

## RAZVOJ POMORSKOG PROMETA I TRGOVINE U DALMACIJI OD 1850. DO 1880. GODINE

Tomislav PEJDO  
Kožino (Zadar)

UDK 656:339(497.5"1850-1880") Dalmacija  
Pregledni rad

Primljeno: 15. XI. 2006.

*U radu autor nastoji što bolje osvijetliti razvoj pomorskog prometa i trgovine Dalmacije od 1850. do 1880. godine. Istina, o tome se pisalo, ipak problem nije u potpunosti prikazan. To je autora potaklo da ga upotpuni novim saznanjima, temeljenim na izvornim podacima. To se najviše odnosi na pomorski promet i trgovinu nekim domaćim poljodjelskim proizvodima, napose vinom, uljem, solju i živim blagom. Isto tako se prikazuje uvoz nekih roba morskim putem. Iscrpniji prikaz lučkog prometa i vrijednost dalmatinske prometne robe koristi boljem sagledavanju njene pomorske trgovine. Sve to svjedoči o pomorsko-trgovačkom značenju Dalmacije, posebno od sredine do kraja 90-ih godina XX. stoljeća.*

*Ključne riječi: pomorski promet, pomorska trgovina, brodarstvo, tursko zaleđe.*

Teritorij između bosanske granice i Jadranskog mora, iako izdužen, formirao se između dva ekonomski i kulturno različita međupojasa od kojih se poslije ratova i upravnih promjena formirala jedinstvena austrijska pokrajina Dalmacija. U tom geografsko-regionalnom dualizmu oblikovala su se dva različita društveno-ekonomska pojasa. Zagorski pojas, bez vlastitog proizvodno-trgovačkog potencijala, smješten između tursko-bosanske i hercegovačke granice te primorja, u svakom je pogledu jedva egzistirao. Drugi pojas je priobalni kojemu domaći proizvodi nisu mogli podmiriti vlastite potrebe. Uključivanje u robnu razmjenu preko mora omogućilo je tom stanovništvu bolji život. Gotovo cjelokupni robni promet odvijao se preko mora, a kako je dio robe ostajao je u gradovima, pomorski promet osiguravao je egzistenciju i građanima i široj okolici. To se prvenstveno odnosi na gradove u primorju koji su prema kopnenom zaleđu imali "skele" kao vezu s Bosnom. S obzirom na slabu potrošačku moć domaćih tržišta, luke su uglavnom imale tranzitni karakter u prometu robe prema dubokom zaleđu i obrnuto. Od domaćih viškova izvozilo se: vino, maslinovo ulje, kameni ugljen, alkoholna pića i građevinski materijal, a iz bosanskog dijela zaleđa pristizala je raž, ječam, kora za bojanje, stoka za klanje i stočni proizvodi. Roba, koju su

dovozili brodovi, nastavljala je put prema turskoj granici. Nju su sačinjavali: plemeniti metali, manufakturna, industrijska i kolonijalna roba. Zbog toga je lučki promet bio intenzivan. Kako je izgledao lučki promet Dalmacije sredinom prošlog stoljeća, pokazuju nam sljedeći podatci:

*Pregled kretanja trgovačkih brodova kroz glavne dalmatinske luke  
u srpnju 1855 godine<sup>1</sup>*

Grad	Uplovilo		Isplovilo	
	Brodova	Tona	Brodova	Tona
Zadar	133 krcatih 38 praznih	7.485	112 krcatih 72 prazna	7.502
Split	266 krcatih 233 prazna	?	217 krcatih 72 prazna	10.139
Dubrovnik	134 krcatih 27 praznih	2.420	79 krcatih 79 praznih	1.944
Meljine	89 krcatih 20 praznih	9.566	48 krcatih 66 praznih	8.568

Na primjer, u prosincu 1849. godine u različite je luke Dalmacije pristalo 1 636 brodova, a u siječnju 1850. godine 1 011 brodova.<sup>2</sup> Svake godine promet je bio intenzivniji, u čemu sve luke nisu imale podjednak udjel, kao što se vidi iz sljedećih tablica.

*Uplovljavanje i isplovljavanje trgovačkih brodova  
u dalmatinskim lukama u rujnu 1855. godine<sup>3</sup>*

Grad	Uplovilo		Isplovilo	
	Brodova	Tona	Brodova	Tona
Zadar	136 krcatih 43 prazna	8.623	118 krcatih 56 praznih	7.610
Split	161 krcat 102 prazna	6.158	88 krcatih 154 prazna	5.821
Dubrovnik	121 krcat 23 prazna	1.981	37 krcatih 89 praznih	1.904

---

<sup>1</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar (ubuduće GD, Zadar), 1855., br. 69., str. 1.

<sup>2</sup> GD, Zadar, 1849., 1850., br. 7, 16, str. 1.

<sup>3</sup> GD, 1855., br. 85, str. 2.

Mjesečni promet navedenih luka bio je intenzivan i to u tranzitu robe, pri čemu je zadarska luka prednjačila.

*Kretanje trgovačkih brodova u lukama Dalmacije u listopadu 1855. godine<sup>4</sup>*

Grad	Uplovilo		Isplovilo	
	Brodova	Tona	Brodova	Tona
Zadar	150 krcatih 82 prazna	7.813	143 krcata 85 praznih	7.485
Split	236 krcatih 161 prazan	7.990	196 krcata 220 praznih	8.209
Dubrovnik	123 krcata 18 praznih	1.795	67 krcatih 79 praznih	7.827
Meljine	54 krcata 9 praznih	7.827	43 krcata 11 praznih	7.715

*Kretanje trgovačkih brodova u lukama pokrajine za  
mjesec studeni 1855. godine<sup>5</sup>*

Grad	Uplovilo		Isplovilo	
	Brodova	Tona	Brodova	Tona
Zadar	101 krcat 26 praznih	5.738	95 krcatih 36 praznih	5.657
Split	181 krcat 97 praznih	6.593	131 krcat 162 prazna	7.127
Dubrovnik	64 krcata 9 praznih	1.200	28 krcatih 40 praznih	5.499
Meljine	36 krcata 1 prazan	5.499	26 krcatih 7 praznih	3.957

Sredinom XIX. stoljeća dalmatinsko se vino počelo morem više izvoziti jer nije bilo konkurencije talijanskog vina. Bolest talijanskih vinograda omogućila je desetak godina povoljan izvoz dalmatinskih vina. Proizvodilo se oko 500.000 hl vina godišnje, od čega se 70% proizvodnje izvozilo. Cijena mu je porasla od 4 na 30 kruna po hektolitr. Bolesti filoksere i pepelnice koje su zahvatile talijanske i francuske vinograde, omogućivale su bolju prodaju i više cijene dalmatinskih vina.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> GD, 1855., br. 95, str. 2.

<sup>5</sup> GD, 1885., br. 103–104, str. 2.

<sup>6</sup> *Gospodarski list dalmatinski*, br. 20, 1882. godine.

U petogodištu od 1867. do 1871. godine izvezeno je 1,715.026 stotinjaka funti vina iz Dalmacije, i to uglavnom morskim putem. U razdoblju od 1873. do 1886. godine u Francusku je izvezeno, u prosjeku, oko 169.800 hl vina na godinu.<sup>7</sup>

Neki otoci bili su poznati po tradicionalnom ribarstvu, ulovu, preradi i izvozu plave ribe. Viški akvatorij bio je bogat ribom, najviše plavom, koju su solili i kao takvu mogli prodavati. Višani su 60-ih godina XIX. stoljeća redovito lovili oko 4.300 barela<sup>8</sup> srdela, 140 barela incuna i još preko 350 barela ostale plave ribe (skuše, šnure, lancardi).<sup>9</sup> U prošlosti su Novigradsko i Karinsko more bili bogati ribom. U ljetnim mjesecima u novigradskom moru uglavnom su se lovile tune. Samo u kolovozu i rujnu 1876. godine ulovljeno je 15.000 kilograma tuna. Tunolov je novigradskim ribarima mogao donijeti više desetaka tisuća forinti godišnje, ali oni nisu iskoristili tu mogućnost.<sup>10</sup>

Uzevši općenito, u Dalmaciji se lovilo više ribe nego što ju je konzumiralo njeno stanovništvo i taj višak se prodavao. Izvoz ribe u svježem stanju tada je bio iz tehničkih, transportnih i tržišnih razloga neznatan pa su ljudi ribu solili i takvu prodavali. Postoje neki opći statistički podatci izvoza soljene ribe iz Dalmacije, morskim putem. U razdoblju od 1841. do 1877. iz Dalmacije se izvezilo od 476 do 2.715 tona ribe godišnje. Najvećim dijelom ta se riba prodavala u Trstu, zatim u ostalim dijelovima Italije.<sup>11</sup> U tom je prometu broj prispjelih brodova bio gotovo jednak broju onih koji su isplovili. Najprometnije su bile luke srednje i sjeverne Dalmacije. Ukupna nosivost brodova u tom razdoblju bila je u stalnom porastu.

#### *Lučki promet u Dalmaciji od 1851. do 1878. godine<sup>12</sup>*

Godina	Uplovilo		Isplovilo	
	Brodova	Tona	Brodova	Tona
1851.	7.089	196.026	7.277	201.201
1858.	26.667	400.680	26.181	402.681
1861.	30.521	904.680	30.457	928.328
1865.	29.534	1,218.298	30.193	1,204.071
1869.	14.528	1,170.062	18.732	1,298.959
1878.	16.689	2,287.694	16.535	2,284.375

<sup>7</sup> Šime PERIČIĆ, *Pomorska trgovina Dalmacije u XIX. stoljeću*, Zadar, 1995., str. 49.

<sup>8</sup> Baril je mjera za tekućinu u iznosu od 64,4 l; barel, mjera za tekućine i čvrste tvari, Rječnik hrvatskoga jezika, Zagreb, 2000., Leksigografski zavod Miroslav Krleža i Školska knjiga.

<sup>9</sup> Š. PERIČIĆ, Razvitak gospodarstva otoka Visa u prošlosti, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 41, Zadar, 1999., str. 93.

<sup>10</sup> Š. PERIČIĆ, Prilog poznavanju ribarstva na novigradskom moru u prošlosti, *Pomorski zbornik*, 22, Rijeka, 1984., str. 569.

<sup>11</sup> Š. PERIČIĆ, *Pomorska trgovina ...*, str. 61.

<sup>12</sup> Š. PERIČIĆ, nav. dj., str. 125, tabela IV.

Iz tabličnog prikaza očito je da se radi o tranzitnom prometu jer je količina robe u dolasku i odlasku bila gotovo jednaka, u čemu je uvoz nešto prednjačio. Naročito se od polovine 60-ih godina primjećuje povećanje ukupne nosivosti brodovlja, što se može objasniti time da su brodovi plovili krcatiji i da se nosivost pojedinog broda iz godine u godinu povećavala. Godine 1854. ušlo je u splitsku luku 2.478 brodova čija je ukupna tonaža iznosila 100.332 tone, a vrijednost unesene robe je preko 3,5 milijuna fiorina. Iste 1854. godine isplovila su iz splitske luke 1.172 broda, ukupne tonaže 96.000 tona, a vrijednost izvezene robe je iznosila 1,956.180 fiorina.<sup>13</sup> Jedna od najprometnijih luka u Dalmaciji bila je splitska. Ukupna vrijednost uvoza splitske luke 1856. g. iznosila je 3,525.996 fiorina, a izvoza 2,364.538 forinti.<sup>14</sup> Gotovo sva roba išla je morskim putem, što pokazuju sljedeći podatci za istu godinu. Tada je uplovilo 2.356 natovarenih brodova s 56.583 tona robe u vrijednosti 3,391.110 fioina, a izvezene robe u vrijednosti 2,069.068 fiorina.<sup>15</sup> Intenzivan promet ove luke je bio u razdoblju od 1858. do 1860. godine. Uplovila su 4.072 broda sa 640.804 tone robe, u vrijednosti 6,448.392 fiorina. U razdoblju od 1861. do 1863. godine uplovilo je 5.370 brodova (među njima su i jedrenjaci) nosivosti 188.085 tona robe, u vrijednosti 8,354.246 fiorina, a isplovilo 3.578 brodova nosivosti 794.608 tona robe, u vrijednosti 3,962.956 fiorina.<sup>16</sup> Prema izvješću Trgovačke komore u Splitu za razdoblje od 1857. do 1867. godine može se utvrditi da se i u tom razdoblju cjelokupni promet splitske luke odvijao morem.<sup>17</sup> Promet splitske luke se povećavao. Najveći broj brodova uplovljavao je zbog ukrcaja ili iskrcaja robe.

U četverogodištu od 1857. do 1860. godine ukupno je uplovilo 13.618 brodova nosivosti 16.490 tona, a isplovilo 13.717 brodova nosivosti 166.369 tona.<sup>18</sup> Splitski okrug se uključio u trgovinsku razmjenu sa svojim poljoprivrednim viškovima pri čemu je najvišu dobit ostvario od prodaje vina, drveta i ulja, i to u razdoblju od 1857. do 1860. godine.<sup>19</sup>

Vrsta robe	Količina robe	Vrijednost robe
vino	887.087 emera <sup>20</sup>	7,192.113 fiorina
drvo	412.180 klaftera <sup>21</sup>	2,877.479 fiorina
ulje	128.899 emera	1,553.305 fiorina

<sup>13</sup> Grga NOVAK, *Povijest Splita*, III, Split, 1956., str. 371–373.

<sup>14</sup> G. NOVAK, nav. dj., str. 370.

<sup>15</sup> G. NOVAK, nav. dj., str. 371.

<sup>16</sup> Costantino VOJNOVIĆ, *Cenni statistico economici sul Circolo di Spalato con speciale riguardo al quadriennio 1857.–1860.*, tabela XIV, str. 65.

<sup>17</sup> GD, Zadar, 1865., br. 47, str. 2.

<sup>18</sup> C. VOJNOVIĆ, *Cenni statistico...*, str. 142.

<sup>19</sup> G. NOVAK, nav. dj., str. 273

<sup>20</sup> Emer je mjera za tekućinu (56,6 l).

<sup>21</sup> Klafter = hvat (mjera za dužinu) i iznosi 1,89 m<sup>2</sup>; hvat kubični = 6,821 m<sup>3</sup>.

*Pregled austrijskih trgovačkih brodova koji su uplovili i isplovili iz splitske luke od 1857. do 1860. godine*

Godina	Brodovi uplovili								
	Obavili promet					U prolazu			
	Puni		Vrijednost u fiorinima	Prazni		Puni		Prazni	
	Brodova	Tona		Brodova	Tona	Brodova	Tona	Brodova	Tona
1857.	2.004	22.743	1,371.992	563	5.779	128	2.981	1.071	8.182
1858.	1.446	19.893	1,685.044	477	6.867	265	3.430	978	7.824
1859.	1.207	19.770	1,969.470	604	8.623	30322	3.216	1.213	10.278
1860.	1.303	20.525	2,388.470	575	8.224		3.649	1.162	10.106
Ukupno	5.960	87.931	7,418.436	2.219	29.493	1.015	11.276	4.424	36.328
Brodovi isplovili									
1857.	1.480	22.437	1,122.92498	956	11.283	332	2.789	1.125	7.996
1858.	889	13.180	1.182	1.038	13.801	265	3.430	978	7.824
1859.	877	15.207	1,311.398	922	12.674	300	3.216	1.213	10.278
1860.	881	15.424	1,318.508	987	13.359	321	3.603	1.153	10.106
Ukupno	4.127	66.066	4,734.722	3.903	51.117	1.218	13.038	4.469	36.148

Metković se također ubrajao među razvijenije dalmatinske luke. U godinama od 1857. do 1860. godine u tranzitnoj trgovini Dalmacije luka Metković je imala vodeće mjesto.<sup>22</sup> Imala je veći promet robe od splitske luke. Tako je za navedeno četverogodišnje razdoblje tranzitna carina preko Metkovića iznosila 31,317.386 fiorina, a preko Splita 10,904.425 fiorina.<sup>23</sup> U narednim godinama promet dolinom rijeke Neretve je po vrijednosti izvezena robe bio intenzivniji od onog u ostalim dalmatinskim lukama.<sup>24</sup>

*Pregled izvoza robe (u fiorinima)*

Godina	Forte Opus – Opuzen	Split	Dubrovnik
1861.	262.400	1,289.200	1,173.400
1870.	1,421.900	1,253.100	3,086.300

<sup>22</sup> G. NOVAK, nav. dj., str. 273.

<sup>23</sup> Vehrsichtsflein zur Statistik der oesterreichen Monarchie für die Jahren, 1868., 1870., 1878.

<sup>24</sup> 1861. und 1962., Wien, 1863., str. 153; Statistischen Jahrirech 1878., sv. III – IV, Wien, 1881., str. 62.

*Prikaz uvoza robe u fiorinima*

Godina	Forte Opus – Opuzen	Split	Dubrovnik
1861.	3,853.200	2,864.900	3,232.000
1870.	2,447.300	2,926.400	4,537.200
1878.	729.000	3,187.000	3,915.100

Ni uvoz ovim putem nije mnogo zaostajao za uvozom ostalih dalmatinskih luka. Uvoz 1878. godine, naglo je pao kao posljedica ustanka u Bosni i Hercegovini. Kao što vidimo, Metković je bio tranzitna luka. Najprometnija trgovačka luka južne Dalmacije bio je Gruž. Na primjer 1865. g. preko te luke uvezeno je 153.727 tona robe u vrijednosti 3,528.406 fiorina, a izvezeno 154.534 tona robe u vrijednosti 2,114.091 fiorina.<sup>25</sup> Za prometom ove luke daleko su zaostajale Korčula i Meljine, dvije najprometnije luke ovog dijela Dalmacije. Glavna poljoprivredna kultura, žito, neophodno za prehranu pučanstva, bilo je oduvijek deficitarno, posebno na otocima. Na otoku Hvaru u četverogodišnjem razdoblju 1857.–1860. proizvodnja žitarica kretala se ravnomjerno od 876 do 898 kvintala godišnje. Ta količina žita bila je dovoljna samo za dvomjesečnu prehranu pučanstva i te količine nisu se povećavale ni do kraja XIX. st. Žito je za Dalmaciju u tadašnje vrijeme predstavljalo jednu od najvažnijih stavki uvoza.<sup>26</sup> Općina otok Hvar je jedan od većih otoka Dalmacije. Lučki promet otoka Hvara sredinom XIX st. najvećim se dijelom odvijao preko dviju luka, Starog Grada i Hvara. Prosječan godišnji promet otoka Hvara za razdoblje 1869.–1873. godine kretao se ovako:<sup>27</sup>

Luka	Ulaz		Izlaz	
	Brodovi	Tone	Brodovi	Tone
Hvar	167	26.946	118	23.115
Stari Grad	182	6.984	155	5.515
Jelsa	83	2.457	104	3.203
Sućuraj	18	26	26	379

Iz pokazanih podataka vidi se dosta velik promet u lukama. Utovar robe bio je uglavnom veći od istovara. Kroz najrazvijenije luke najviše će se prometnuti domaćih proizvodnih viškova. Kamen iz Dalmacije, naročito onaj s otoka Brača, bio je poznat širom Europe i izvezio se u velikim količinama u Tursku, Italiju i Egipat, a od sredine XIX. stoljeća i u druge zemlje, što je uvjetovalo otvaranje novih kamenoloma. Od malih kamenoloma stvaraju se prve radionice i rezališta za grubu obradu kamena. Brač, Selce,

<sup>25</sup> GD, Zadar, 1865., br. 47., str. 1.

<sup>26</sup> Š. PERIČIĆ, *Pregled razvitka gospodarstva otoka Hvara do 1941.*, Zagreb, 1995., str. 168.

<sup>27</sup> Š. PERIČIĆ, nav. dj., str. 288.

Korčula, Luštica i Bijela izvezli su velike količine kamena u razdoblju od 1864. do 1874. godine, o čemu govore sljedeći podatci:<sup>28</sup>

Godina	1864.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.
Centera*	90	148.356	108.395	96.157	197.293	129.290

\* center (stotinjak) = 100 bečkih funti = 56 kg.

Jedan od rijetkih izvoznika alkohola i alkoholnih pića bio je Zadar. Sredinom 70-ih godina prosječni godišnji izvoz tih proizvoda dosezao je vrijednost od 95.000 lira.<sup>29</sup> Istovremeno se sa zadarskog šireg područja prosječno godišnje izvozilo oko 8,980.000 litara vina i 1,620.000 litara ulja.<sup>30</sup> Zadar je imao žive trgovinske odnose s Italijom. Jedna od uspješnih poslovnih godina bila je 1868., kada je iz Italije doplovilo 220 brodova koji su dovezli: voće, žitarice, platno, konop i druge manufakturne proizvode u vrijednosti 212.015 lira, a izvezlo se ulja, vina, vune i ostalih stočnih proizvoda u vrijednosti 51.146 lira.<sup>31</sup> Na nekim našim većim otocima gotovo trećina ukupnog stanovništva bila je upućena na more. Tako je bilo i na otoku Silbi sredinom druge polovine XIX. stoljeća.<sup>32</sup> U odnosu na ostale dalmatinske luke Zadar je imao povoljan položaj kao luka srednjeg Jadrana. Bio je orijentiran prema Trstu te se moglo brže prometovati, isprva jedrenjacima, a kasnije i parobrodima. To je pogodovalo lučkom prometu Zadra. Kako je tekao lučki promet Zadra šezdesetih godina, pokazuje sljedeća tablica.

Godina	Brodova	Tona
1861.	2.066	89.712
1862.	2.083	101.767
1863.	2.005	106.515
1864.	3.154	145.669
1865.	1.278	107.716
1867.	1.827	116.035
1869.	1.191	210.555

---

<sup>28</sup> Leopoldo STOCKEMAHER, *Relazione sulle condizioni economiche della Dalmazia*, Zadar, 1878., str. 61.

<sup>29</sup> Pietro BRATANICH, *Delle presente condizioni economiche della città e distretto di Zara*, Zadar, 1869., str. 5.

<sup>30</sup> P. BRATANICH, *Delle presente...*, str. 6.

<sup>31</sup> P. BRATANICH, *Delle presente...*, str. 7.

<sup>32</sup> Š. PERIČIĆ, *Dopuna povijesti pomorstva otoka Silbe*, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 38, Zadar, 1996., str. 123.



Broj prispijelih brodova bio je u opadanju, međutim, njihova tonaža bila je u porastu, po čemu se može zaključiti da su brodovi bili veći. Najbrojniji dospjeli brodovi bili su pod austrijskom zastavom.<sup>33</sup>

Proizvodnja soli u Stonu, Pagu i Rabu je podmirivala ne samo domaće potrebe, nego se u velikim količinama izvozila.<sup>34</sup> Solarstvo se moglo brže i bolje razvijati da država nije kočila neograničenu proizvodnju i prodaju soli, pa je potkraj XIX. stoljeća njena proizvodnja postala državni monopol.<sup>35</sup> Otok Rab imao je tradicionalno solarstvo. Tamošnje solane bile su u vlasništvu privatnika, čije je održavanje bio velik teret, pa se to odrazilo i na proizvodnju soli. Slijedeća tablica pokazuje kako se kretala proizvodnja soli na Rabu u razdoblju od 1850. do 1858. godine:

Godina	Kvintala
1850.	405
1851.	5.936
1852.	3.915
1853.	2.607
1854.	7.982
1855.	2.255
1856.	5.032
1857.	5.919
1858.	2.526

Ovi pokazatelji prikazuju da je proizvodnja soli na Rabu sredinom XIX. stoljeća oscilirala, a da se u prosjeku proizvodilo oko 5.000 kvintala.<sup>36</sup> Vrijednost uvezene robe dalmatinskih luka nadmašila je vrijednost izvezene jer su u pomorskom prometu naše glavne pomorske luke imale tranzitnu ulogu, najviše s bosansko-hercegovačkim područjem, o čemu govori sljedeća tablica.

*Vrijednost lučkog prometa 1873. godine, izražen u tisućama fiorina*

Luka	Uvoz	Izvoz	Ukupno
Zadar	3.319	1.278	4.597
Split	2.926	1.253	4.179
Šibenik	992	626	1.718

---

<sup>33</sup> Š. PERIČIĆ, *Razvitak gospodarstva Zadra i okolice u prošlosti*, Zagreb – Zadar, 1999., str. 199.

<sup>34</sup> Valentino LAGO, *Memorie sulla Dalmazia*, Zadar, 1878., str. 129.

<sup>35</sup> Š. PERIČIĆ, Proizvodnja i prodaja paške soli, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 43, Zadar, 2001., str. 81.

<sup>36</sup> Š. PERIČIĆ, Rabske solane u 19. st., *Pomorski zbornik*, 21, Rijeka, 1983., str. 572.

Split je u navedenom razdoblju dvostruko više uvezio nego izvezio.<sup>37</sup> Govoreći o tadašnjem izvozu iz Dalmacije, potrebno je istaknuti izvoz ulja. Tako je u petogodištu od 1860. do 1864. prosječno godišnje izveženo morskim putem 73.350 centera tog poljoprivrednog proizvoda.<sup>38</sup> Dalmacija nije bogata rudama, ali ipak je u prošlom stoljeću najviše izvezila kameni ugljen, kao i neke druge rude, budući da ih sama nije mogla koristiti niti prerađivati. Gotovo čitav iskop ugljena tada je prodavan izvan pokrajine, a u otkupu se najviše isticao tršćanski Lloyd. Ugljen se tada jedino izvezio preko Šibenika, odakle je morskim putem išao dalje. Godine 1874. iskopano je 150 000 centera i najveći dio tog ugljena je bio prodan Lloyd, ali i drugim poduzećima izvan Dalmacije.<sup>39</sup> Pag i Rab su izvezili vino i stočarske proizvode, u čemu je Pag prednjačio. Rab je bio u sjeni jakog pomorstva susjednih otoka Cresa i Lošinja tako da je posjedovao brodove male nosivosti, prvenstveno gajete i bracere koje su služile individualnim potrebama.<sup>40</sup> Pag je imao brodarstvo koje je služilo za vezu sa susjednom obalom.

*Dinamika lučkog prometa na otoku Pagu u drugoj polovici XIX. stoljeća*<sup>41</sup>

Lučki ured Pag								
God.	Prispjeli brodovi	Tone	Otišli brodovi	Tone	Prispjeli brodovi	Tone	Otišli brodovi	Tone
1858.	475	5.808	463	5.243	181	1.303	225	1.303
1869.	215	3.938	369	4.602	184	3.350	181	2.929
1870.	236	3.440	307	3.669	106	1.819	129	1.933
1873.	133	2.120	118	2.689	33	502	33	502
1875.	275	7.912	275	7.912	56	2.375	56	2.375

Dalmatinske luke su imale dinamičan promet s najrazvijenijom lukom na Jadranu – Trstom. Nekoliko stotina brodova iz Trsta je godišnje doplovljavalo u Dalmaciju.<sup>42</sup>

<sup>37</sup> Š. PERIČIĆ, Prinos poznavanju pomorske trgovine Splita u XIX. st., *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 44, 2002., str. 182.

<sup>38</sup> DAZd, Ispisi iz registrature, 1868., II, A/1, br. 5228.

<sup>39</sup> Š. PERIČIĆ, *Pomorska trgovina Dalmacije u XIX. st.*, Zadar, 1995., str. 64.

<sup>40</sup> Vladimir BRUSIĆ, *Otok Rab*, 1924., str. 33.

<sup>41</sup> Š. PERIČIĆ, Prilog poznavanju pomorstva i ribarstva otoka Paga od 1800. do 1940., *Pomorski zbornik*, br. 18, Rijeka, 1980., str. 385.

<sup>42</sup> *Annuario marittimo, Trieste* (dalje AMT), od 1857. do 1864. (na predzadnjoj stranici svakog broja izneseni su podatci za svaku godinu).

*Pomorski promet tršćanske luke s Dalmacijom od 1856. do 1863. godine*

God.	Doplovili puni	Tona	Doplovili prazni	Tona	Isplovili puni	Tona	Isplovili prazni	Tona
1856.	811	37.637	72	3.193	921	41.957	37	180
1857.	778	23.518	16	31	717	22.461	47	569
1858.	769	21.445	26	77	755	23.827	107	119
1859.	775	22.902	61	182	56	25.949	81	217
1860.	828	26.384	79	964	924	31.073	30	723
1861.	773	25.261	122	402	930	33.586	14	90
1862.	731	22.965	76	073	831	27.872	19	36
1863.	828	25.413	125	5.823	997	29.642	23	810

Pedesetih godina prosječna godišnja vrijednost pomorskog prometa Trsta s Dalmacijom iznosila je oko 259.000 lira.<sup>43</sup> Bez obzira u kojem smjeru plovili, u austrijske luke su svraćali uglavnom brodovi pod njenom zastavom. Prema podacima o kretanju trgovačkih brodova kroz dalmatinske luke 1853. g. “ušlo je 19.305 brodova s austrijskim barjakom, 1.015 brodova s inozemnim barjakom, a 1854. g. ušlo je 19.570 narodnih, a 780 inozemnih brodova”.<sup>44</sup> Stanje u tom smislu nije se bitnije promijenilo ni u narednih desetak godina.

*Pregled brodova koji su uplovili i isplovili u glavne luke Dalmacije u travnju 1864. g.*<sup>45</sup>

Luke	Uplovili			Isplovili			Zastave brodova (uplovili)						
	Puni	Prazni	Tona	Puni	Prazni	Tona	Austrijski	Papinski	Napuljski	Otomanski	Grčki	Ruski	Engleski
Zadar	111	13	8.307	89	39	8.426	122	2	–	–	–	–	–
Split	179	93	8.754	150	130	9.142	264	–	8	–	–	–	–
Dubrovnik	84	20	1.696	62	40	1.833	97	–	3	2	1	1	–
Gruž	53	41	12.176	66	24	11.170	92	–	1	–	–	–	1
Meljine	62	12	5.551	35	20	5.122	55	–	2	3	2	–	–
Ukupno	489	179	36.484	402	259	35.690	630	2	14	5	3	1	1

<sup>43</sup> P. BRATANICH, *Delle presente....*, str. 6.

<sup>44</sup> GD, Zadar, 1855., br. 44, str. 2.

<sup>45</sup> GD, Zadar, 1864., br. 43–44, str. 2.

*Kretanje trgovačkih brodova kroz dalmatinske luke u lipnju 1865. godine*<sup>46</sup>

Mjesec	Uplovili puni	Uplovili prazni	Tona	Isplovili puni	Isplovili prazni	Tona	Austrijska zastava	Strana zastava
Siječanj	343	135	35.245	140	140	34.839	452	25
Veljača	323	106	25.140	151	151	25.806	415	8
Ožujak	352	100	36.991	150	150	37.444	440	12
Travanj	460	191	41.156	275	275	41.349	624	27
Svibanj	520	212	42.249	356	356	41.777	698	34
Lipanj	692	86	42.647	385	385	422.65	908	33

I ovdje se primjećuje da je broj brodova koji su uplovili uvijek veći od onih koji su isplovili, dok je obrnut slučaj bio s praznim brodovima koji su isplovili. Također je vidljivo da se približavanjem ljetne sezone njihov broj povećao. Među stranim brodovima prednjačili su talijanski. Brodovi pod austrijskom zastavom u velikoj obalnoj plovidbi održavali su žive veze s lukama zapadne obale Jadranskog mora. Trgovci i brodari Boke Kotorske i Dubrovnika bili su česti gosti luka Jonskog i Egejskog mora kamo su išli nakrcani dalmatinskim viškovima, a dovozili su kući žito, rižu ili se vraćali prazni. Dalmacija je, osim žitarica, preko mora najviše uvozila prekomorsku manufakturnu i kolonijalnu robu kojom je zadovoljavala svoje potrebe.<sup>47</sup>

Pomorski promet Dalmacije bio je povezan s karavanskim prometom. Dalmatinske luke bile su njegova polazna i završna postaja. Roba je bila uvijek ista; stoka i stočni proizvodi s kopna, a s mora manufakturna i kolonijalna roba (kava, mirodije, šećer, tjestenina, žitarice, posuđe, petrolej za rasvjetu, željezne šipke i bakrene ploče).<sup>48</sup> Da je postojao cestovni promet, vjerojatno bi u tom prometu bili i masivniji tereti. U prosincu 1849. godine u različite je luke Dalmacije s “turama” došlo u Split 507 ljudi i 1.135 konja, u Dubrovnik 158 ljudi s 319 konja, u Risan 627 ljudi s 522 konja.<sup>49</sup> Tijekom druge polovice XIX. stoljeća u Dalmaciju je godišnje prosječno dolazilo oko 10.000 osoba s 20.000 natovarenih konja. Najviše karavanske robe pretovarilo se u lukama Metković i Split. Cjelokupni promet Dalmacije s Bosnom 1856. godine iznosio je 4,098.847 fiorina, a od toga vrijednost prometa Splita s Bosnom iznosila je 1,034.164 fiorina.<sup>50</sup>

<sup>46</sup> GD, Zadar, 1865., br. 58, str. 1.

<sup>47</sup> Š. PERIČIĆ, *Pomorska trgovina Dalmacije u XIX stoljeću*, Zadar, 1995., str. 84.

<sup>48</sup> GD, Zadar, 1854., br. 97, str. 1, i br. 100, str. 1.

<sup>49</sup> GD, Zadar, 1850., br. 7, str. 2.

<sup>50</sup> G. NOVAK, nav. dj., str. 373.

*Vrijednost trgovačkog prometa Dalmacije s Turskom u razdoblju od 1856.–1858. godine<sup>51</sup>*

Godina	Fiorini
1856.	4,162.309
1857.	3,728.016
1858.	3,946.285

Važna stavka u trgovačkim odnosima Dalmacije s Turskom bila je prodaja soli preko triju ključnih skladišta: Metkovića, Splita i Makarske. Kako je to stanje izgledalo u periodu od 1857. do 1860. g., pokazuje sljedeća tabela:<sup>52</sup>

Mjesto	Količina (centinaja)	Vrijednost (fiorina)
Split	107.304	238.140
Metković	119.093	250.035
Makarska	45.431	103.377

Sol se oduvijek dosta izvozila iz Dalmacije u Bosnu. U istom periodu (1857.–1860.) preko luka Metković i Split izvozila se za Tursku sljedeća roba:<sup>53</sup>

Vrsta robe	Split	Metković	Ukupno (libri*)
Kolonijalna	1,905.082	4,666.071	6,571.153
Žita i variva	683.455	7,578.616	8,262.062
Pića	1,097.636	1,861.308	2,958.944
Pamučne tkanine	1,017.667	1,775.310	2,792.977
Uštavljene kože	2.130	5,836.717	5,838.847
Ulja i masti	152.682	522.302	675.044
Predmeti od željeza	164.604	538.386	702.962
Vuneno predivo	91.979	67.343	159.322

\*libra: tona = 2.240 libre = 1.016 kg (libra = 0,4536 kg), AMT, 1881., str. 203–204.

U razdoblju, od 1860. do 1863. godine, vrijednost kolonijalne robe koja je prošla kroz splitsku luku iznosila je 5,661.067 fiorina.<sup>54</sup> S kopnene strane u dalmatinske je luke najviše stizala stoka i stočni proizvodi. Navest ćemo primjer 1859. godine kada je u Dalmaciji uvoz robe bio u vrijednosti od 866.040 fiorina, od toga 565.859 fiorina

<sup>51</sup> C. VOJNOVIĆ, *Cenni statistico...1857.–1860.*, str. 105.

<sup>52</sup> C. VOJNOVIĆ, *Cenni statistico...1857.–1860.*, str. 103, tabela XXV.

<sup>53</sup> C. VOJNOVIĆ, *Cenni statistico...1857.–1860.*, str. 102.

<sup>54</sup> C. VOJNOVIĆ, *Le condizioni economiche...*, str. 48.

predstavljala je vrijednost stoke za klanje i njenih proizvoda.<sup>55</sup> U cjelokupnom trgovačkom prometu Dalmacije prvo mjesto je zauzimala Turska, a najveća količina robe dolazila je i odlazila morem.<sup>56</sup>

Najveći dio lučkog prometa Dalmacije sastojao se od prijevoza robe, a uzrok tomu bila je nepovezanost pokrajine željezničkom prugom sa zaleđem i loše ceste. Tako je tadašnja Dalmacija bila prometno previše izolirana da bi se uključila u svjetske trgovačke tokove, što pokazuju sažeti broječni podatci u sljedećoj tablici:<sup>57</sup>

Godine	Ušlo		Izašlo	
	Brodovi	Tone	Brodovi	Tone
1861.	30.251	904.680	30.457	928.328
1864.	26.777	1,064.800	27.027	1,073.293
1869.	14.582	1,170.062	18.732	1,298.959
1873.	14.689	2,287.694	14.931	1,613.660

Kad je riječ o vrijednosti prometa, onda je vrijednost uvezene robe bila viša za 1/4 od izvezene. U tom uvozu najveću trgovinsku stavku Dalmacije činilo je žito.<sup>58</sup>

*Vrijednost trgovačkog prometa Dalmacije od 1851. do 1870. godine u florinima<sup>59</sup>*

Godina	Ukupno uvoz	Ukupno izvoz	Morem uvoz	Morem izvoz
1851.	8,062.400	4,205.100	4,804.000	4,130.000
1859.	8,538.000	5,880.000	–	–
1863.	8,918.000	6,588.000	8,399.000	6,232.000
1864.	7,950.000	5,817.000	7,391.000	5,498.000
1865.	8,315.000	7,389.000	7,663.000	7,008.000
1866.	7,816.000	5,898.000	7,072.000	5,550.000
1867.	8,047.000	5,308.000	7,457.000	5,015.000
1868.	–	–	8,150.000	6,905.000
1869.	8,090.000	7,973.000	7,878.000	7,675.000
1870.	9,244.000	6,597.000	8,947.000	6,261.000

Intenzivniji promet Dalmacije počinje sredinom XIX. stoljeća.

<sup>55</sup> *Il nazionale* (ubuduće IN), Zara, 1859., br. 15, str. 74.

<sup>56</sup> Š. PERIČIĆ, *Pomorska trgovina...*, str. 36.

<sup>57</sup> Š. PERIČIĆ, *Gospodarska povijest Dalmacije od 18. do 20. stoljeća*, Zadar, 1998., str. 196.

<sup>58</sup> Š. PERIČIĆ, nav. dj., str. 199.

<sup>59</sup> Š. PERIČIĆ, *Pomorska trgovina Dalmacije u XIX. stoljeću*, Zadar, 1995., str. 125, tabela V.

*Prosječni trgovački promet Dalmacije od 1831. do 1877. godine*<sup>60</sup>

Razdoblje	Uvoz	Izvoz
	U milionima fiorina	
1831. – 1841. godine	2,5	4,9
1842. – 1851. godine	3,9	5,4
1852. – 1861. godine	8,18	6,18
1862. – 1871. godine	8,41	6,37
1877. godine	13,85	8,6

Do sredine stoljeća u trgovini Dalmacije bio je zastupljeniji karavanski promet i zato što je bio ograničen kapacitetom te lošim putovima. Zahvaljujući većem uključivanju brodarstva u pomorsku trgovinu, ona se od sredine XIX. stoljeća počela sve više povećavati.

Za podmirenje vlastitih potreba robom široke potrošnje, naročito žitaricama, Dalmacija se morala orijentirati na uvoz. U prometu tom robom domaći brodovi uvijek su nalazili dovoljno posla. Povećanje pomorskog prometa iziskivalo je povećanje trgovačke flote. Njen se kapacitet povećavao uključivanjem kako u domaću, tako i u međunarodnu ekonomsku razmjenu.

Najznačajniji je za Dalmaciju tada bio pomorski tranzit s Hercegovinom. Iz tog područja u dalmatinske luke, ponajviše u Metković, dospijevale su prilične količine stoke i raznih drugih proizvoda, koji su zatim brodovima otpremani u austrijske luke na sjevernom Jadranu. Visoka cijena kože i voska u tim lukama uvjetovala je potražnju stočnih proizvoda, a iz dalmatinskih luka je tamo otpremana velika količina tekstilne, manufakturne i kolonijalne robe, o čijoj vrijednosti kazuju ovi podatci:

*Vrijednost trgovačkog prometa Dalmacije u tisućama fiorina*

Godine	Ukupno		Morem	
	Uvoz	Izvoz	Uvoz	Izvoz
1851.	5,062.400	4,205.100	4,804.000	4,130.000
1864.	7,950.000	5,817.000	7,391.000	5,498.000
1870.	9,244.000	6,597.000	8,947.000	6,261.000
1874.	13,317.000	6,487.000	9,680.000	6,260.000
1877.	13,851.000	8,637.000	13,763.000	8,313.000

Najveći dio prometa pokrajine tijekom XIX. stoljeća odvijao se morem. Vrijednost uvoza od sredine stoljeća konstantno se povećavala u ukupnom prometu

<sup>60</sup> Š. PERIČIĆ, nav. dj., str. 125, tabela VI.

pokrajine. Na kraju se može reći da su nedovoljna poljoprivredna proizvodnja, nerazvijeni obrt i industrija glavni razlozi koji nisu dopuštali veći, odgovarajući polet dalmatinske pomorske trgovine. Kroz promatrano razdoblje pomorska trgovina je i u izvozu i u uvozu doživljavala lagani napredak. Dalmacija je tada u sastavu Austrije odnosno Austro-Ugarske savladavala sve poteškoće na koje je pod tuđom upravom nailazila i kretala se, mada vrlo sporo, prema gospodarskom napretku koji će krajem stoljeća biti još očigledniji.<sup>61</sup> Dalmatinski su pomorci tada brodarstvu i trgovini pridavali veliku pažnju te su samim time bili jedni od glavnih nositelja razvoja dalmatinskog gospodarstva (od Raba do Boke Kotorske). Da se bečka vlada nije hladno odnosila prema gospodarskom napretku ove austrijske pokrajine bojeći se konkurencije Trstu (austrijski Lloyd), i da je tadašnja dalmatinska poljoprivredna proizvodnja pratila zahtjeve tržišta, mnogo više bi se unaprijedio materijalni život i blagostanje Dalmacije.

Nakon svega navedenog moglo bi se zaključiti da je dalmatinska obala svojim izuzetnim položajem veoma povoljna za razvoj pomorskog prometa, međutim, tom svojom prednošću koristila se tek djelomično. Usprkos nekim zaprekama, već krajem polovice XIX. stoljeća dalmatinske luke postaju trgovinski prometnije. Po važnosti pomorskog prometa Zadar i Dubrovnik su se nalazili odmah iza Splita. Split je u to vrijeme bio najprometnija luka Dalmacije zahvaljujući upravo blizini trgovačkih središta Bosne i Hercegovine, stoga on 1848. godine stječe status slobodne luke.

Novonastala situacija u Italiji i Francuskoj glede oslabljene proizvodnje vina te europska konjunktura vina pogoduju dalmatinskim vinarima, trgovcima i brodarima koji su znali iskoristiti njihove nedaće. Izvozni potencijal Dalmacije sastojao se od vina, ulja, soljene ribe, a krajem XIX. i početkom XX. stoljeća taj se potencijal sastoji od tupine, cementa i ugljena. U pomorskom prometu do kraja 80-ih godina prevladavali su jedrenjaci.

Dalmatinske su luke najvećim dijelom bile uključene u prijevozničku trgovinu s turskim zaleđem. Odatle se u Dalmaciju najviše dovozila stoka za klanje i stočni proizvodi te ječam i raž. Roba dovezena iz turskog zaleđa nastavljala je put morem, najčešće u najbliže i najprometnije luke istočnojadranske obale, Trst i Rijeku.

Robu pristiglu u dalmatinske luke morskim putem pretežno su sačinjavali manufakturni i industrijski proizvodi te kolonijalna roba (kava, šećer, riža). Dio tranzitne robe, neophodan za život domaćeg stanovništva, ostajao je u dalmatinskim lukama. Sveukupni pomorsko-trgovački promet Dalmacije rezultirao je povećanom akumulacijom kapitala, osobito u gradovima.

Zahvaljujući ukupnom lučkom i trgovačkom prometu Dalmacije, život njenih žitelja znatno je napredovao.

---

<sup>61</sup> Š. PERIČIĆ, nav. dj., str. 126.



Tomislav PEJDO: THE DEVELOPMENT OF MARITIME TRAFFIC AND TRADE  
IN DALMATIA FROM 1850 TO 1880

*Summary*

After all that has been said it can be concluded that because of its exceptional location the Dalmatian coast is very favorable for the development of maritime traffic but that it used this advantage only partially. In spite of some obstacles, already by the end of the 19<sup>th</sup> century Dalmatian harbors evince more intensive traffic. Going by the importance of maritime traffic, Zadar and Dubrovnik found themselves immediately next to Split. At that time Split was the Dalmatian harbor with heaviest traffic owing to the vicinity of the trade centers in Bosnia and Herzegovina and it was this harbor that in 1848 acquired the status of a free port.

The evolving situation in Italy and France in respect to the fall in the production of wine and the economic circumstances relating to wine production in Europe favored Dalmatian wine growers, merchants and shippers who knew how to benefit from these misfortunes. The export potential of Dalmatia consisted in the following: wine, oil, salted fish, while at the end of the 19<sup>th</sup> century and at the beginning of the 20<sup>th</sup> century this potential consisted of these products: cement clay, cement and coal. Up to the end of the 80ies sailing vessels dominated maritime traffic.

In large part Dalmatian harbors were integrated in transportation or transit trade with the Turkish hinterland. From that destination mostly stock for slaughter and meat products, barley and rye came to Dalmatia. Products transported from the Turkish hinterland continued its route by sea, most frequently into the nearest and the busiest harbors of the eastern Adriatic coast, into Trieste and Rijeka. Products which arrived into Dalmatian harbors by sea chiefly consisted of manufactured and industrial goods and colonial goods (coffee, sugar, rice). A part of the goods in transit essential to the life of the domicile population remained in the Dalmatian harbors. As a whole the maritime-trade traffic within Dalmatia resulted in the increase of the accumulation of capital, especially within the cities.

Owing to the entire harbor and trade traffic of Dalmatia the life of its populace made a significant leap forward.

*Key words:* maritime traffic, maritime trade, shipping, Turkish hinterland.

