

## POLITIKA AUSTRIJE (AUSTRO-UGARSKE) PREMA BRODARSTVU DALMACIJE OD 1850. DO 1880. GODINE

Tomislav PEJDO  
Zadar

UDK 949.75:629.5"1850.-1880."  
Pregledni rad

Primljeno: 25. IV. 2007.

*U ovom radu se nastoji prikazati politika Austrije (Austro-Ugarske) prema brodarstvu Dalmacije od 1850. do 1880. godine. Najprije se govori o gospodarskom, a potom o administrativnom i teritorijalnom uređenju pokrajine. Zatim se raspravlja o ustroju, funkcioniranju austrijske vlasti prema najjačem brodaru na Jadranu, Austrijskom Lloyd i Trstu. Od sredine XIX. stoljeća Austrija se počinje više orijentirati prema pomorstvu u ostvarivanju vlastitih ciljeva, dok će se Dalmacija u pomorstvu razvijati najviše vlastitim snagama. U radu se prikazuje nastajanje novih lučkih ureda i zdravstvenih službi, diplomatsko-konzularnih predstavništava u Dalmaciji i širom svijeta, raspravlja se o carinama, o državnim pristojbama, o pomorskom školstvu, o propisima u plovidbi i brodogradnji.*

*Ključne riječi: pokrajina Dalmacija, namjesništvo, preture, pomorski okrug, Austrijski Lloyd, pomorske službe i propisi, diplomatsko-konzularna predstavništva, pomorske škole, propisi brodogradnje, socijalna pomoć.*

Nakon povlačenja Francuza Dalmacija se našla u teškom gospodarskom položaju. Bila je gospodarski nerazvijena, ratom razorena, politički podčinjena, kulturno nejednako razvijena. Njeno je stanovništvo kroz cijelo XIX. stoljeće većinom bilo zemljoradničko, a poljoprivreda je stalno bila glavna baza njena gospodarstva. Najveći dio stanovništva sačinjavali su težaci, koji su u kolonatskom odnosu obrađivali zemlju raznih gospodara, posjednika, dajući im stalni dio prihoda. Dalmacija je 1857. godine brojila 415.628 žitelja.<sup>1</sup>

Kada je Austrija dobila upravu nad gospodarski razorenom Dalmacijom (1815.), nije odmah mogla, da je i htjela, pospješiti njen gospodarski razvoj jer se i sama nalazila u veoma teškim okolnostima. Austrijska pokrajina Dalmacija bila je administrativno uređena po uzoru na ostale pokrajine Monarhije. Administracija i sudstvo bili su u skladu sa sustavom feudalnog apsolutističkog režima Austrije. Iako je od strane austrijskih vlasti bilo određenih obećanja, posebno nakon 1860. godine, da će Dalmaciju ujediniti s Hrvatskom, od toga nije bilo ništa. Prema dalmatinskom pučanstvu Austrija se odnosila kao prema pučanstvu strane države. Već je kancelar Metternich na neki način odredio politiku Austrije prema južnoslavenskim narodima metodom "bolje ga razjediniti nego sjediniti". Tu je politiku

<sup>1</sup> Igor KARAMAN, Sastav i društveno-ekonomska djelatnost dalmatinskog građanstva u šezdesetim godinama XIX. stoljeća, *Dalmacija 1870. godine*, Zadar, 1972., str. 12-13.

Austrija nastavila i poslije Metternichova pada (1848. godine). Zbog toga je odlučeno da se provincija Dalmacija “privremeno” stavi pod vrhovnu upravu Beča.

Administrativna podjela Dalmacije je prvi put provedena 1823. prema zakonskim odredbama o organizaciji općina iz 1816., koja je s manjim izmjenama trajala sve do 1865. godine. U glavnom gradu pokrajine Dalmacije, Zadru, postojala je i vlada sve do 1852., kada ju je zamijenilo Namjesništvo s centralnom i vojnom upravom. Na čelo pokrajinske uprave bio je postavljen namjesnik izravno podčinjen Beču.

U teritorijalnom pogledu Dalmacija je obuhvaćala obalu od rijeke Zrmanje do nešto južnije od Budve i sve otoke od Raba do dubrovačkih Elafita.

Najuži pojas Dalmacije prema unutrašnjosti bio je kod Dubrovnika, na svega četiri kilometra od turske granice (s Bosnom i Hercegovinom). A najširi pojas prema unutrašnjosti prostirao se na području zadarskog zaleđa, Ravnih kotara, na 75 kilometara.

Pokrajina se administrativno dijelila (1816.) na pet područnih okruga: Zadar, Split, Makarska, Dubrovnik i Kotor. Godine 1817. ukida se okrug Makarska i pripaja okrugu Split.<sup>2</sup> Takva podjela provincije Dalmacije ostaje sve do 1865. godine. Pod neposrednom upravom okružnih poglavarstava bile su preture s pretorom na čelu, a općine su bile pod nadzorom pretora. Godine 1865. ukinuta su okružna poglavarstva i njihove funkcije preuzele su djelomično pretura, a djelomično Namjesništvo. Zakonom iz 1868. g. izvršena je nova administrativna podjela Austrije pa tako i Dalmacije (Austro-ugarska i Hrvatsko-ugarska nagodba). U to vrijeme Dalmacija dobiva svoju pokrajinsku autonomiju i sabor. Naravno, ta autonomija nije bila značajna ni velika, no donekle je ipak potakla inicijativu širokih slojeva i intelektualnih snaga naroda da se stanje u pokrajini poboljša u ekonomsko-političkom pogledu i u ostalim područjima javnoga života. Politička vlast odvojena je od sudske, dok se sjedišta udružene zdravstvene i lučke službe već od ranije (1850. godine) nalaze u Zadru, Splitu, Dubrovniku i Meljinama (prije 1852. u luci Rose – Boka kotorska). U Dubrovniku će biti uređena Glavna lučka i pomorsko-zdravstvena služba. Pomorskom okrugu koji obuhvaća ovu vlast pripada sve što se odnosi na pomorsku trgovinu, brodarstvo, zdravstvo i lučku upravu.<sup>3</sup> Pomorska politika Austrije pozitivno je utjecala na opće stanje gospodarsko-društvenih prilika u Dalmaciji, posebno pomorstva.

Golemi obalni prostor koji je poslije Bečkog kongresa dobila, Austrija kao feudalna i apsolutistička država u prvom periodu nije znala dobro iskoristiti. Trebalo joj je puno vremena da u potpunosti shvati značenje mora i pomorskih djelatnosti. Razvitak koji je uvjetovan pronalaskom i korištenjem parnog stroja, nagnao je Austriju da napokon uvidi svu važnost pomorsko-trgovačkog poslovanja. Industrijski napredak u zapadnoj Europi i Sjevernoj Americi koji je bio uočljiv već na početku XIX. stoljeća, potaknuo je Austriju tek 30-ih godina tog stoljeća da poduzme korake u industrijalizaciji svojih privrednih kapaciteta.<sup>4</sup> Izgradnja prvih parobroda i prvih željezničkih pruga u Austriji bila je s tim u vezi. Od tada se ona počinje oblikovati kao moderna država koja će u vrijeme neoapsolutizma većom snagom djelovati na jačanje cjelokupne privrede, a osobito pomorstva.

---

<sup>2</sup> Valentino LAGO, *Memoria sulla Dalmazia*, sv. I, Venezia, 1869., str. 387.

<sup>3</sup> Franz PETTER, *Dalmatien in seinen verschiedenen Beziehungen*, Gotha, 1857., str. 267.

<sup>4</sup> *Povijest svijeta*, 1. izdanje, Naprijed, Zagreb, 1977., str. 574.

Veća briga austrijskih vlasti za unapređenje pomorstva može se uočiti i pratiti od vremena kada je u Trstu 1. svibnja 1850. osnovana Centralna pomorska vlada (Governo Centrale marittimo ili Central See Behörde) u Trstu kao organ Ministarstva trgovine za sve poslove trgovačke mornarice.<sup>5</sup> Prema austrijskim službenim izvještajima trgovačka je mornarica od sredine XIX. stoljeća zauzimala jedno od vodećih mjesta u gospodarstvu i temelj je budućeg napretka austrijske carevine.<sup>6</sup> Iz te se državne ustanove 1871. razvila Pomorska vlada u Trstu s istim djelokrugom rada.<sup>7</sup> Za lučke i zdravstvene poslove bila je uspostavljena posebna kancelarija. Na taj se način vršila kontrola robe i sprječavalo se širenje bolesti. Gotovo cjelokupni tadašnji robni promet odvijao se preko mora, a kako je dio robe ostajao u gradovima, pomorski promet osiguravao je egzistenciju i građanima u široj okolici.<sup>8</sup> Dalmatinski pomorci su brodarstvu i trgovini predavali veliko značenje, te su samim tim 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 Trsta (Austrijski Lloyd) i da je tadašnja dalmatinska poljoprivredna proizvodnja pratila zahtjeve tržišta, mnogo više bi se unaprijedio materijalni život i blagostanje Dalmacije.<sup>9</sup> Sredinom XIX. stoljeća, naime 1847., u Dalmaciji je započela akcija oko osnivanja trgovačkih komora čija je zadaća trebala biti unapređenje “svih vrsta trgovine.”<sup>10</sup> Taj posao je završen poslije nekoliko godina i na taj način bila su pokrivena sva okružja pokrajine trgovačko-obrtničkim komorama. Iz svega ovoga vidljivo je da se dugo zadržao kontinentalni duh austrijskih vlastodržaca: s jedne strane neshvaćanje tradicije u pomorstvu i vrijednosti dotadašnjih pomorskih tečevina, s druge pak strane strah da ne dođe do dominantnog položaja istočnojadranskog pomorstva, koje je raspolagalo velikim preoceanskim jedrenjacima duge plovidbe, posebno u Boki kotorskoj, na Pelješcu, u Dubrovniku i na otocima.

Dalmatinski pomorci znali su iskoristiti konjunkturu u svjetskoj plovidbi. Da bi sjedište austrijske mornarice bilo što bliže njenim srednjovjekovnim posjedima, odlučeno je da Trst postane glavna luka Monarhije. Glavni razlog tog izbora bio je taj što je Trst u to vrijeme bio jedina luka s perspektivom daljnjeg razvoja. Zbog svoga povoljnog zemljopisnog položaja i zbog blizine Austrije Trst se trebao željeznički povezati s prijestolnicom Monarhije i postati odredišna točka cjelokupne austrijske pomorske politike. Austrijska prisutnost na istočnoj jadranskoj obali imala je tada više vojno-strateško (“Drang nach Osten”), negoli pomorskotrgovinsko značenje.

Uglavnom austrijski kapital i pomorska sposobnost hrvatskih ljudi stvorili su od Trsta emporij u koji su nagnuli mnogi Talijani kao namještenici, radnici i trgovci iz svih

---

<sup>5</sup> *Glasnik Dalmatinski*, br. 33, Zadar, 1850., str. 1.

<sup>6</sup> ISTO, br. 44, Zadar, 1850., str. 2.

<sup>7</sup> *Pomorska enciklopedija*, br. 1., Leksikografski zavod, Zagreb, 1954., str. 34.

<sup>8</sup> Tomislav PEJDO, Razvoj pomorskog prometa i trgovine u Dalmaciji od 1850. do 1880., *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, br. 49, Zagreb-Zadar, 2007., str. 483.

<sup>9</sup> ISTO, str. 498.

<sup>10</sup> Šime PERIČIĆ, *Pomorska trgovina Dalmacije u XIX. stoljeću*, Zadar, 1995., str. 15.

krajeva i tako stvorili umjetno talijansko uporište među slavenskim narodom. Od tada Austrija nastoji postati vodeća pomorska sila na Jadranu, a Trst vodeća luka cijele Srednje Europe. Austrija će 1836. organizirati “Austrijski Lloyd”.

Isto će tako organizirati dvije pomorske ekspedicije u namjeri da ispita i otvori nove putove trgovini i da osvoji nova tržišta za svoje proizvode.<sup>11</sup>

Došavši ponovno na more, Austrija se sporo prilagođavala primorskom životu. Kontinentalni se duh osjećao negdje do sredine XIX. stoljeća. Privredna kretanja koja su zahvatila Zapadnu Europu nakon industrijske revolucije, zahvatila su najrazvijenije austrijske pokrajine. Novi proizvodi tražili su nova tržišta i sve su više upućivali na more, na luke, a odatle morem, najkraćim putem, u svijet.

U svrhu neometanog razvoja pomorstva donijela je Austrija nekoliko značajnih zakonskih odredbi koje su trebale dati sistemski rješenja u upravljanju Dalmacijom. Kako nije imala iskustva i kadrova, nastojala je postojeće stanje u pokrajini prilagoditi svojoj politici. To je išlo sporo i teško. Pomorski narod našao se pod upravom zemlje koja za nj zbog privredne zapuštenosti i zaostalosti, kao centralistička i kontinentalna država, nije imala razumijevanja. Ova se velika primorska pokrajina nalazila na periferiji države i njenih zbivanja do onog vremena kada su društveno-ekonomske prilike najrazvijenijeg dijela Zapadne Europe dale impuls uspostavljanju novih društvenih odnosa. Sve je počelo s približavanjem najbližoj i najvećoj jadranskoj luci – Trstu; on je trebao postati ono što je na Jadranu nekada bila Mletačka Republika. U Trstu se javljaju nove specijalizirane pomorske agencije i burze koje su, zahvaljujući svojem kapitalu i poslovnosti, neprekidno prisutne u pomorskom prometu i trgovini.

Trst je kao glavna austrijska luka i kao jadranska luka raspolagao bankama, osiguravajućim društvima i njihovim filijalama, sjedištima trgovačkih kuća, i tako postao središte međunarodnog prometa južne Europe. Tu se podižu tvornice koje trebaju sve više ugljena, drveta, šećera, žitarica, pamuka, uglavnom izuvoza. Uz njih se, pored brodogradilišta, u prvom redu podiže metalurgija. Sve je to zahtijevalo velika financijska sredstava, koja se bez državne pomoći nisu mogla dobiti. Postojao je “Austrijski Lloyd”, parobrodarsko društvo u Trstu, koje je od osnutka do 80-ih godina subvencionirala država. U kasnijem periodu svojom ga je politikom podržavala cijelo vrijeme njegova postojanja. Bečka je vlada imala potpunu kontrolu nad Austrijskim Lloydom, imenujući funkcionare i odobravajući njegova pravila. Carskim odredbama od 1838. i 1839. g. bio je rezerviran prijevoz putnika, pošte i vrijednosnih pošiljaka samo za parobrode pod austrijskom zastavom.<sup>12</sup> S obzirom na to da je poštanska služba bila u državnim rukama, država je sklapala ugovor o zakupu dijela prostora parobroda “Austrijskog Lloyd” osiguravajući mu time stalnu zaradu. Ugovori o isključivom pravu poštanskog prometa od strane “Lloyda” sklapali su se čak i na sedam godina, kao što je to bio slučaj 1865. g.; uz to je “Lloyd” je dobivao godišnju pomoć od 2

---

<sup>11</sup> B. WULLERSTROF, *Viaggio intorno al globo della fregata “Novara”*, III, Wien, 1862., str. 357.

<sup>12</sup> “*Racolta delle leggi ed ordinanze concernenti il servizio marittimo e portuale nella Monarchia Austro-Ungarica*”, vol. 1, Trst, 1883., str. 1-2.

milijuna fiorina.<sup>13</sup> Još 1817. g. bio je raspisan natječaj za uvođenje prve parobrodarske linije na Jadranu između Trsta i Venecije.

Iz Dalmacije se nitko nije javio, a kada se javio Riječanin Ljudevit Andrić, bio je odbijen.<sup>14</sup> Bilo je pokušaja od strane Dalmatinskog sabora 1870. g. kod vlade u Beču da udovolji zahtjevima nekih Pelješčana za nabavku 16 malih parobroda.<sup>15</sup> Vlada je načelno pristala, ali se ostalo na tome jer je državna pomoć izostala. Moglo bi se reći za gotovo sve naše luke, osim Splita, da su imale regionalno značenje za Dalmaciju. Bez dovoljne količine robe bile su neiskorištene. Pored ostalog, glavni uzrok tome treba tražiti u nepovezanosti sa zaleđem. Luke su imale povoljan prirodni položaj, bile su zaštićene, s mnogo prostora za svestraniju eksploataciju, međutim, trebalo ih je izgraditi, produbiti i očistiti. Zbog toga se nikada nisu izrazitije razvile, ovisile su, kao i sve luke Jadrana, o Trstu koji je sve to imao. Tipičan je primjer Šibenika, njegova je luka dobro zaštićena, ali nedovoljno izgrađena. Više zbog nepovezanosti sa zaleđem ovaj se grad nikada nije razvio u luku većeg značenja.<sup>16</sup>

Trst je po zamisli austrijske politike trebao postati glavna luka Jadrana, poput Venecije nekada. Kao vlast djelovala je u svim primorskim mjestima Carevine i bila podložna Ministarstvu trgovine. Za posebne poslove zdravstva i pomorskog brodarstva u svakom je dalmatinskom lučkom mjestu bila određena posebna kancelarija s nadzornikom čije je sjedište bilo u Splitu. Carskom odlukom od 15. 5. 1851. g. proglašena je naredba Ministarstva trgovine o uređenju luka i njenih zdravstvenih ureda za cijelu Carevinu.<sup>17</sup>

Svaki je lučki ured obavljao kontrolu i zaštitu ljudi i robe od nastanka i širenja kužnih bolesti. Ta je zdravstvena mreža bila vrlo razvijena: okrug Zadar je imao 18 zdravstvenolučkih ureda, Split 14, Dubrovnik 10, Meljine 3.<sup>18</sup> Zdravlje pomoraca, koji su plovili u sve luke svijeta, bio je oduvijek problem primorskih gradova. Počevši od prve karantenske službe u svijetu, osnovane u Dubrovniku u XIV. stoljeću, karantena je ostala glavna mjera zaštite od zaraznih bolesti. U vrijeme ponovnog buđenja pomorstva na našoj obali osnovana je zdravstvena služba od strane austrijskih vlasti, prvi put još 1830. g.<sup>19</sup> Ovaj neophodan propis je pridonio sigurnijoj trgovini i većem pomorskom prometu kod nas. Svaki je brod morao imati zdravstveni list koji je po dolasku u luku trebalo pokazati predstavništvu lučkih vlasti. Taj predstavnik je određivao vrijeme i način zaštite ljudi (stanovništva) i pomoraca. U pogledu zdravstvene službe najstrože su bile luke Rusije: za vrijeme karantene morala se sva roba s broda prenijeti u lazaret, nekada udaljen i više milja od obale. Nakon prolaska zabrane

---

<sup>13</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 28, 1865., str. 3.

<sup>14</sup> Vjekoslav MAŠTROVIĆ, Nastajanje austrijske vlasti za uvođenje parobrodarstva kod nas od 1817., *Pomorski zbornik*, 1867., br. 5, str. 601.

<sup>15</sup> Š. PERIČIĆ, Dalmatinski sabor prema pomorstvu pokrajine 1862.-1912., *Pomorski zbornik*, br. 8, Zadar, 1970., str. 739.

<sup>16</sup> Stijepo OBAD, Ekonomski, socijalni i politički razvoj Šibenika od 1814. do 1859. g., *Šibenik – spomen zbornik o 900. obljetnici*, Šibenik, 1976., str. 333.

<sup>17</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, 1850., br. 33, str. 1.

<sup>18</sup> Podatci za svaku godinu (od 1852.) u Pomorskom godišnjaku u Trstu.

<sup>19</sup> Valentino LAGO, *Memorie sulla Dalmazia*, Zadar, 1869., str. 390.

znalo se nekada i više dana čekati na liječničku dozvolu za uplovljavanje. Preventivne i terapijske ustanove, karantene i lazareti imali su često i funkciju trgovačkog centra u kojem su se susretali kopneni i pomorski promet, gdje se vršila robna razmjena (kao npr. u Dubrovniku). Kolera je naročito bila česta i vrlo opasna.

Spominje se slučaj kolere koja se 1865. g. počela širiti iz Trsta, kada je u njemu umrlo nekoliko tisuća osoba.<sup>20</sup> Pomorsko-zdravstvena služba bila je u Dalmaciji neobično stroga prema svim brodovima, a naročito prema onima koji su dolazili iz afričkih i azijskih luka.

Zbog opasnosti koje je donosio ovaj poziv mnoge su obitelji poslije stradanja bile često prepuštene same sebi. Mirovinski i socijalni fond za pomoć i zaštitu pomorcima bio je simboličan. Osnivanje raznih humanitarnih društava uzajamne pomoći bilo je najčešće prepušteno samoinicijativi brodovlasnika iz tog mjesta. Državna pomoć bila je mala. Tako su od 1853. isluženi pomorci dobivali neku vrstu milostinje od Središnje pomorske vlade u Trstu.<sup>21</sup> Tu državnu, socijalnu pomoć – milostinju 3-5 fiorina mjesečno, pomorci su nazivali “penzijom sv. Mikule”. Kad je riječ o statističkim podacima o brodovima, kao i drugim podacima koji se odnose na brodarstvo, brodogradnju, pomorsko školstvo, diplomatsko-konzularna predstavništva, lučko-zdravstvene službe navigaciju, od 1850. do 1913., Pomorska vlada u Trstu izdavala je službeni godišnjak *Annuario marittimo*, Trieste.

Radi boljeg uspostavljanja trgovinske razmjene s drugim zemljama bila su neophodna diplomatska predstavništva. Tako su u ono vrijeme brodovi pod austrijskom zastavom mogli pristajati u sve luke svijeta. Njihovo angažiranje u svim značajnijim administrativno-trgovačkim središtima trebalo je ojačati pomorsku razmjenu. U proljeće 1844. g. Austrija je u šest europskih država imala sedamdeset konzularnih predstavnika, a 1850. čak stotinu.<sup>22</sup> Ministarstvo trgovine redovito je izdavalo obavijesti s pregledom stranih konzulata u zemlji i s pregledom svojih u drugim državama.<sup>23</sup> O tome su redovito iznošeni podatci i u “Pomorskom godišnjaku” iz Trsta.

Da je diplomatska služba u svrhu promicanja dalmatinske pomorske trgovine bila razvijena, pokazuju podatci s kraja 1854. g.<sup>24</sup>

---

<sup>20</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 85, 1865., str. 2.

<sup>21</sup> *Annuario marittimo*, Trieste, 1860., str. 57.

<sup>22</sup> Š. PERIČIĆ, Diplomatsko-konzularna predstavništva stranih zemalja u Dalmaciji za vrijeme druge austrijske uprave, *Pomorski zbornik*, br. 6, Zadar, 1968., str. 609-610.

<sup>23</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 14, 1852., str. 1.

<sup>24</sup> V. LAGO, *Memorie sulla Dalmazia*, Zadar, 1878., str. 121.

Grad	Konzularni predstavnik	
Zadar	Dvije Sicilije, Parma, Papinska Država, Turska	4
Šibenik	Dvije Sicilije, Grčka, Parma, Papinska Država	4
Split	Dvije Sicilije, Parma, Turska	3
Vis	Dvije Sicilije, Parma, Grčka	3
Hvar	Dvije Sicilije, Parma, Grčka	3
Dubrovnik	Dvije Sicilije, Parma, Rusija, Papinska Država, Toskana, Pruska	6
Korčula	Grčka	1
Kotor	Dvije Sicilije, Parma	2
	<b>Ukupno</b>	<b>26</b>

Iz ovih se podataka vidi i pravac trgovinske razmjene Dalmacije. Austrija je na kraju 1852. g. imala 50 svojih predstavnika u Sjevernoj i Centralnoj Americi; u zapadnoj Indiji i na sjevernim obalama Južne Amerike imala je 35 konzulata i podkonzulata, na istočnoj obali Južne Amerike 8, a na zapadnoj 6 konzulata.<sup>25</sup>

U duhu centralizacije i birokratskog aparata države provedena je 1854. g. nova teritorijalna organizacija Dalmacije. Administrativno se dijelila na 4 okruga: Zadar, Split, Dubrovnik, Kotor (31 kotar, 88 političkih općina, 743 poreske općine).<sup>26</sup> Geografski je ostala nepromijenjena kao u vrijeme prve austrijske okupacije. Podjela na okruge je razumljiva s obzirom na geografsku raznolikost; to su to bile posebne regije sa svojim specifičnostima. Ovolike razlike regija u broju političkih i poreskih općina jasno nas upućuju na smisao administrativne i teritorijalne organizacije pokrajine. Nije čudo da se najveći dio državnih prihoda, oko 35%, utjerivao putem izravnih, a ostalo putem neizravnih poreza.<sup>27</sup> Status slobodne luke, koji je uživao Trst, nije nikada za vrijeme austrijske uprave u Dalmaciji dobila niti jedna naša luka, što se i te kako odrazilo na njezinu pomorskom prometu.<sup>28</sup>

Po ugledu na Englesku, koja je zakonom o žitu 1849. g. dopustila slobodu uvoza, Austrija je dvije godine kasnije proglasila slobodnu trgovinu u Tirolu, Mlecima i Ilirskom primorju.<sup>29</sup> Budući da je to bila najkraća veza s kopnenim zaleđem, Austrija je od toga imala najveću korist. Tako je Dalmacija još od samog početka druge polovine XIX. stoljeća činila posebnu carinsku zonu u okviru Monarhije.<sup>30</sup> Sve lučke kapetanije bile su podređene onoj glavnoj, u Dubrovniku, do 1863. g., kada je lučka kapetanija u Zadru bila direktno podređena središnjoj pomorskoj vladi u Trstu.<sup>31</sup> Glavne su lučke kapetanije imale veliku

<sup>25</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 36, 1852., str. 1.

<sup>26</sup> *Manuale de Geografia della Dalmazia*, Zadar, 1878., str. 121.

<sup>27</sup> B. STULLI, *Ekonomsko-društvene prilike u Dalmaciji u XIX stoljeću*, Dubrovnik, 1962., br. 3-4, str. 8.

<sup>28</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, 1851., br. 60, str. 1.

<sup>29</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 47, 1865., str. 1.

<sup>30</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 16, 1850., str. 2.

<sup>31</sup> Ivo RUBIĆ, *Naši otoci na Jadranu*, Split, 1852., str. 98.

posredničku ulogu za unapređivanje ne samo trgovine nego i za podizanje cjelokupnoga privrednog potencijala Dalmacije. U tu su svrhu otvarane tzv. Komore trgovine i prometa. Do 1851. g. postojale su u Zadru i Dubrovniku, a te godine otvara se i u Splitu.<sup>32</sup> Nisu se razvijale potrebnim tempom i obujmom zbog općih ekonomsko-političkih prilika u kojima se pokrajina nalazila. Za trgovačko-prometne poslove uspostavljene su u cijeloj Carevini pristojbe za pristajanje brodova, za ukrcaj i iskrcaj robe.<sup>33</sup> Prvi put na našoj su obali precizirane razne takse s obzirom na tonažu i vrijeme boravka broda u luci. Tako se dužnost plaćanja veza računala od trena ulaska broda u luku, a plaćala se lučko-zdravstvenoj kapetaniji prilikom isplovljavanja broda.<sup>34</sup> Prema zakonskoj odredbi od 25. 2.1865. g. lučke su se obveze plaćale za domaće i strane brodove, prema tonaži.<sup>35</sup>

1. od 11 do 50 tona – 4 novčića po toni
2. od 51 do 100 tona – 7 novčića po toni
3. od 101 do 200 tona – 12 novčića po toni
4. od 200 do 400 tona – 15 novčića po toni
5. preko 400 tona – 20 novčića po toni.

Povrh svega toga, svi brodovi, domaći i strani, plaćali su u korist “Blagotvornog pomorskog fonda” 12% taksu na tonažu. Domaći brodovi do 10 tona bili su oslobođeni plaćanja takse, kao i oni do 25 tona ako plove unutar Austrijskog primorja. Prema istoj odredbi zakona plaćala se obveza pomorskog saniteta: za brod, novac, robu i trgovačke stvari. Takse su bili oslobođeni brodovi samo prilikom uzimanja hrane, pića, pošte, putnika, sklanjanja u slučaju nevremena, čekanja naredbi, popravka i nasukavanja.

Obveze pomorskog saniteta određivale su se prema nosivosti:

1. za brodove od 11 do 100 tona – 4 novčića po toni
2. za brodove od 101 do 400 tona – 5 novčića po toni
3. za brodove preko 400 tona – 5 novčića po toni.

Brodovi do 10 tona bili su oslobođeni svih navedenih novčanih obveza.<sup>36</sup> Carskom odlukom od 20. 11. 1865. g. ukinute su okružne vlasti u sva četiri pomorska okruga.<sup>37</sup> Umjesto njih u svakom okružnom mjestu bio je postavljen načelnik kao nadzorni organ preko kojeg je Namjesništvo nadziralo njihov rad. Ova je mjera trebala još više ojačati ulogu Središnje pomorske vlade u Trstu nad Dalmacijom. Jednom odredbom centralne pomorske vlasti definirani su pojmovi brodarenja i plovidbe koji su se često poistovjećivali. Ako

---

<sup>32</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 63, 1851., str. 1.

<sup>33</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 48, 1864., str. 2.

<sup>34</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 24, 1865., str. 1.

<sup>35</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 25, 1865., str. 2.

<sup>36</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 26, 1865., str. 1.

<sup>37</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 103, 1865., str. 1.



je udaljenost od polazne do dolazne luke 85 nautičkih milja, radi se o brodarenju, a ako je udaljenost veća, radi se o plovidbi.<sup>38</sup> Nakon sve većeg ulaganja u pomorstvo država će povesti brigu o stručnom usavršavanju pomoraca radi sigurnosti ljudi, broda i tereta. Kapital investiran u vidu dionica u parobrodarska društva dovodi u drugačiji odnos brodovlasnika i zapovjednika broda. Zapovjednik nije više ni vlasnik ni suvlasnik tereta i broda, već radi za plaću, postao je službenik. Odatle veća briga brodovlasnika za sposobnost zapovjednika i on bira kome će dati brod na upravljanje. S tim u vezi ukazala se potreba za otvaranjem prvih javnih pomorskih škola u Dalmaciji. Carski ukaz iz 1849. o otvaranju javnih nautičkih škola u Dalmaciji počinje se realizirati već sljedeće godine. Tako je 2. II. 1850. godine najprije započela s radom nautička škola u Zadru,<sup>39</sup> 1. III. 1850. u Splitu,<sup>40</sup> 16. III. 1850. u Dubrovniku,<sup>41</sup> i 22. IV. 1850. u Kotoru.<sup>42</sup> Ispite za zapovjednika duge i velike obalne plovidbe i časnike polagali su pred komisijom Središnje pomorske vlade u Trstu i sjedištima inspektora pomorske vlade, a za zapovjednike male obalne plovidbe i vođe palube polagali su se ispiti kod lučkih kapetanija pomorskih okruga.

Za veću sigurnost plovidbe je pri Carskoj akademiji u Beču 1867. osnovana Komisija za Jadran (Adria Commission) za mjerenje dubina i topografskog dna Jadranskog mora, naročito priobalnih područja.<sup>43</sup> Bio je to veliki znanstveni prinos proučavanju Jadrana. U navedenom razdoblju od 1850. do 1880. je veoma uznapredovala brodogradnja ponajviše zahvaljujući razvoju brodarstva, jer ni prije ni poslije toga nisu se gradili tako veliki i savršeni brodovi na jedra u Dalmaciji. Država je svojim zakonskim propisima i drugim normativima određivala način gradnje brodova. Kad je brod bio potpuno opremljen, brodovlasnik je morao tražiti patent, odnosno dokument o registraciji broda i pri tome je napismeno morao imati sve podatke brodu.<sup>44</sup> Patent za plovidbu izdavalo ja ministarstvo unutarnjih poslova na određeni broj godina uz plaćanje pristojbi. Patentom se utvrđivala i vrsta plovidbe kojoj će brod pripadati i dopuštena nosivost (il Tonnelagio – la Stazzatura) i zdravstvene dokumente (Fede sanitaria).<sup>45</sup>

Naziv “škrivan” dugo se održao među pomorcima, a službeno je ukinut naredbom Središnje uprave pomorstva od 4. V. 1858. g. i zamijenjen nazivom poručnik trgovačke mornarice.<sup>46</sup> Nije u pitanju bio samo naziv, nego se nastojao poboljšati sastav stručnog kadra nad brodovima pod austrijskom zastavom. Prvi put je snagom zakonske odredbe određeno da

---

<sup>38</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 24, 1865., str. 1.

<sup>39</sup> HAZd, Capitanato circolare di Zara 1850. godine, sv. 136; *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 18, 1850., str. 1.

<sup>40</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 22, 1850., str. 1.

<sup>41</sup> Ivan SCHERZER, *Povijest o. k. Nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik. 1902., str. 17.

<sup>42</sup> V. BOLJEVIĆ- VULEKOVIĆ, Pomorske škole u Kotoru, *Zbornik 12 vjekova bokeljske mornarice*, Beograd, 1972., str. 192.

<sup>43</sup> Branko KOJIĆ – Radojica Fran BARBALIĆ, *Ilustrirana povijest Jadranskog pomorstva*, Stvarnost, Zagreb, 1962., str. 156.

<sup>44</sup> F. PETTER, *Dalmatien in seinen verschiedenen Beziehungen*, Gota, 1857., str. 271.

<sup>45</sup> F. PETTER, *Dalmatien in seinen...* str. 269.

<sup>46</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 23, 1858., str. 1.

od 1. 8. 1864. g. niti jedan austrijski podanik neće biti primljen u službu austrijske trgovačke mornarice ako ne posjeduje službenu pomorsku knjižicu.<sup>47</sup> Današnja pomorska knjižica vrlo je slična toj prvoj. Sadržavala je opće podatke o pomorcu i redovito su je produžavale i ovjeravale strane vlasti te lučko-zdravstveni uredi posebno, a u stranim državama konzularni uredi. Ovakve knjižice su se izdavale na temelju propisa o sposobnostima pomorca. U njih su se unosili podatci i o ponašanju pomoraca na brodu. Po dolasku na brod knjižica se morala predati zapovjedniku, a on ju je držao kod sebe za cijelo vrijeme službovanja pomoraca. U slučaju da se knjižica izgubila, bile su predviđene mjere na temelju kojih se je mogla izdati nova. S obzirom na to da su nesreće na moru bile česte, bilo je naređeno da najbliže lučke vlasti i pomorski konzulati u inozemstvu naprave uviđaj sa zapisnikom o nesreći trgovačkog broda.<sup>48</sup> Ministarstvo pomorstva je svojim raspisom od 2. III. 1864. g. ustanovilo brodski dnevnik koji po zakonu moraju voditi poručnici trgovačke mornarice, kako to u uputi stoji.<sup>49</sup> Danas se na brodovima trgovačke mornarice vodi isti takav dnevnik.

Brodogradilišta su se oduvijek slobodno razvijala i ponašala neovisno o tome tko je imao vrhovnu upravu u Dalmaciji. Negdje od sredine XIX. stoljeća prvi se put izdaju dozvole o njihovu podizanju; one sadrže osnovne odredbe o tome što je brodogradilište, a što je “škver” ili dok. Cantier ili brodogradilište je dio zemljišta uz more određen za brodogradnju koji ima površinu od najmanje 80 četvornih klaftera, što je minimum prostora potrebnog za gradnju brodova od 200 tona nosivosti.

Squeri ili scali su područja koja su također određena za gradnju brodova, ali zauzimaju površinu manju od 80 četvornih klaftera.<sup>50</sup> Prostor namijenjen za gradnju i popravak velikih brodova sačuvao je u pomorskoj terminologiji i danas naziv brodogradilište, a “škver” služi za gradnju i popravak manjih brodova. Radi unapređivanja brodogradnje, prema tome i pomorstva, uvedene su posebne carinske povlastice za uvoz materijala i nekih gotovih proizvoda neophodnih za gradnju brodova u Dalmaciji. Navodi se čak 18 predmeta koji se ugrađuju u jedrenjake i omogućuju sigurniju plovidbu, a koji su oslobođeni uvozne carine.<sup>51</sup> To su bili mahom metalni predmeti industrijske proizvodnje koji se u Dalmaciji nisu mogli proizvesti, te su se oduvijek uvozili. Približne vrijednosti gradnje brodova računaju se prema određenoj tarifi za razdoblje od 5 godina, poslije čega je Središnja pomorska vlada donosila nove.

Ove tarife su određivane i dostavljane lučko-zdravstvenim organima u svrhu reguliranja državnih obveza koje su se plaćale prilikom kupovine i prodaje brodova, određivanja godišnjih obveza, popravka ili procjene oštećenja broda. Tarife su bile visoke bez obzira na što su se odnosile: za razdoblje od 1866. do 1870. g. za novoizgrađene brodove sa četverokutnim jedrima plaćalo se 120 fiorina za svaku zapreminsku tonu, a trabakuli,

---

<sup>47</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br 81, 1864., str. 1.

<sup>48</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 81, 1864., str. 1.

<sup>49</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 49, 1864., str. 1.

<sup>50</sup> *Annuario marittimo*, Trieste, 1869., str. 103.

<sup>51</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, br. 2, 1851., str. 1.

pielegi i ostali brodovi ocjenjuju se s 90 fiorina po toni.<sup>52</sup> Potrebe pomorske privrede Monarhije i njeno uključivanje u međunarodne ekonomske odnose postavljale su zahtjeve za donošenje najvažnijih propisa koji će regulirati njen neometan privredni razvoj. Spomenuti propisi imali su vidni utjecaj na razvoj pomorskog prometa i trgovine Dalmacije u drugoj polovini XIX. stoljeća.

#### ZAKLJUČAK

U jednom duljem periodu svoje povijesti (preko 100 godina) Austrija, iako uglavnom država kontinentalnog tipa, zauzevši čitavu sjeveroistočnu jadransku obalu, nastavila se nešto brže prilagođavati pomorskoj privredi, no u tom djelovanju ona je zapostavila interese Dalmacije i malo je učinila da je razrušenu i zapostavljenu obnovi. Svoje težnje u pomorskoj privredi uglavnom je orijentirala na tršćansku luku i nju nastavila brže razvijati i unapređivati, a sve na štetu Dalmacije i njenih pomorskih luka.

Nakon 1867., tj. nakon Austro-ugarske nagodbe, Ugarska će u istom smislu djelovati unapređujući promet riječke luke. Tako će dalmatinskoj pomorskoj privredi, koja je u prethodnim razdobljima imala velike privredne uspjehe, posebno u svom južnom području (Dubrovnik i Kotor), ostati da se sama bori za unapređenje svog pomorstva u okvirima novih privrednih mogućnosti koje je donijela industrijska revolucija.

Drugim riječima, dalmatinski poduzetnici našli su se u situaciji da sami izvrše veliku obnovu svog pomorstva. Obnova brodarstva od sredine XIX. stoljeća pretpostavljala je da svoje brodove na jedra zamijeni brodovima na parni pogon. Ta se promjena nije mogla izvesti bez velikih ulaganja, za koja dalmatinska privreda nije imala mogućnosti, a pomoć austrijske države je izostala.

Stav austrijske politike prema tadašnjoj Dalmaciji možda najbolje ilustrira članak u listu *Il Nazionale* koji pored ostalog govori “da je Dalmacija slabo poznata zemlja Carstva” i da će bečke novine ponekad u svojim napisima više govoriti o “hrabim dalmatinskim mornarima i o nekom gradu Splitu poznatom po caru Dioklecijanu”.<sup>53</sup> U istom članku govori se da obrazovani ljudi glavnog grada Carevine vjerojatno bolje poznaju svoje iseljenike u SAD-u nego nas Dalmatince.

Četrdeset godina kasnije doktor Josip Smodlaka u bečkom Parlamentu 1910. godine kaže: “Naša se zemlja smatrala kao nešto egzotično, gleda se na nju sa gledišta arheologije i prometa stranaca.”<sup>54</sup> To znači da je u vremenskom periodu dužem od četrdeset godina za službene austrijske krugove Dalmacija bila interesantna samo po svojoj egzotici ili bolje rečeno zaostalosti. Vojni i politički interes za ovu pokrajinu, preko koje je mogla vršiti utjecaj prema Istoku, nije bio dovoljan da se njeno gospodarsvo oživi i da se kao stvarni gospodar istočnog dijela Jadranskog mora bolje pozicionira kao pomoski orijentirana zemlja. Tim austrijskim ciljevima zasigurno je bolje odgovaralo da ova pokrajina ostane nerazvijena,

---

<sup>52</sup> *Anuario marittimo*, Trieste, 1869., str. 103

<sup>53</sup> *Il Nazionale*, Zara, br. 1, 1865.

<sup>54</sup> *Pučki list*, Split, br. 52, 1910., Prilog.

jer je s naprednim narodom tuđeg podrijetla moglo biti više komplikacija negoli s narodom koji je zaostao u svom napredovanju. Pogreška koju je Austrija počinila, osobito u prvih četrdeset godina svoje vladavine, sastoji se u tome što je Dalmaciju suviše dugo promatrala više sa stratejskog a manje s gospodarskog gledišta.<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> Ferdinand ARTMAN, *Wirtschaftliche Faktoren in Dalmatien*, Wien, 1907., str. 3-4.

Tomislav PEJDO: MEASURES TAKEN BY AUSTRIA (AUSTRO-HUNGARY) TO  
STRENGTHEN DALMATIAN SHIPPING FROM 1850 TO 1880

*Summary*

After the Vienna congress in 1815, Dalmatia became a unified administrative-political entity within the framework of the Habsburg Monarchy. As an Austrian province, it came into being by joining together three territorial units: Boka Kotorska, Venetian Dalmatia and the Dubrovnik Republic which, although having existed for centuries on the same coast, lived their separate lives and developed a specific social physiognomy. The economic, linguistic and religious heterogeneity as well as its specific geographical location had a powerful influence on the process of Dalmatia's economic and political development. The new administration brought about a series of significant political-administrative changes in Dalmatia in an attempt to consolidate its domination. From the middle of the XIX<sup>th</sup> century the idea that the authority of the Monarchy over the eastern Adriatic can be accomplished not only through the presence of a powerful navy but also through highly developed merchant shipping came more and more to the fore in Vienna.

*Key words:* the province of Dalmatia, governorship, praetors, maritime district.

