEPOMUK CRATEY AND HIS PLAN TO REFORM THE POSTAL SERVICE IN DALMATIA IN 1804**

TIHANA ŠKORIĆ

### *Summary*

The plan to reform the postal service in Dalmatia, introduced by Ivan Nepomuk Cratey, the first administrator and director of the Post of Dalmatia and Albania, has survived in its integral form and is today housed at the *Allgemeines Verwaltungs Archiv* in Vienna. This project was the fruit of Cratey's two-year travels through Dalmatia and is presented in the form of a report and a detailed development proposal, and as such represented the basis on which a regular postal service from Vienna across Dalmatia to the post office in the Dubrovnik Republic as far as Albania was established in 1804.

The analysis of its contents is invaluable for the study of the history of Dalmatia during the First Austrian rule (1797-1806) mostly because it elucidates and provides answers to many questions closely connected to the history of postal service in Dalmatia, but also to the political and economic issues of Dalmatia at the turn of the eighteenth century. Cratey's plan draws attention to a poorly developed communication network, low trade activity of the province, lack of motivation on behalf of the underpaid clerks, etc.

This article examines Cratey's reform project by throwing more light on the circumstances in which it was produced, as well as on its financial construction founded on sustainability and feasibility. It also seeks to provide the answer as to how the First Austrian rule in Dalmatia, in this aspect too, spurred the process of economic and administrative reform of Dalmatia.