

PRILOZI IZ GOSPODARSKOG ŽIVOTA ŠIBENIKA U XIX. STOLJEĆU

Zadnjih godina se nešto više pisalo o gospodarskim prilikama Šibenika i njegove okolice u prošlom stoljeću.¹ Dakako, time nije rečeno sve o onovremenom gospodarstvu toga grada, nego, prirodno, postoje još uvijek mnoge veće ili manje praznine, koje su jasna posljedica nepostojanja odnosno uništenja odgovarajućih izvora.

Istražujući pak izvore za druge teme sakupili smo usput nešto podataka o gospodarskim prilikama Šibenika u navedenom razdoblju, koji mogu barem djelomično popuniti praznine u ovom problemu. Zato ćemo ih ovdje podastrijeti kao fragmente iz domene prerade i razmjene, u nadi da će to pridonijeti boljem osvjetljavanju ovog pitanja, jer se uglavnom radi o onim podacima koji do sada javnosti i znanosti nisu bili poznati. Dakako, izbjegavat ćemo, koliko to bude moguće, ponavljanja i ugrađivati ove fragmente u zgradu šibenskog gospodarstva prošlog stoljeća.

I.

Gospodarski period Šibenika modernog doba, čini nam se, započinje osnivanjem jedne bojadisaonice u gradu krajem mletačke uprave u Dalmaciji. Naime, tada je Zuane Iljadica osnovao dotičnu radionu za podmirivanje potreba grada i njegove okolice za bojenje sukna, tkanina i vune, uz plaćanje godišnjeg poreza od 500 mle-

¹ Spomenut ćemo samo neke: Dinko Foretić, O ekonomskim prilikama u Dalmaciji, zbornik Hrvatski narodni preporod u Dalmaciji i Istri, Zagreb 1969; Igor Karaman, Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću, Zagreb 1972, 290—301; Stjepo Obad, Ekonomski, socijalni i politički razvoj Šibenika od 1814. do 1859. god., zbornik Šibenik, Šibenik 1976; isti, Gospodarske prilike u Šibeniku i okolici sredinom 19. stoljeća, Acta historico-oeconomica Iugoslaviae, sv. 3, Zagreb 1976; isti, Šibenik oko 1848/49. god., Zadarska revija, 1977, br. 2.

tačkih lira.² To je bio zametak ovdašnje manufakturne proizvodnje. Poslije toga je taj obrt ovdje stalno nazočan. U prvim godinama druge austrijske uprave samo u jednoj bojadisaonici u gradu radi šest radnika,³ a znalo je nekad biti i više takvih radionica. Tada je pored ovoga bilo mnogo sitnih obrta, koji su bili prilično razvijeni,⁴ ali svejedno nisu u cijelosti zadovoljavali potrebe grada i njegove okolice za svojim proizvodima.

Tijekom prve polovice prošlog stoljeća u gradu također djeluje radionica za izradu tjestenine, u kojoj je 1841. god. bilo zaposleno sedam radnika.⁵ Nakon dvije godine tu nalazimo nekoliko stotina obrtnika razne vrste i tri manufakturne radionice,⁶ što je značilo stanovit napredak u tom smislu. Nekoliko godina iza toga u gradu postoji radionica čokolade, dvije radionice voska i njegovih prerađevina, bojadisacnica, radionica tjestenine i radionica cijevi (canelli).⁷ Nekako u to doba u Šibeniku su, barem neko vrijeme, djelovale još dvije manufakturne radionice: jedna je pročišćavala paklinu, koja se dovozila s otoka Brača, a druga je proizvodila opeke; obje su za svoj postupak rabile prominski ugljen.⁸ Na žalost, druge pojedinosti o tim proizvodnim pothvatima u ovom gradu ne postoje.

Čini nam se da je za Šibenik bila prilično značajna mlinarska prerada. Naime, mnoge su šibenske obitelji odavna bile vlasnicima ili suvlasnicima brojnih mlinica i suknara na slapovima rijeke Krke. Neke od njih su bile sredinom 19. stoljeća vlasnici i po nekoliko takvih pogona (Šupuk, Danilović, Gospodnetić, Milić, Petković, Dubilić i dr).⁹ Najveći dio tih mlinova je tada bio u pogonu, te su ovamo dolazili mljeti žito stanovnici iz mnogih dijelova pokrajine.

Međutim, već sredinom 19. st. mlinovi na vodu nisu bili dovoljno rentabilni, odnosno nisu dovoljno proizvodili, pa se onda počelo raditi na unapređenju mlinarske prerade u gradu. Naime, već 1850. god. je ovdje proradio parni mlin za meljavu žita, prvi industrijski pogon u gradu, vlasništvo Giovannija Montanari.¹⁰ Znade se i to da je taj mlin bio opskrbljen strojem od 20 KS jakosti.¹¹ Jedan suvremenik kazuje da je to bio zaista lijep pogon.

² Šime Peričić, Dalmacija uoči pada Mletačke Republike, Zagreb 1980, 81.

³ St. Obad, Gospodarske prilike... str. 43.

⁴ Isti, Šibenik oko 1848/1849. god... str. 387-388.

⁵ Isti, Gospodarske prilike... str. 43.

⁶ Isto, 44.

⁷ Historijski arhiv Zadar (HAZd), Spisi Okružnog poglavarstva u Zadru, svež. 124 (1847), br. 268.

⁸ Gazzetta di Zara, br. 73 od 12. IX 1843.

⁹ HAZd, Spisi Pokrajinske financijske uprave za Dalmaciju, svež. 52, br. 9333.

¹⁰ St. Obad, Gospodarske prilike... str. 57.

¹¹ Privreda Hrvatske XVII—XIX stoljeća, Zagreb 1957, 89. — Prema arhivskim podacima je Ivan Krsto Molinari tek krajem 1852. god. molio vlasti za dozvolu da može u svoj mlin postaviti parni stroj za mljevenje žitarica, izradu kruha i tjestenine. Vlasti su bile svjesne da će to mnogim mli-

Štoviše, idućih godina taj mlin raspolaže s pet strojeva za žito i dva bubnja (tambucco?!).¹² Nedugo iza osnivanja samog mlina uz njega je počela djelovati i radionica tjestenine. Prvih desetak godina je mlin dobro radio, proizvodila se i prodavala krušna hrana, što je uvelike pravilo konkurenciju mlinicama na Krki. Samo u slučajevima kad žito nije bilo dobre kakvoće, poslovanje je bilo vrlo slabo.¹³ Godine 1863. su, prema tvrdnji suvremenika, mlin i radionica tjestenine tvorili prilično veliko »Poduzeće Montanari«. Tada je ono bilo veliko, što više grandiozno, iako nije radilo bez teškoća. Jedan od vlasnikovih sinova bio je strojar u mlinu. Tadašnji stroj imao je snagu od 30 KS, što znači da je stari stroj bio prerađen ili je bio nabavljen novi. Taj stroj je istodobno pokretao šest mlinova; brašno je izlazilo u pet vrsta i bilo vrlo dobre kakvoće. Tu se također proizvodilo i tz. »Orzo tedesco«. Pogon je rabio ventilator za čišćenje žita, što je uvelike podizalo razinu proizvodnje.¹⁴ Ipak time vlasnici nisu bili sasvim zadovoljni, nego su i dalje unapređivali proizvodni postupak.

Izvori šute o daljoj sudbini toga mlina, odnosno radionice, pa zato više gotovo ništa ne znamo. Znade se jedino da je 1877. god. za njegove potrebe nabavljen veliki parni kotao, koji je, međutim, već iduce godine postao neuporabljiv.¹⁵ Nadalje se iz jednog izvora iz 1884. god. vidi da isti vlasnik još uvijek posjeduje dotična dva pogona, mlin i radionicu tjestenine, a u popisu industrijskih pogona u Šibeniku 1912. godine i dalje nalazimo obitelj Montanari kao vlasnika tvornice tjestenine u gradu.¹⁶

Kako smo prije spomenuli, u gradu je od početka druge austrijske uprave postojala radionica za proizvodnju tjestenine, vlasništvo F. Inchiostrija. Jamačno je ona djelovala samo kratko vrijeme,¹⁷ dokle je uspijevala odolijevati konkurenciji poduzeća Montanari. Nije poznato da li je riječ o toj radionici kada se govori (1878) da je jedina radionica takve vrste u Dalmaciji poslovala neko vrijeme vrlo dobro, bila smještena negdje na rijeci Krki, a pogon joj je bila njezina tekuća voda. Navodno je nesloga vlasnika učinila da je ona ubrzo dokinuta. Nezgoda je zapravo bila u tome što je isparivanje vode onemogućavalo sušenje tjestenine.¹⁸ Sve to

narima na Krki oduzeti posao. Ipak je prevladalo mišljenje da ovaj traži dozvolu za promicanje već obavljenog posla, a ne za novu djelatnost, te mu je udovoljeno, tako da je parni stroj komisijski odobren početkom 1854. godine (HAZd, Spisi Registrature, 1853, II/1 E, br. 6193; 1854, II/1 E, br. 6188).

¹² HAZd, Spisi obitelji Zanchi, svež. V, Sebenico 1854.

¹³ Il Nazionale, br. 62 od 1. X 1862.

¹⁴ HAZd, Spisi obitelji Zanchi, svež. V, Visita 1863, br. 141, 145.

¹⁵ HAZd, Spisi Registrature Namjesništva, 1878, IIA, br. 203/2062/.

¹⁶ Isto, 1884, II/1 E, br. 773.

¹⁷ St. Obad, Gospodarske prilike... str. 43, 57; Isti, Ekonomski, socijalni i politički razvoj... str. 331.

¹⁸ Leopold Stockhammer, Relazione sulle condizioni economiche della Dalmazia, Zadar 1878, 52.

ne može biti razlogom dokinuća toga pogona, ali naše traženje drugih razloga i pojedinosti o tome nije dalo zasad nikakve rezultate.

Postoje neke vijesti o tekstilnoj preradi u Šibeniku s kraja prošlog i početka našeg stoljeća, ali je svejedno mnogo toga ostalo nepoznato javnosti. Tako se znade da je nekoliko šibenskih posjednika 1845. god. počelo uzgajati murve i dudov svilac od kojega su pravili svilu, dakako u neznatnim količinama.¹⁹ K tome, poznato nam je da je otprije u gradu bilo petnaestak tkalaca koji su proizvodili tekstil raznih vrsta za potrebe gradskog i okolnog stanovništva.²⁰ Na početku druge polovine 19. st. je pamučne tkanine na jednom razboju izrađivao jedino Jerolim Harašić.²¹ Nadalje, tada su se ovdje u kućnoj radinosti pravile kape (berrette). Tridesetak godina je dotičnu proizvodnju organizirala Šima Matavulj. Pri tome je bilo angažirano četrdesetak žena u gradu, koje su zajednički godišnje pravile 6000—8000 kapa od crnog grubog sukna.²² Razumije se da je to donosilo stanovitu zaradu onima koji su taj posao obavljali, a najviše onoj koja je vodila čitav posao.

Neki Claudio Perroux, jamačno francuskog podrijetla, osnovao je 1881. god. u Šibeniku malu tvornicu za tkanje tkanina svake vrste, te pamučnog i lanenog prediva. Međutim, to se u prvom redu odnosi na proizvodnju tkanina od vune i platno za ponjave, stolnjake, ručnike, pamučne tkanine u više boja za žensku i mušku odjeću, što se u početku prodavalo po vrlo prihvatljivim, umjerenim cijenama.²³ Tvornica je u početku raspolagala s dvanaest tkalačkih stanova. Na njima je radilo šest dovedenih Talijana i isto toliko domaćih radnika, a deset je učenika učilo zanat tkalca.²⁴ Tada je, čini se, tvornica dobro radila i poslovala, pa je vrlo brzo tamo posao našlo 50—60 stanovnika grada. Štoviše, Perroux je već 1882. god. u Zadru imenovao svojim zastupnikom za čitavu Dalmaciju tamošnjeg trgovca Manfreda Persicall'ja.²⁵ Vlasnik tvornice se zdušno zalagao za ustanovljenje nagrade od 50 fiorina za one radnice koje se naročito istaknu na poslu kroz 6—8 mjeseci naukovanja u tvornici. Zapravo je on želio da njegov pogon postane vježbaonica za kćeri šibenskih težaka, da se ovaj obrt što više razvije u gradu, točnije da se u gradu unaprijedi kućni obrt tkalja, koje bi nabavile krosne slične onima koje se rabe u tvornici i na

¹⁹ Il Nuovo Cronista di Sebenico za 1896, 145.

²⁰ St. Obad, Gospodarske prilike... str. 44.

²¹ L. Stockhammer, n. d., 13.

²² Isto, 31—32. — Dotične su radnice zarađivale 15—25 soldi dnevno (isto, 32), što nije bila neka velika zarada čak ni po tadašnjim mjerilima.

²³ Il Dalmata, Zadar, br. 7 od 25. I 1882.

²⁴ Narodni list, Zadar, br. 8 od 28. I 1882.

²⁵ Il Dalmata, br. 7 od 25. I 1882. — Na izložbi u Trstu 1882. god. je Perroux dobio srebrnu medalju za kakvoću svojih proizvoda (Il Dalmata, br. 54 od 7. VII 1883).

taj način privredivale.²⁶ Međutim, Zemaljski odbor nije bio dovoljno dalekovidan, te nije prihvatio njegov prijedlog, jer je držao da je taj obrt u Šibeniku sasvim dovoljno razvijen, odnosno da radnice mogu svojom zaradom nabaviti potrebne krosne. Sredinom 1883. tvornica je bila premještena u veću zgradu, jer je u međuvremenu povećan broj krosni, pa je stara zgrada postala pretijesna. Potrebno je istaknuti da su radnice na strojevima radile doista dobro, a da se sirovina nabavljala u Moravskoj i Belgiji, premda se lan mogao uzgajati uspješno i u Dalmaciji,²⁷ čime bi se uvelike ublažili troškovi nabave sirovine.

No i pored prvotnih uspjeha, tvornica se, čini se, nije dugo održala, jer idućih godina nemamo vijesti o njezinu postojanju i djelovanju. Zacijelo je ubrzo bila dokinuta jer tkalaštvo Dalmacije, kako tvrde suvremenici, nije moglo izdržati stranu konkurenciju nego je neminovno moralo propasti.²⁸ Ta sudbina, razumije se, nije mogla mimoći ni Perrouxovu tvornicu. Ipak je ujesen 1911. god. u Šibeniku ponovno osnovana slična tvornica. To je bila tvornica prediva i tkala (raše) pod nazivom »Prva dalmatinska tvornica prediva i tkala Paško Rora i drugovi«. Ona je ustvari proizvodila vunene tkanine i pokrivače, isključivo od domaće vune. Njezin pogon je bila električna struja, a strojevi su bili najmoderniji.²⁹ Doista, to je bila prva tvornica takve vrste u Dalmaciji i južnom dijelu Monarhije.

Tijekom prošlog stoljeća je u Šibeniku bilo još nekih vrsta prerade. Tako je bilo i nekoliko manjih proizvođača likera. Najznačajniji od njih bio je Romano Vlahov. On je u početku radio kao trgovački pomoćnik kod trgovca Ante Makale. Kada je uštedio nešto novca otvorio je vlastiti dućan. Kako nije dobro poslovao počeo je špekulirati likerima i alkoholom. Slučajno je od jednog fratara naučio praviti napitak pod nazivom eliksir, te otada počinje naglo napredovati. Najprije je taj napitak poklanjao ili jeftino prodavao seljacima, koji su mu bili vrlo zahvalni, a od 1869. god. ga je javno prodavao, izazvavši time nezadovoljstvo gradskih ljekarnika. S vremenom je njegov liker postao čuven u cijelom svijetu. Godine 1888. Romano Vlahov je prešao u Zadar, gdje je također osnovao tvornicu likera.³⁰ Sudjelovao je sa šibenskim proizvođačima na mnogim izložbama i polučio brojna priznanja za njihovu kakvoću.

Nekako od sredine prošlog stoljeća u Šibeniku je djelovao mlin za meljavu praška protiv štetnika (polvere inseticida), vlasništvo Vicka Inchiostrija i sinova. Samo 1872. god. ta je tvrtka

²⁶ HAZd, Spisi Registrature, 1882, II/1 E, br. 8150; Brzopisna izvješća XIX zasjedanja Zemaljskog sabora dalmatinskoga, Zadar 1884, 31.

²⁷ Gospodarski poučnik, Zadar—Šibenik, br. 13 od 1. VII 1883.

²⁸ Brzopisna izvješća XXVII zasjedanja Pokrajinskoga sabora dalmatinskoga, Zadar 1893, 856—857.

²⁹ Narodni list, 1911, br. 102; 1913, br. 32.

³⁰ Il Dalmata, br. 48 od 17. VI 1893.

prodala 7780 kg praška. Poslije je buhač proizvodio Josip Bilić, najprije sam a onda u zajednici s Erminom Šupukom, čiji su potomci početkom našeg stoljeća podigli električni mlin.^{30a} Godine 1887. je neki Luigi Bassetti iz Gualdo Tadino (Italija) u Šibeniku osnovao tvornicu zemljanog posuđa, ali s kapitalom od cigli 200 lira.³¹ Svejedno je njegovo poduzeće potrajalo nekoliko godina,³² što može značiti da je neko vrijeme uspijevalo odolijevati talijanskoj konkurenciji. Njega su tištile mnoge nedaće, pa je ubrzo sasvim propao.

U blizini Šibenika su 1877. god. postojale peći za proizvodnju vapna, ali već tada nisu više bile aktivne.³³ Bilo je pak pokušaja da se ovdje osnuje tvornica piva, jer su za to postojala dva vrlo značajna činioca: blizina rudnika ugljena i dovoljne količine dobre vode.³⁴ Isto tako se upozoravalo na pogodnosti za osnivanje tvornice sapuna u ovom gradu.³⁵ Međutim, iako se tu radilo o onim proizvodima za koje je pokrajina odvajala prilične svote novca, ipak takve zamisli nisu bile ostvarene, ni tada ni poslije.

Pored spomenutih pogona u Šibeniku 1884. god. nalazimo bojadisaonicu braće Iljadica, jednu radionicu voska i oko devedeset zanatlija raznih struka.³⁶ Nešto je obrtnika bilo u i većim naseljima šibenske općine, odnosno kotara. Spomenut ćemo i to da je pred prvi svjetski rat u gradu bilo nekoliko jakih poduzeća, od kojih smo neke već naveli. Ovdje spominjemo još La Società anonima per la utilizzazione delle forze idrauliche delle Dalmazia, Električnu centralu A. Šupuk i sinovi, poduzeće Izrada narodne odjeće Đure Matavulja, dvije destilerije likera (Đuro Matavulj, Ivan Jelić), tri ručna mlina za meljavu maslina (Ivan Krsto Dalle Feste, Lovre Dulibić, Vicko Stojić), jednu drvodjelsku radionicu s pogonom na paru (braća Škoton), jednu na električni pogon (Jure Vrljević), jednu kolarsku radionicu na električni pogon (Sinovi Ivana Merlaka), Tvornicu leda (Paško Rora), Tvornicu vreća od papira (Ante Zorić) i osam pekara kruha.³⁷ To je za ono doba bilo prilično pogona, koji su mogli zapošljavati stanovit broj gradske radne snage.

^{30a} L. Stockhammer, n. d., 87; Parere della Camera di Commercio e Industria di Ragusa e Cattaro, Dubrovnik 1878, 20; L. Maschek, Manuale del Regno za 1873, 314; HAZd, Spisi Konzulata Italije, svež. 47, poz. 11, br. 173. — Tvrtka Inchiostri i sinovi je izlagala svoje proizvode na izložbi u Trstu 1882. god. (HAZd, Spisi Registrature, 1882, II/1 E, br. 654/3747), a Bilić je na izložbi u Beču dobio srebrnu medalju za izložene krizanteme (Il Nuovo Cronista di Sebenico za 1895, 23).

³¹ HAZd, Spisi Konzulata Italije, svež. 47, poz. 11.

³² Brzopisna izvješća XXVI zasjedanja Pokrajinskog dalmatinskog sabora, Zadar 1891, XXXIII—XXXIV.

³³ L. Stockhammer, n. d., 38.

³⁴ Isto, 15.

³⁵ Isto, 63.

³⁶ HAZd, Spisi Registrature, 1884, II/1 E, br. 773.

³⁷ HAZd, Spisi Konzulata Italije u Zadru, svež. 47, poz. 11, br. 173.

II.

U gospodarstvu Šibenika toga doba veliko je značenje imalo pomorstvo. Na početku 19. st. ono je bilo, reklo bi se, vrlo slabo razvijeno. Tada je, naime, grad raspolagao s 24 manja broda, veličine 15—20 stopa dužine.³⁸ Vlasnici tih jedrenjaka bile su obitelji Kitarović, Bujas, Berović, Vojvodić, Nkolić i dr. Na susjednom otoku Zlarinu je brodarstvo tada bilo znatno više razvijeno.

Prve podatke o brodarstvu Šibenika i Zlarina za druge austrijske uprave, točnije o tamošnjim brodovima obalne plovidbe, jer drugih valjda nije bilo, nalazimo još 1818. god. Tada su lokalne vlasti izradile popis, kojega ćemo, radi preglednosti, pretočiti u zornu tabelu:³⁹

Vrst broda	Ime broda	Vlasnik	Mjesto gradnje	Tona	Članova pos.
ŠIBENIK:					
pjeleg	San Michele	S. Bastianello	Zlarin	22	4
pjeleg	San Pasquale	Pavao Banjelo	Chioggia	45	5
trabakul	Sebenico	I. Radetić	Šibenik	79	8
bracera	S. Giovanni	V. Pečar	Trogir	10 1/3	2
bracera	S. Spiridon	T. Dišman	Šibenik	9 1/3	2
pjeleg	S. Ciriaco	P. Grubišić	Zlarin	28 1/2	4
pjeleg	La Rondinella	S. Milatin	Šibenik	12 1/2	3
pjeleg	Madona del Rosa	J. Kirigin	Šibenik	15	3
ZLARIN:					
bracera	Sv. Ante	S. Acalin	Trogir	11	3
bracera	Sv. Ivan	M. Sandrak	Zlarin	6	3
pjeleg	Sv. Nikola	N. Beban	Zlarin	28	4
PRVIĆ:					
bracera	Sv. Marija	B. Curlin	Prvić	10	3

Prema tome, na petnaest jedrenjaka, manjih, ovoga područja plovilo je nešto više od četrdeset mornara, koji su na taj način izdržavali svoje obitelji. Dakako, najveću korist su izvlačili vlasnici tih brodova.

³⁸ Vj. Maštrović, Brodarstvo Dalmacije u prvoj austrijskoj vladavini (1797—1806), Pomorski zbornik, knj. 6, Zadar 1968, 552.

³⁹ HAZd, Spisi Registrature, 1819, II/2, br. 10508/24278/. — Samo je trabakul Ivana Radetića bio namijenjen dugoj plovidbi. Usporedbe radi, Zlarin je tada raspolagao s 235 barki, a oko 1840. god. s 44 trabakula i bracere (Bernard Stulli, Povijest i tradicije otoka Zlarina, Narodna umjetnost, knj. 17, Zagreb 1980, 134).

Desetak godina kasnije izvori spominju također pjeleg »Il Famigliare« Vinka Rossinija, te braceru »La bella Sebenzana« Josipa Kirigina,⁴⁰ što znači da je ovaj posljednji bio vlasnik dvaju manjih brodova. Godine 1847. spominje se pjeleg »Mokošica« Ante Grgurevića,⁴¹ kada je samo Šibenik raspolagao s ukupno trideset i osam brodova obalne plovidbe. Zlarin je imao znatno više takvih brodova, 101, računajući zapravo tu sve tamošnje jedrenjake.⁴² Može se kazati da je brodarstvo ovog područja tada stagniralo, čemu je osnovnim razlogom bila pojava parobroda na Jadranskom moru.

Znade se kako se brodarstvo toga područja razvijalo nakon toga vremena, pa to ne treba ponavljati. Međutim, mi smo pronašli u Trstu službenu tabelu koja pokazuje stanje toga brodarstva 1899. godine.⁴³ Kako ti podaci dosad nisu bili znani to ih ovdje tabelarno podastiremo:

Red. br.	Vrsta broda	Ime broda	Tone	Broj posade	KS	Vlasnik
A) ŠIBENIK:						
1.	pjeleg	Bell'Angiolina	40	4	—	Šime Ježina
2.	gajeta	Noè	4	2	—	Vicko Županović
3.	trabakul	Napried	45	5	—	Mate Smirčić
4.	parobrod	Primo	42/25	5	100/20	Società Pio Negre C-i
5.	»	Iniziatore	37/20	5	60/15	»
6.	»	Tommaseo	67/21	5	106/25	»
7.	»	Krka	45/23	4	80/20	»
8.	»	Zlarin	94/46	5	47	»
B) ZLARIN:						
1.	pjeleg	Fortunato	16	3		Tome Vukov
2.	bracera	S. Giovanni	8	3		Mate Janković
3.	»	Madona di Rosaglie	7	2		Antonio Strello
4.	pjeleg	s. Antonio I	18	3		Ante Beban
5.	»	S. Niccolò II	21	4		Srećko Vukov
6.	»	Rondinella	10	3		Giovanni Strello
7.	gajeta	Giacomina	3	2		Ivan Strika
8.	pjeleg	Fortunato II	9	3		Ivan Dean
9.	bracera	Palma	10	3		Mate Poturica
10.	»	Poklisar	5	2		Mate Dean
11.	pjeleg	Leonardo	17	3		Petar Adum
12.	»	Padre e figli	24	3		Jere Poturica
13.	gajeta	Ungheria	4	3		Jerolim Strika

⁴⁰ HAZd, Spisi Registrature, 1833, I/1, br. 11304.

⁴¹ HAZd, Spisi Pokrajinskog računovodstva, svež. 37, br. 15.

⁴² S. Obad, Gospodarske prilike... str. 45; HAZd, Spisi Okružnog poglavarstva u Zadru, svež. 202, br. 1194.

⁴³ Archivio di Stato u Trstu, Governo Marittimo, busta 376, br. 1571. — Jedna vijest kazuje da je 1897. A. Adum kupio parobrod »Zlarin«, a da je od 1898. njegov suvlasnik Pio Negri (B. Stulli, n. d. 139).

Iz ove tabele doznajemo neke značajne pojedinosti, napose to-
nažu i snagu motora prvih parobroda na ovom području. Isto tako
se vidi kako tada Zlarin nije imao parobroda, odnosno da je na
svim šibenskim brodovima bilo samo 35, a zlarinskim 37 članova
posade. Tadašnji šibenski brodovi su zajedno imali 354 tone, a
zlarinski 152 tone nosivosti, što je zaista malo na tolik broj brodova.

Početakom 1878. god. je kapetan Marko Jurić iz Lošinja namje-
ravao svojim parobrodicem »Trieste« (prije »S. Rocco«), od 20 tona
nosivosti i pet članova posade, ploviti u šibenskom kotaru i pre-



Parobrodarski znak društva Negri i drugovi iz Šibenika

voziti povremeno putnike i robu (transporto periodico).⁴⁴ Međutim,
nije poznato da li mu je to dozvoljeno, ali poslije nema spomena
o njemu u izvorima. Parobrodarsko društvo Ježina — Zafranović —
Negri iz Šibenika je pak 1888. god. počelo održavati poštansku služ-
bu između Šibenika i Zlarina, te Šibenika i Vodica, što je država
sufinancirala s 2000 fiorina godišnje.⁴⁵ Nadalje, parobrod društva
Negri i drugovi »Sebenico« je 14. kolovoza 1901. god. potonuo u
tršćanskom zaljevu. Na njega je naletio i probio mu desni bok
ruski parobrod »Mongolia«, koji je isprobavao svoju brzinu. Svi su

⁴⁴ HAZd, Spisi Registrature, 1878, II A, br. 14505. — Te je godine u Šibe-
niku osnovana Società dei commercianti (Društvo trgovaca) kojemu je zadaća
bila promicanje trgovine, pomorstva i prerade uopće u gradu, ali je ona na
žalost, bilo dokinuto već 1881. godine (HAZd, Spisi Registrature, 1880, III/1 J,
br. 155/4187/; 1881, III/1 J, br. 471/3530/).

⁴⁵ Brzopisna izvješća XXVI zasjedanja Pokrajinskog sabora dalmatin-
skog, Zadar 1891, XXXII.

mornari i putnici bili spašeni, kao i veći dio tereta. Šteta je iznosila oko 300000 kruna, a parobrod je bio osiguran na samo 80000 kruna.⁴⁶ Naravno, to je značilo velik gubitak za to društvo. Tri godine nakon toga fuzirana su parobrodarska društva »Unione istriana« i »Pio Negri e c-i« u »Navigazione a vapore istriano-dalmata«, u koje je Negri pridružio svih sedam svojih parobroda i jedan koji je bio u gradnji⁴⁷ to je bilo valjda privremeno, do fuzije mnogih dalmatinskih parobrodarskih društava u jedno.

III.

Na početku 19. st. jedan putnik po Dalmaciji kazuje da je šibenska luka velika i branjena od svakog vjetera i neprijateljskog pokušaja invazije. Luka je cestom preko Knina bila povezana s bližim i daljim kopnenim zaleđem, pa je ovdje trgovina zaista mogla cvjetati.⁴⁸ Te su značajke doista krasile ovu dalmatinsku luku, pa je takve okolnosti trebalo znati iskoristiti.

Dalmatinska je vlada brzo uvjela važnost položaja Šibenika, u čijoj luci su se stjecali mnogi brodovi sa svih strana, a u svrhu trgovinskih špekulacija.⁴⁹ Zato se nametala neophodna potreba izvještavanja pokrajinske vlasti o plovidbi i trgovini. Jamačno su mnogi izvještaji izgubljeni, jer smo pronašli samo neke i to nepotpune. Rudarsko društvo u Šibeniku je pak 1846. god. svakako nastojalo zadobiti slobodan prostor u luci za pristan brodova i ukrcaj tereta, ugljena.⁵⁰ Nije poznato da li je odmah u tome uspijelo, ali se zasigurno zna da je 1855. god. zakupilo 120 kv. klaftera (oko 430 m²) operativnog dijela tamošnje obale,⁵¹ dakako isključivo radi ukrcaja prominskog ugljena. To se poslije zvala obala Makale, po poduzetniku koji ju je radio u svoje svrhe. K tome, 1859—1860. god. je obnovljena šibenska obala-pristan,⁵² što je samo privremeno omogućavalo promet u luci.

Neko je vrijeme tamo stacionirano ratno brodovlje uvelike škodilo prometu šibenske luke. Ipak je upravo u to doba u luku znalo prispijevati desetak trabakula i nekoliko Lloydovih parobroda,⁵³ pa je postojeća obala opet postala neprikladna i malena. To je onda bio razlog da se 1892/1893. god. sagradio dio nove

⁴⁶ Narodni list, 1901, br. 66.

⁴⁷ Isto, 1904, br. 62.

⁴⁸ Giacomo Concina, Viaggio nella Dalmazia littorale, Udine 1809, 24; La Dalmazia, Zadar, 1846, br. 31.

⁴⁹ HAZd, Spisi Registrature, 1844, II/4, br. 833/24299/.

⁵⁰ HAZd, Prezidijalni spisi, 1846. IX/9, br. 2694/p.

⁵¹ HAZd, Razni spisi Namjesništva, svež. 28. Sebenico; Spisi Registrature, 1854, II B, br. 7811.

⁵² Il Cronista di Sebenico za 1861. 3^a.

⁵³ La Difesa, Split, br. 96 od 2. XII 1886.

operativne obale i mol,⁵⁴ a s gradnjom je nastavljeno početkom našeg stoljeća. U svrhu sigurnosti plovidbe je 1865. god. u tamošnjoj luci postavljen svjetionik, a u kanalu šest godina nakon toga.⁵⁵ Poslije su obavljani još neki poslovi kako bi plovidba u kanalu i luci bila doista sigurna.

Još za Mlečana je u Šibeniku sagrađena bazana. Ona je već početkom 19. st. bila malena i neprikladna, jer se u njoj moglo skloniti samo oko 40 konja. A karavane su tada stalno ovdje pristizale. Zato je Đorđe Dimitrović 1811. god. na vlastiti trošak u neposrednoj blizini bastiona sv. Katarine, odmah do stare bazane, sagrađio skladište u koje je bilo moguće smjestiti još 100 konja s teretom.⁵⁶ Tako se ovdje mogla barem privremeno skloniti mnoga roba koja je dospijevala s dalekog kopnenog zaleđa. Na žalost, ubrzo je zabranjen dolazak turskih karavana u dalmatinske luke, a ponovo je dopušten tek 1845. godine, kada tamo nalazimo skladišta za žito,⁵⁷ što se vjerojatno odnosilo upravo na spomenuti skladišni prostor. Rudarsko društvo u Šibeniku je tada imalo svoja skladišta, gdje se prihvaćao prominski ugljen do ukrcaja na brodove. Nadalje, krajem 19. i početkom 20. st. u Šibeniku su sagrađena nova skladišta, koja su u prvom redu služila za uskladištenje velikih količina drvene građe, dospjele iz Bosne.

Stanovitu sliku o pomorskoj trgovini Šibenika u navedenom razdoblju pokazuje i lučki promet, dolazak i odlazak brodova. Prvi takav podatak datira iz 1834. godine. Znade se, naime, da je u kolovozu te godine ovamo prispjelo 69, u rujnu 90 brodova razne veličine i provenijencije, a u studenome najmanje — samo 60 brodova.⁵⁸ Nakon desetak godina taj je promet još intenzivniji. Tako je 1845. god. u ovu luku prispio domaći ili strani brod 871, a 1847. god. 947⁵⁹ što je zacijelo posljedica slobodnog dolaženja turskih karavana u Dalmaciju. Još bolju sliku tadašnjeg prometa u luci dat će nam ova tabela:⁶⁰

Godina	U š l i				I z a š l i			
	krcati		prazni		krcati		prazni	
	brodovi	tone	brodovi	tone	brodovi	tone	brodovi	tone
1843.	629	16.016	184	2.757	631	17.573	221	4.083
1844.	701	17.750	210	3.832	708	18.201	190	3.752

⁵⁴ Il Dalmata, br. 92 od 16. XI 1892; Il Nuovo Cronista di Sebenico za 1895, 13. — Ipak je obala u luci bila i dalje slaba i nedovoljna za ovdašnji promet (Narodni list, 1904, br. 23).

⁵⁵ Luigi Maschek, Manuale del Regno di Dalmazia za 1875, 135.

⁵⁶ HAZd, Miscellanea, svež. 16, poz. 22.

⁵⁷ La Dalmazia, 1846, br. 9.

⁵⁸ HAZd, Tajni spisi, svež. 15 /1834/, br. 173/g, 195/g, 219/g. — Sličnih podataka za pojedine mjesece ima mnogo u spisima i tadašnjim novinama, ali oni nisu cjeloviti za godinu, te ne pružaju pravu sliku.

⁵⁹ HAZd, Tajni spisi, svež. 23 i 24.

⁶⁰ Gazzetta di Zara, br. 14 od 16. II 1844; br. 6 od 21. I 1845.

Kako se, pak, kretao odnos ovdje prispjelih i otišlih domaćih, austrijskih i stranih brodova pokazuju nam podaci iz prve polovine šestog desetljeća prošlog stoljeća, koje ćemo također tabelarno iznijeti.⁶¹

zastava	prispjeli						otišli					
	1853.		1854.		1855.		1853.		1854.		1855.	
	brod	tone	brod	tone	brod	tone	brod	tone	brod	tone	brod	tone
austrijska	1310	70438	1549	74855	1704	78342	1323	71438	1438	72583	1542	76159
strana	26	961	25	1653	21	689	17	1296	23	1640	8	280

Kao što se vidi, u šibensku luku je tada uplovljavalo najviše brodova s austrijskom zastavom. Dakako, to su najvećim dijelom bili jedrenjaci iz Dalmacije, a manje iz luka jadranskog bazena i Sredozemlja. To su redom bili manji jedrenjaci, što pokazuje odnos broja brodova i tona, a tek poneki parobrod, u prvom redu Austrijskog Lloydja iz Trsta. Od stranih brodova najviše su ovamo dospjivali oni sa suprotne jadranske obale — napuljski i papski.

Sedamdesetih godina prošlog stoljeća je prosječni promet šibenske luke nešto veći od prethodnog; dolazilo je godišnje oko 600 raznih brodova s ukupno 88.000 tona, a odlazilo 515 brodova s 81.800 tona. Praznih je brodova bilo više u odlasku nego li u dolasku.⁶² Naime, sada su brodovi koji su dolazili bili nešto veći, pa je i pored smanjenja broja brodova rasla njihova ukupna tonaža. Da bismo to pokazali, donosimo jednu malu tabelu.⁶³

Godina	Prispjeli brodovi	
	brodovi	tone
1861.	932	80.062
1870.	604	87.122
1878.	624	144.003

Istina, ovdje nisu prikazani brodovi u odlasku, jer tih podataka nema, ali se jasno uočava porast tonaže prispjelih brodova u ovdašnju luku. Podaci o isplavljenim brodovima bi svakako još više pojasnili tu sliku.

⁶¹ Movimento della navigazione austriaca all'estero durante gli anni solari 1853—1855, 215—217.

⁶² L. Maschek, Manuale del Regno di Dalmazia za 1872, 88; za 1873, 153; za 1875, 124, 127.

⁶³ Ueber siehtstafeln zur Statistik den oesterreichischen Monarchie für die Jahre 1861 und 1862, Beč 1863, 153; Jahrbuch für das Jahr 1870, Beč 1872, 119; za 1878, sv. III—IV, Beč 1881, 62—64.

Krajem stoljeća je lučki promet brodova koji su izašli iz Šibenika, prema podacima Pomorske vlade u Trstu, izgledao ovako:⁶⁴

godina	brodovi	tone
1891.	1.742	259.982
1892.	2.120	252.488
1893.	2.175	279.642
1894.	2.223	274.875
1895.	2.431	324.542
1896.	2.503	338.909
1897.	2.503	374.661
1898.	2.628	357.419
1899.	2.855	396.996
1900.	2.986	388.596

Ovdje se vidi relativno spor porast broja brodova, jedrenjaka i parobroda, koji su dolazili u šibensku luku. Ipak, tada je prema lučkom prometu Šibenik bio na trećem mjestu u pokrajini, odmah iza Splita i Zadra. To mjesto je zadržao i na početku našeg stoljeća, kada je obavljao 3% lučkog prometa cijele Austro-Ugarske.⁶⁵ Dakako, tome su najviše pridonijela stovarišta drva iz Bosne i ovdašnja tvornica karbida.

Posjedujemo podatke o pripadnosti zastava onih brodova koji su krajem prošlog i početkom ovog stoljeća ovdje obavljali lučki promet. Donosimo ih tabelarno:⁶⁶

zastava	1894.		1903.		1911.	
	brodovi	tone	brodovi	tone	brodovi	tone
austro-ugarska	1.906	262.572	2.791	448.083	3.872	756.693
talijanska	203	7.140	554	33.016	461	71.520
njemačka	—	—	—	—	7	6.866
grčka	3	174	3	415	4	419
holandska	—	—	—	—	1	214
engleska	—	—	1	1.572	2	5.530
u k u p n o	2.112	269.886	3.348	483.086	4.347	841.242

Prema tome, na raskršću prošlog i našeg stoljeća je u šibensku luku dospijevalo najviše domaćih, austrougarskih brodova. Na drugome mjestu bili su brodovi s talijanskom zastavom, a samo poneki brod je nosio njemačku, englesku, grčku i holandsku zastavu. Iz ovih je brojki vidljiv nagao porast tonaže brodova koji su pristajali u ovdašnju luku.

⁶⁴ Statistica della navigazione e del commercio marittimo nei porti austriaci per l'anno 1895, Trst 1897, 71; Archivio di Stato u Trstu, Governo marittimo, b. 376, br. 578.

⁶⁵ Filip Lukas, Jadran, Rijeka 1911, 65; Knjižnica Ekonomskog fakulteta u Zagrebu, ruk. N. Ožanić, Ekonomska historija Dalmacije i njeno sadašnje ekonomsko stanje, str. 151—152.

⁶⁶ HAZd, Spisi Konzulata Italije u Zadru, svež. 18, poz. 16, br. 24.

IV

Položaj i djelatnost Šibenika u prvim desetljećima prošlog stoljeća navela je neke pisce da ga smatraju istinskim trgovačkim gradom, tim prije što je li njegova okolica dobivala ponekad obilate viškove vina, maslinova ulja i soljene ribe.⁶⁷ Naime, na početku druge austrijske uprave šibensko je područje proizvodilo prilične količine poljodjelskih viškova, osim žitarica, kojih se nedostatak namirivao iz dalekog kopnenog zaleđa.⁶⁸ Sredinom prošlog stoljeća je to područje, kažu neki, proizvodilo i prilične količine žita, pored onih uobičajenih, vina i maslinova ulja, koji su onda prodavani.⁶⁹ Cjelokupni tranzit prve polovine toga stoljeća je, pak, ovdje obavljan na korist domaćih špekulanata.

Tada je preko šibenske luke obavljan promet žitom, vinom, maslinovim uljem, drvom za loženje, kožama, vunom, soljenim mesom, medom i povrćem, što su obavljali u prvom redu domaći brodari.⁷⁰ Dakako, vino i maslinovo ulje su u cijelosti bili domaće provenijencije, a žito i stočni proizvodi najvećim su dijelom bili iz Turske, jer su Šibenčani, čini se, privoljeli vlasti na to da tamošnja roba može ovdje prispijevati, ali ne izravno karavanima.⁷¹ Ovdje je dolazila roba iz nekih luka jadranskog bazena. Tako je iz Voloskog dovoženo jedrenjacima drvo za bačve, iz Trsta kolonijalna i manufakturna roba, iz Ankone katran, žito, povrće, tjestenina i zemljano posuđe, iz Senigalije katran, konop, opeke i drugo. Nadalje, odavde su brodovi odlazili s teretom vina u Senj, stokom u Veli Lošinj, stočnim proizvodima, katranom, soljenom ribom, uljem, starim bakrom u Trst, a u Krf s drvom, soljenom ribom, mrežama i opancima.⁷² Godišnje količine pojedine robe u dolasku ili odlasku — nisu poznate. Ipak, poznato je, npr. da je u prva tri mjeseca »vojničke« 1831. godine (XII—II mjesec) iz Šibenika morem izvezeno 2296 funti vina i 68303 funte maslinova ulja, što je sve upućeno u luke sjevernog Jadrana. Da je ova luka tada obavljala trgovinsku razmjenu s turskim zaleđem, pokazuje i činjenica da je (1832) katran bio jedini artikal aktivnog prometa ovog grada, koji je zapravo tvorio integralan dio tamošnje cvjetajuće trgovine. Tome je pridonosila činjenica što su Šibenik i Skradin bile najbliže luke onom dijelu Bosne gdje se proizvodio taj artikal. Ovaj je pak bio najvećim dijelom odavde razaslan u dalmatinske škevrove, posredstvom šibenskih špekulanata.⁷³

⁶⁷ Marco Cassotti, *Le coste e isole della Istria e della Dalmazia*, Zadar 1840, 164.

⁶⁸ HAZd, *Miscellanea*, svež. I, poz. B, br. 1.

⁶⁹ *La Dalmazia*, 1846, br. 49.

⁷⁰ HAZd, *Spisi Registrature*, 1832, II, br. 1522/3036, 8089.

⁷¹ HAZd, *Protokol Registrature* za 1814, br. 516.

⁷² HAZd, *Spisi Registrature*, 1833, I/1, br. 11304; *Spisi Okružnog poglavarstva u Zadru*, A. P., svež. 15, br. 744.

⁷³ HAZd, *Spisi Registrature*, 1834, I/1, br. 8164/13752/; M. Cassotti, n. d. 165.

Podrobnije pokazatelje robnog prometa šibenske luke posjedujemo tek krajem prve polovine toga stoljeća. Naime, iz toga razdoblja imamo godišnje vrijednosti izvezene i uvezene robe, te ih donosimo u tabeli:⁷⁴

godina	f i o r i n a	
	u v o z	i z v o z
1838.	288.470	374.518
1839.	240.313	220.820
1840.	272.358	263.910
1841.	271.456	271.172
1842.	313.010	280.284
1843.	330.928	310.256
1844.	389.999	359.909
1845.	356.136	287.862
1846.	344.018	331.586

Prema tome, u ovom je razdoblju uvoz Šibenika morskim putem bio u stalnom usponu, dok je vrijednost izvoza oscilirala. Ukupna je vrijednost bila nekako podjednaka. Uvozila se u prvom redu manufakturna i kolonijalna roba, najvećim dijelom samo kroz provoz za tursko zaleđe. Najveće stavke izvoza su se odnosile na prodaju maslinova ulja, sirove kože i vune, loja i žive stoke. Od stranih brodova su tada najviše prispijevali papski, napuljski i grčki, ali to nije bilo u srazmjeru s prometanom robom. Sudeći po vrsti robe, jedan dio vrijednosti se odnosio na provoz.

Nekako sredinom prošlog stoljeća nastao je vrlo intenzivan izvoz prominskog ugljena preko šibenske luke. Istina, i prije su šibenski špekulanti ugljen iz drniškog bazena prodavali Rijeci, Trstu, Mlecima i Ankoni,⁷⁵ ali je poslije to bilo mnogo intenzivnije i u znatno većim količinama. Već u četvrtom desetljeću se u spomenute luke, te Smirnu, Aleksandriju i drugdje, najviše za potrebe austrijskog Lloyda, izvozilo i do 39200 kvintala dotične rudače.⁷⁶ Slično je bilo i poslije. Tako je od 1. XI 1842. do 30. VII 1843. god. preko šibenske luke izvezeno 26393 kvintala siveričkog ugljena za račun ovdašnjeg Rudarskog jadranskog društva.⁷⁷ Tijekom 1845. je pak izvezeno preko 64000 kvintala te rudače, od čega su 3/4 konzumirali Lloydovi parobrodi, a tek neznatan dio bio je potrošen u samoj Dalmaciji.⁷⁸ Nadalje, u prvih osam mjeseci 1846. god.

⁷⁴ HAZd, Prezidijalni spisi, 1840, VII/1, 79/p; 1841, VII/1, 309/p; 1842, VII/1, 435/p; 1844, VII/1, 52/p; 1847, VII/1, 115/p; La Dalmazia, 1846, br. 12.

⁷⁵ HAZd, Spisi Registrature, 1825, I/13, br. 21271; 1826, I/13, br. 763/25338/.

⁷⁶ M. Cassotti, n. d. 165.

⁷⁷ Gazzetta di Zara, 1843, br. 73; Oliver Fio, Parobrodarstvo Dalmacije od 1878—1918, Zadar 1962, 31.

⁷⁸ La Dalmazia, 1846, br. 19.

bilo je izvezeno 26608 kvintala ugljena.⁷⁹ Nešto poslije su ugljen najviše odvojili Lloydovi parobrodi u Carigrad, za vlastite potrebe, ali je nešto malo odlazilo i u luke južne Italije, one na jadranskoj obali, za tamošnje industrijske pogone.⁸⁰ Tada je izvozom upravljala tvrtka Antun Makale i drugovi, nov vlasnik prominskih i drugih rudnika ugljena ovog područja. Bilo je pokušaja da ovdašnje Ugljenarsko društvo plasira veće količine ugljena u Aleksandriju,⁸¹ ali do toga nije došlo. Poslije je taj promet postojao, ali nam količine nisu poznate.

U trećoj četvrtini prošlog stoljeća se u Šibeniku osjećao živ promet razne robe, kao i provoz Bosne — drvo, katran i željezo.⁸² Preko te luke je, pored zabrane, tada obavljan priličan izvoz stoke za klanje, usmjeren u luke Apulije.⁸³ Tada započinje intenzivniji izvoz ovdašnjeg vina za Trst, pri čemu su se naročito isticali zlarinski špekulanti.⁸⁴ Koje su se količine robe odavle izvezile u to doba najbolje nam pokazuje primjer iz 1874. god.:⁸⁵

vrsta robe	kvintala
ugljen	54.502
drvo za gradnju	72
maslinovo ulje	6.649
vino	2.287
likeri	13
voće	141
soljena riba	131
sir	140
med	57
sirove kože	567
sirova vuna	567
loj	542
kosti i rogovi	182
rujevina	2.539
ljekovito bilje	50

Ovdje se vidi da je još uvijek odavle najviše izvožen ugljen i maslinovo ulje. Upravo začuđuje količina izvezene rujevine, koja je inače zahtijevala vrlo malo posla, budući da se samo brala, bez posebnog posla oko njezina uzgoja. Sudeći prema naznačenoj količini, vino tada još nije činilo veliku stavku u izvozu šibenskog područja.

⁷⁹ La Dalmazia, 1846. br. 23, 30; Glasnik Dalmatinski, Zadar, 1850, br. 16; Spisi Registrature, 1849, II, br. 80/10957, 11641/. — Tada se taj ugljen počeo rabiti za loženje prvih parnih glibodera u Dalmaciji (HAZd, Spisi Pokrajinskog računovodstva, svež. 37, br. 15).

⁸⁰ HAZd, Prezidijalni spisi, 1859, VII/2, br. 1353/p; 1862, VII/2, br. 1320/p.

⁸¹ HAZd, Spisi Registrature, 1874, XI A, br. 6670.

⁸² Ernest Schatzmayer, La Dalmazia, Trst 1877, 44.

⁸³ HAZd, Spisi Registrature, 1862, II/1 A, br. 13123/17882, 22602/.

⁸⁴ Il Dalmata, 1871, br. 18 i 40.

⁸⁵ L. Stockhammer, n. d. 70.

Naravno, jedan dio izvoženih stočnih proizvoda bio je samo provoz bosansko-hercegovačkih proizvoda. Ukupna količina izvoza premašivala je 120000 kvintala razne robe. Treba također istaknuti da tada Šibenik još nije imao željezničku prugu, nego se ona tek očekivala, ali se s razlogom računalo s porastom važnosti njegove luke onog trenutka kada on takvu vezu s unutrašnjošću dobije.

Kako je pak tada izgledala vrijednost robe koja je u Šibenik dolazila i iz njeza izlazila morem pokazuju idući podaci:⁸⁶

Godina	F I O R I N A	
	u v o z	i z v o z
1861.	849.800	756.500
1870.	991.600	625.700
1878.	2,573.600	878.900

Kao što se vidi, tada je vrijednost morem dovožene robe naglo rasla, a vrijednost izvoza varirala, s tendencijom porasta. Začuđuje takvo stanje, tim više što se zna da je i tada odavle izvožena prilična količina ugljena., maslinova ulja, vina i rujevine.

U zadnjoj četvrtini prošlog stoljeća je glavni artikl šibenskog izvoza bilo vino, koje je, za razliku od ostalih u pokrajini, bilo dobre kakvoće.⁸⁷ Nije moguće zabilježiti brojne slučajeve takve aktivnosti ovog područja u to doba, ali treba ipak istaknuti da je vino tada odlazilo najvećim dijelom u Trst, da su ovamo počeli dolaziti i trgovci iz prekovalebitske Hrvatske i zakupljivali prilične količine toga proizvoda. Znatno udio u toj trgovini tada su imali i otoci šibenskog područja. Dakako, to je svakako donosilo korist proizvođačima i preprodavačima ovog tada doista traženog artikla.

Tada je Šibenik održavao najintenzivnije trgovačke veze s Trstom i Rijekom. Tamo se vozilo maslinovo ulje, vino, buhač, ugljen, drvo i drugo, a odatle se brodovima dovozila kolonijalna i industrijska roba, željezarija, brašno, tjestenina, riža i druga roba. Nešto manje je u toj razmjeni bila zastupljena Venecija. Tamo se najviše izvozila celuloza, a u obratnom su se smjeru vozile mekinje, koža, bakalar, sir, riža i manufakturna roba. Iz nekih drugih talijanskih luka se dovozilo voće i povrće, građevinski materijal, keramika, sumpor i drugo.⁸⁸ Vrste i količine ovdje prometane robe krajem prošlog i na početku ovog stoljeća bit će iskazane u prilogu ove radnje. Spomenut ćemo ipak da je, npr. 1890. god. Šibenik uvezao morem 72803, a izvezao 253430 kvintala raznog tereta, pa je po uvozu bio treća, a po izvozu prva luka pokrajine.⁸⁹ Isto tako

⁸⁶ Kao bilješka 63.

⁸⁷ Il Dalmata, 1890, br. 2, 30; 1895, br. 80.

⁸⁸ HAZd, Spisi Konzulata Italije u Zadru, svež. 48, poz. 12.

⁸⁹ Gospodarski list dalmatinski, 1892, br. 3.

ćemo navesti primjer 1901. godine, kada je odavle u Italiju izvezeno 168 konja, 15 magaraca, 2640 kg maslinova ulja, 1500 kg drveta za izradu buća, 12750 kg đūga, 2900 kg drugog drveta, 34041000 kg lignita i 100 kg katrana,⁹⁰ što je činilo zaista prilične količine izvoza samo u jednom smjeru.

Prvih godina ovog stoljeća je Šibenik održavao pomorsko-trgovačke veze i s ostalim svijetom. Tako se zna da je odavle tada u Marseilles odvoženo bosansko drvo u priličnoj količini, a u Valenciju isto tako velike količine ovdašnjeg ugljena.⁹¹ To su bili, na žalost, samo rijetki slučajevi. Kada je pak Società veneziana di navigazione a vapore uvela svoju liniju Mleci — Split, Šibenik je bio njezina najprometnija luka dalmatinske obale.⁹² To pak pokazuje da je ova luka i tada svojim prometom prednjačila u cijeloj pokrajini i bila značajno pomorsko-trgovačko središte Monarhije.

V

Podastri podaci svakako pokazuju da je Šibenik tijekom prošlog stoljeća bio značajno gospodarsko središte Dalmacije, jer je u njemu zasnovana raznovrsna prerada i robna razmjena. Zapravo je to bilo doba začetka industrijalizacije ovog grada koja je uslijedila na početku ovog stoljeća, početak ulaganja manjeg kapitala u gospodarske pothvate, pa i od strane stranaca, Austrijanaca i Talijana. Dakako, to se u prvom redu odnosi na drugu polovicu prošlog stoljeća, kada je ovdje sproveden najveći broj takvih gospodarskih pokušaja. Možemo zaključiti riječima Jakova Čudine, koji je 1893. god. napisao da je Šibenik, »umješan, radin i prometan grad«,^{92a} koji očekuje još bolja gospodarska budućnost. U tom je smislu on već tada zauzimao značajno mjesto u pokrajini.

⁹⁰ HAZd, Spisi Konzulata Italije u Zadru, svež. 20, poz. 12, br. 42.

⁹¹ Isto, svež. 48, poz. 12; Archivio di Stato u Trstu, Governo marittimo, busta 526, br. 82; busta 527, list 349—350.

⁹² Isto, svež. 48, poz. 12.

^{92a} Il Dalmata, 1893, br. 80.

PRILOG

ROBNI PROMET ŠIBENSKE LUKE 1895, 1899. i 1913. GODINE
(roba izražena u q, a stoka u komadima)

vrsta robe	1895.		1899.		1913.	
	izvoz	uvoz	izvoz	uvoz	izvoz	uvoz
kolonijalna roba	27	473	65	430	61	1.211
šećer	104	1.285	92	1.401	404	5.945
duhan	4	104	5	520	76	371
svijeće i sapun	285	552	—	—	504	—
žito i brašno	2.648	21.442	4.165	41.835	14.557	101.468
sočivo, voće	2.496	932	4.639	3.158	4.526	9.676
meso, svježe	141	18	—	9	416	—
stočni proizvodi	1.054	828	1.854	995	3.192	4.382
maslinovo ulje	5.816	1.086	887	270	937	3.977
piće	13.119	2.333	11.184	3.390	7.244	15.268
živežne namirnice	644	2.647	909	1.360	2.071	4.960
južno voće	951	312	173	450	245	1.297
drvo obično	1.039	3.152	818	12.255	53.311	8.204
drvo obrađeno	135	1.365	220	1.759	10.122	778
ugljen	194.315	833	223.305	—	643.802	283.414
minerali	21	1.528	440	2.380	909	2.087
katran	10	7	—	122	24	364
rujevina	1.323	—	786	—	—	—
tinta	—	78	1	78	—	37
otpaci	648	3.080	252	3.487	36.973	14.436
staklo	48	524	69	1.454	30	1.485
kamena roba	103	752	53	3.390	281.213	7.429
zemljana roba	327	13.427	318	12.046	1.375	18.140
metali	241	1.752	152	2.900	316	33.658
strojevi i instr.	87	116	169	379	396	168
tekstilna roba	343	2.545	524	2.483	1.285	4.163
sirova koža	17	207	167	204	84	66
mineralno ulje	308	1.982	306	2.007	530	7.212
kemijski proizvodi	152	620	3.640	491	181.037	21.794
morska sol	99	—	34	132	307	—
ostalo	713	—	489	492	117.879	7.718
stoka za klanje	1.423	30	3.091	7	3.840	163

Izvor: Statistica della navigazione e del commercio marittimo nei porti austriaci per l' anno 1895, Trst 1897; 1899, Trst 1900; 1913, Trst 1915.

DATA ON THE ECONOMIC DEVELOPMENTS IN ŠIBENIK
IN XIX.th CENT.

S u m m a r y

Poor knowledge of economic life in Šibenik in the past Century suggested to the author this investigation. These new data reveal that Šibenik in the past Century was an important economic center of Dalmatian Croatia, so a number of initiatives on manufacturing and commerce originated there. This was the period of early industrialisation of this city the initial period of capital investments by Croats and foreigners also. This was the case in the second half of the past Century. These initiatives gave Šibenik an important place in Dalmatia with a promising future.