

## ŠIBENSKO GOSPODARSTVO OD SREDINE 19. STOLJEĆA DO 1921. GODINE

Milivoj BLAŽEVIĆ  
Državni arhiv Šibenik

UDK 338.1(497.5 Šibenik)“18/19“  
Izvorni znanstveni članak

Primljeno: 25. XII. 2008.

*Šibenik je tijekom svoje gotovo tisućgodišnje povijesti jedno od najznačajnijih gospodarskih središta hrvatskog Jadrana. U gospodarstvu je imao značajnu ulogu, osobito u trgovačkoj, obrtničkoj i industrijskoj preobrazbi Dalmacije tijekom druge polovine 19. i početkom 20. stoljeća. Kao ishodišna točka prometne povezanosti priobalja i šireg područja zaleđa, dijela Bosne, Hercegovine i Like, bio je duži niz godina glavna izvozna luka za drvo i rudna bogatstva. Kao prvi grad u Dalmaciji dobio je električnu energiju od 1895. godine, nakon čega je znatno napredovao industrijski razvoj do 1914. godine.*

*Temeljem podataka iz novih arhivskih izvora moguće je pratiti transformaciju pretežno težačkoga grada prema modernoj urbanoj preobrazbi komunalnog središta s čitavim nizom za to vrijeme recentnih gospodarskih djelatnosti (rudarstvo, brodarstvo, kućna radinost, vinarstvo, proizvodnja tekstila, celuloze, karbida, cijanamida i dr.). Ubrzani razvoj grada od 1860. godine bio je potaknut inicijativom liberalnog dijela obogaćenoga građanskog sloja koji je u Šibeniku postao nositeljem političke ideje hrvatskoga narodnog preporoda. U tom pogledu uspostava željezničkog spoja sa zaleđem, izgradnja novog vodovoda, bolnice, kazališta, nove operativne obale i drugih infrastrukturnih objekata ubrzali su razvoj grada koji je od sredine 19. stoljeća sa 5.000 stanovnika do godine 1918. dosegnuo broj od blizu 15.000 stanovnika. Šibenik je od kraja 1918. do lipnja 1921. godine pod talijanskom okupacijom. Budući da se gradu pribrajaju prigradska mjesta Crnica i Mandalina, tijekom 1921. godine doseže 15.708 stanovnika.*

*Ovaj znanstveni prikaz ima za cilj da popuni i objasni u širim crtama ovo značajno razdoblje u razvoju grada Šibenika, koji ne samo da je bio prvo industrijsko središte u Dalmaciji nego je ujedno poslije Trsta bio i druga izvozna luka na istočnoj obali Jadrana sve do 1914. godine.*

*Ključne riječi: Šibenik, gospodarstvo, 19.-20. stoljeće*

### UVOD

Svi segmenti gospodarskog razvoja proizlaze kao posljedica prethodnog vremena i dovršenja većeg dijela gospodarske infrastrukture kao nosioca toga razvoja. Stoga se u nešto širem prikazu obrađuje to vrijeme dopunjeno novim podacima i arhivskim izvorima, posebno od 1895. godine, kada se Šibenik razvija kao urbano, lučko i industrijsko središte i staje uz bok tada najvećih dalmatinskih gradova.

Za istraženo razdoblje do 1921. godine ovaj rad usmjeren je na iznošenje činjenica iz osnovnih privrednih grana u gradu i širem zaleđu, tako da izneseni podatci upotpunjavaju cjelinu gospodarskog okvira na općinskoj i kotarskoj razini. Gospodarski se fenomen Šibenika bez toga ne bi mogao u cijelosti istražiti. Trgovina, promet i željeznica, kao činioci toga razvoja, uz razvoj obrta i trgovine, potpuno su nove teme za istraživanje koje nisu do sada šire obrađene. Istraženi segmenti, postojeća

literatura i tiskani izvori samo manjim dijelom upotpunjuju obradu teksta, koji se u većini temelji na kombinaciji izvornih arhivskih spisa, onodobnog tiska i statističkih materijala.

Svako poglavlje prati osnovnu gospodarsku djelatnost šibenskog težaka, obrtnika, prometnika, radnika lučkih poslova, industriju, kao i socijalne momente u simbiozi uzročno-posljedične veze. Vino, drvo ugljen, mala i velika industrija dominiraju u razvoju Šibenika za jedno veće razdoblje do 1921. godine. Sva poglavlja objašnjavaju intenzitet tog razvoja i sumiraju njegove posljedice.

Okvir prikazanog vremena upotpunjuju događaji, osobe i pokazatelji koji su utjecali na smjer koji je većim dijelom bio određen datostima podneblja, koje je električna energija i njezina industrijska primjena značajno preobrazila. U ovom se radu nalaze prikazi o lučkom izvozu, radnjama oko uređenja pristaništa i lučke obale te o zalaganjima lokalne sitne i srednje buržoazije, trgovaca, industrijalaca i obrtnika za samostalni i konstantni uspon gospodarske djelatnosti.

Funkciji Šibenika kao središte širega geostrateškog razvojnog područja također je dotaknuta i obrazložena dopunjenim i dosad nepoznatim arhivskim izvornim podacima. S obzirom na količinu raspoloživog arhivskog materijala u Šibeniku, Zadru i Splitu ova je tema za znanstvenu obradu doista neiscrpna. Kako i sam naslov prikazuje, u istraživanju je trebalo obratiti pozornost na razne gospodarske segmente i njihove učinke. Svaka od obrađenih gospodarskih aktivnosti za razdoblje od početka 19. stoljeća do 1921. godine, računajući raspoloživu količinu izvorne građe, bila bi sama za sebe dostatna kao posebna tema za istraživanje.

Stoga je gradivo koje obrađuje komunalnu infrastrukturu, društveno-politički aspekt grada u političkim prilikama toga vremena i neke tercijarne djelatnosti reducirano na razinu osnovne napomene. Obradom svih istraženih tematskih cjelina ovim uratkom pokušavam istaknuti mnoge nepoznanice koje su bile od osobite važnosti i dominantne u gospodarskom životu Šibenika. Valja naglasiti da namjera rada nije analiza političke strukture šibenskog društva u navedenom razdoblju, ali se ona dodiruje onoliko koliko je na pojedinim mjestima to bilo potrebno za razumijevanje tadašnjih gospodarskih prilika.

## STANJE ISTRAŽENOSTI

Gospodarsku osnovu Šibenika za prvu polovinu 19. stoljeća prikazao je S. Obad,<sup>1</sup> koristeći građu zadarskih i šibenskih arhiva i donoseći nove spoznaje i tablične prikaze izvoza i uvoza robe u Šibeniku. Autor iznosi podatke prometa u luci, kao i manjih mjesta šibenske općine, socijalni život i političke prilike prve polovine 19. stoljeća. To je do sada jedini prikaz spomenutih aktivnosti za Šibenik u navedenom

---

<sup>1</sup> Stijepo OBAD, Ekonomski, socijalni i politički razvoj Šibenika od 1814. do 1859., *Šibenik: Spomen-zbornik o 900. obljetnici*, Šibenik, 1976., 329-375.

razdoblju koji ima odgovarajuću znanstvenu težinu. Na regionalnoj razini šire prikaze s pojedinim gospodarskim priložima o Šibeniku donose u svojim znanstvenim radovima Š. Peričić<sup>2</sup> i S. Obad.<sup>3</sup>

O šibenskoj antroponimiji 19. stoljeća kao bitnom elementu sagledavanja cjeline stanja lokalnog društva piše Ante Šupuk.<sup>4</sup> Donosi podatke s brojčanim pokazateljima imovinskog stanja pučanstva po gradskim predjelima, zanimanjima i obrazovnim obilježjima. Temeljem arhivske građe, statističko-tabličnih prikaza civilne preture i matičnih knjiga, dani su osnovni razvojni pravci grada. Obradeno razdoblje od 1810. do 1857. godine potvrđuje grad kao težačko središte s elementima obrtničko zanatske i prometne preobrazbe.

Pojedini strani autori u 19. stoljeću izdali su na njemačkom i talijanskom jeziku više popularnih edicija o Dalmaciji, s podacima o prometu, kulturi i turizmu. Od važnijih za Šibenik treba spomenuti brošuru generala divizije francuske vojske Broussiera pod nazivom *Viaggio nella Dalmazia*, Udine, 1809., s podacima iz osam pisama koji se odnose na Šibenik i Skradin.

Od sredine 19. stoljeća podatke imamo iz pera J. G. Kohla u djelu *Reise nach Istrien, Dalmatien und Montenegro*, Dresden, 1851., te Ide von Düringsfeld u djelu *Aus Dalmatien*, Leipzig, 1857., sve popularno-promidžbenog sadržaja. Od kasnijih radova vrijedno je istaknuti knjigu *Dunav i Jadran*, A. A. Patona iz 1861. s podacima o Šibeniku (str.143-154), te knjigu Franca Smitha pod nazivom *Königreich Dalmatien* sa slikama i podacima o Zadru, Šibeniku, Drnišu i Kninu. Od domaćih autora o parobrodarskom prometu i prometu stranaca podatke donosi Frano Carrara u knjizi *La Dalmazia descritta*, Zara, 1846.

---

<sup>2</sup> Šime PERIČIĆ, *Gospodarske prilike u Dalmaciji od 1797. do 1848.*, Split, 1993.

<sup>3</sup> S. OBAD, *Gospodarske prilike u Šibeniku i okolici sredinom devetnaestog stoljeća*, *Acta historico-oeconomica Iugoslaviae*, vol. 3, Zagreb, 1976., 43-59.

<sup>4</sup> Ante ŠUPUK, *Marginalije o Šibeniku, njegovu stanovništvu i antroponimima u devetnaestom stoljeću*, *Čakavska rič*, br. 2, Split, 1985.; *Stanovništvo Šibenika od početka XIX stoljeća do konca 70-tih godina*, *ZD 1870.*, Zadar, 1972., 87-97. Više o statistici pučanstva vidi: *Statistička dokumentacija. Stanovništvo 1857-1961*, *Republički zavod za statistiku*, Zagreb, 1979.



Slika 1. Nepoznati autor - Šibenik, bakrorez - prva polovina 18. stoljeća

Položaj Šibenika kao tranzitnog središta dijela karavanske trgovinske djelatnosti šireg zaleđa i Bosne bitno se počeo mijenjati od sredine 19. stoljeća. Tada posebno jačaju njegove izvozne i prerađivačke funkcije i prometno značenje. Osobitost tog fenomena ogleda se u ključnom topografskom smještaju grada spojnicom kopno-more koji se iskazuje kroz povijest kao determinanta urbanog razvoja.<sup>5</sup> Demografska slika mjesta tijekom prve polovine 19. stoljeća izmijenila se u prilog napućenom gradu, osobito od početka 60-ih godina. Grad postaje prvom i jedinom lukom izvoza ugljena prema Trstu. Tu su djelatnost razvili poduzetni Šibenčani Ante Makale i Vice Galvani od 1885. godine kada osnivaju *Jadransko rudarsko društvo* (*I. R. Società montanistica Adriatica*) sa sjedištem u Šibeniku. Od 1873. godine siveričke rudnike preuzima društvo *Monte Promina*.<sup>6</sup> U vezi s prometno-trgovačkom funkcijom Šibenika u preporodnom razdoblju do kraja stoljeća do značenja dolaze i brodarske funkcije male i velike kabotaže. U širem kontekstu za srednju i sjevernu Dalmaciju, a ponešto i za Šibenik u vezi s linijskom plovidbom i društvo *Pio Negri* 1893. godine i *Dalmacija* 1908. godine, donosi u svom opsežnom radu Oliver Fijo.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Kroz razvijeni srednji vijek (15.-17. st.) epidemije kuge i turske provale na širem području šibenskog distrikta uzrokovale su smanjenje broja gradskog pučanstva i napuštanje mnogih sela u zaleđu, pomakom turske granice linijom Skradin – Konjevrate – Gornje polje. Godine 1649. kuga i glad snizile su broj gradskog pučanstva na 1.500. Više kod: Franjo DUJMOVIĆ, Urbanistički razvoj šibenske luke, *Povijesni zbornik*, sv. II, Zagreb, 1962., 1443.

<sup>6</sup> Karlo KOSOR, Drniš u ogledu tiska za hrvatskoga narodnog preporoda u Dalmaciji 1860.-1921., *Povijest drniške krajine, Zbornik povijesnih studija 1494.-1940.*, Split, 1955., 331.

<sup>7</sup> Oliver FIJO, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, Zadar, 1962. O Šibeniku više: *ISTI*, Pomorstvo zadrarsko-šibenske regije u drugoj polovini XIX. stoljeća, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti u Zadru*, sv. I, Zagreb, 1954., 31, 59, 85-88, 139.

Snažan razvoj grad doživljava od sredine 70-ih godina 19. stoljeća. Gospodarstvo ovog razdoblja koje je u povijesti Šibenika obilježeno „Šupukovom erom“<sup>8</sup> kao cjelina prikazano je u više znanstvenih studija i radova. Do danas ne postoji jedan cjelovit prikaz toga značajnog razvojnog dijela šibenske privrede. Od značajnijih radova valja istaknuti rad I. Karamana<sup>9</sup> s osnovnim podacima koji bilježe razne prometno-trgovačke i proizvodne aktivnosti grada potkraj 19. i prvih godina 20. stoljeća. Isti autor o faktoru željezničke problematike i utjecaju na Šibenik donosi poneke podatke u širem dalmatinskom kontekstu.<sup>10</sup> O željeznici za razdoblje do 1918. godine, politici planiranja željezničkih veza u austrijskim pokrajinama i o Šibeniku iscrpnije piše Z. Jelinović.<sup>11</sup> Ta je znanstvena studija bogata brojnim priložima i temeljena na onodobnoj literaturi i arhivskim izvorima. Autor u širem kontekstu obrazlaže i daljnje korake oko završetka Ličke pruge do 1925. godine donoseći i tablične podatke prometa vezano za Šibenik. Iznosi i političko-socijalnu uvjetovanost izgradnje te željezničke veze, posebno pruge Knin - Bihać, poznatije kao Unske pruge, geostrateški važne za Split i Šibenik<sup>12</sup> u razdoblju od 1918. do 1941. godine.

Električna energija bitno je promijenila i ubrzala političko-socijalnu sliku šibenskog društva i razvoja krajem 19. stoljeća. Veliki naponi pionira privatnog ulaganja u vodne resurse donjeg toka Krke rezultirali su izgradnjom prvoga cjelovitog elektroenergetskog sustava proizvodnje, prijenosa i distribucije električne energije uporabom vodne sile.<sup>13</sup> Taj osobiti prvi hrvatski elektrosustav od 28. kolovoza 1895. godine, drugi u svijetu nakon Niagare, ubrzao je sljedećih godina razvoj mnogih proizvodno-obrtnih pogona u Šibeniku.

---

<sup>8</sup> Slavo GRUBIŠIĆ, Pregled povijesti Šibenika 1873.-1921. godine, *Šibenik: Spomen-zbornik o 900. obljetnici*, 409-442, s podacima o političkom, socijalnom i gospodarskom razvoju. Prikaz je prezentiran kao vrijedan stručni rad korištenjem novinskih izvora i objavljene literature, izostavivši arhivske izvore. O „Šupukovoj eri“ više kod: Milivoj BLAŽEVIĆ, Trijumf hrvatske političke misli, *Šibenski list*, 18. I. 2003.

<sup>9</sup> Igor KARAMAN, Uloga Šibenika u dalmatinskoj privredi potkraj 19. i na početku 20. stoljeća, *Mogućnosti*, br. 12, Split, 1966.

<sup>10</sup> *ISTI*, Privredni razvitak Dalmacije pod austrijskom upravom, *Mogućnosti*, br. 6, Split, 1965., 643-647 i 651.

<sup>11</sup> Zvonimir JELINOVIĆ, *Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*, Zagreb, 1957. Za razdoblje od 1876. do 1918. vezano za željezničke pruge Split - Siverić, Šibenik - Perković, Siverić - Knin i Knin - Gospić, vidi: 116-121.

<sup>12</sup> *ISTO*, Poglavlje: Projekti i izgradnja željezničke veze sjeverne i srednje Dalmacije sa zaledem, 126-156.

<sup>13</sup> Izvor: *Stoljeće hrvatske elektroprivrede*, Zagreb, 1995. O šibenskom elektrosustavu više u poglavlju: Izgradnja sustava Krka - Šibenik, 41-58 s popratnim fotografijama; Izvor: Međunarodni simpozij Stoljeće hrvatske elektroprivrede, Šibenik, 1995.

Podatke o rudarskoj djelatnosti u Dalmaciji, posebno na širem području od Šibenika do Drniša, kao značajan prilog privrednoj znanosti donosi J. Lakatoš<sup>14</sup> s mnogim podacima za 19. stoljeće do zaključno 1921. godine.

Jedna dosta neobična, ali znanstveno potpuno utemeljena publikacija nastala je iz pera Š. Peričića.<sup>15</sup> To je široko promišljeni rad o mnogim segmentima dalmatinskog privređivanja. Prvi put u povijesti dalmatinske privrede i društva pisano je tzv. "anglikanskim stilom" izlaganja promatrane materije bez fusnota i bilješki. Autor prezentira iza svakog poglavlja izvore i literaturu. Od šibenskih privrednih prilika mogu se izdvojiti činjenice o ribarstvu, koraljarstvu i spužvarstvu (str. 174), proizvodnji vapna (str. 180), industriji drveta i tekstilnoj proizvodnji (str. 183-184), elektroenergetici (str. 190-191). Od istog autora podatci za Šibenik<sup>16</sup>, čime je Peričić na pokrajinskoj razini dopunio dosadašnja gospodarska istraživanja u prošlosti Dalmacije.

Prve podatke za razdoblje od 1918. do 1919. godine donosi M. Marčić,<sup>17</sup> koji samo uzgredno na nekoliko mjesta piše o Šibeniku u vezi s vinogradarstvom i električnom energijom. Nešto više o funkcijama hrvatskih luka ima kod S. Sirišćevića<sup>18</sup> i kod M. Mirkovića.<sup>19</sup> O lokalnoj samoupravi dalmatinskih općina u doba Kraljevine SHS podatke o općinskim proračunskim i gospodarskim problemima donosi A. Brkić.<sup>20</sup> Industrijsku problematiku u kontekstu šireg prostora Jugoslavije za razdoblje od 1918. do 1945. godine dotiču D. Mišić,<sup>21</sup> J. Lakatoš<sup>22</sup> i S. Kukoleča.<sup>23</sup>

## ŠIBENIK – OPĆI PODATCI

Grad i luka Šibenik (43°44'N i 15°53'E) ishodišna je točka većeg dijela sjeverne Dalmacije prema moru. Strateški je važna luka i zaljev kao najveći usječeni zaljev Jadrana. Mjesto je glavne poveznice ovog dijela dalmatinskog primorja prema Kninu i

---

<sup>14</sup> Josip LAKATOŠ, *Industrija Dalmacije, Jugoslavenski Lloyd, Zagreb, 1923.*; poglavlja: Rudarstvo Dalmacije, 7-20; Vodene snage i njihovo iskorištavanje, 38-44; Koraljarstvo i spužvarstvo, 55-59; Tekstilna industrija, 95-97; Industrija sapuna, svijeća i tjestenine, 102-105.

<sup>15</sup> Š. PERIČIĆ, *Gospodarska povijest Dalmacije od 18. do 20. stoljeća*, Zadar, 1998.

<sup>16</sup> *ISTI, Pomorska trgovina Dalmacije u XIX. st.*, Zadar, 1995., 33 (izvozni podatci šibenske luke za 1889.-1892.), 63-64 (rudarstvo), 83 (izvoz drva, katrana i stočnih proizvoda), 98-100 (lučki razvoj i statistički podatci od 1885. do 1910.).

<sup>17</sup> Marko MARČIĆ, *Gospodarski položaj Dalmacije u Jugoslaviji*, Split, 1919.

<sup>18</sup> Stjepan SIRIŠĆEVIĆ, *Naše morske luke*, Beograd, 1927.

<sup>19</sup> Mijo MIRKOVIĆ, *Sabračajna politika*, Beograd, 1933.

<sup>20</sup> A. BRKIĆ, *Kriza političkih općina Dalmacije*, Beograd, 1927.

<sup>21</sup> D. MIŠIĆ, *Industrija Jugoslavije do Drugog svjetskog rata, Zbornik Iz istorije Jugoslavije 1918.-1945.*, Beograd, 1958.

<sup>22</sup> J. LAKATOŠ, *Jugoslavenska privreda*, Zagreb, 1933.

<sup>23</sup> Stevo KUKOLEČA, *Industrija Jugoslavije 1918.-1938.*, Beograd, 1941.

Bosni. Knin je glavno prometno ishodište i točka od koje se za Šibenik odvaja prometni i cestovni pravac.

Luka je zatvorenog tipa povezana s vanjskim morem Kanalom sv. Ante. U povijesti grada trgovačko i vojno značenje odredili su utjecaj na razvojnu komponentu grada. Prostranost lučkog bazena, računajući operativne obale, lučke naprave, skladišta i pristanišni obalni pojas, iznosi oko 3,5 km<sup>2</sup> i 4 km dužine, većinom koncentrirano u širem istočnom dijelu zaljeva. Zaljev je na najširem mjestu širok 900 m. Prosječne dubine u luci su između 20 i 40 m, a uz operativnu obalu i pristaništa u teretnoj luci do 12 m. Prirodne mogućnosti Kanala sv. Ante omogućuju uplovljavanje brodova do 200 m dužine i 50.000 t nosivosti.<sup>24</sup>



Slika 2. Šibenska riva - *porporella* - početkom 20. stoljeća

Režim plovidbe šibenskim tjesnacem ustanovljen je u drugoj polovici 19. stoljeća, a od 1971. godine uređuje se svjetionik. Signalna stanica na Kaštelu sv. Mihovila postavlja se 1910. godine. Na izlazu iz kanala nalazi se tvrđava sv. Nikole sagrađena sredinom 16. stoljeća radi zaštite grada s morske strane. Pilotaza u luci obvezna je za sve brodove iznad 600 brt. Brodovi iznad 50 brt morali su se pridržavati signalnih znakova i pri ulazu u kanal ploviti desnom stranom.

Područje grada pripada mediteranskom klimatskom pojasu. Srednja temperatura u razdoblju od 1851. do 1900. godine iznosila je 15,6 °C. Prosjek oborina kreće se u razmaku od 760 do 1100 mm godišnje. Vjetar s prosjekom jačine 6 bofora (oko 36

---

<sup>24</sup> Martin DOBRINČIĆ, *Razvitak glavnih luka u Hrvatskoj*, Zagreb, 1959., 25; Mladen FRIGANOVIĆ, *Geografske osnove položaja i razvoja Šibenika*, *Šibenik: Spomen-zbornik o 900. obljetnici*, Šibenik, 1976., 19.

km/h) puše prosječno 15 dana na godinu, većinom u pravcima *SE* i *NE* za jesenskog i zimskog razdoblja.<sup>25</sup>

Do početka 20. stoljeća Šibenik zadržava karakteristike područnog središta za robni promet, a od 1918. godine počinje iskorištavati prednosti svoga značajnog strateškog položaja. Pomorska funkcija Šibenika rezultat je postojanja tradicije koja je izvorište imala u razvijenom obrtništvu, zanatstvu, trgovini i industrijalizaciji od kraja 19. stoljeća. Funkcija grada u prošlosti bila je pretežno obrambenog značaja, na što upućuju četiri podignute tvrđave, od kojih tri u gradu i jedna na moru.<sup>26</sup>

### ŠIBENIK – DEMOGRAFSKI PODATCI

Općinska vlast u Šibeniku formirana je početkom 1807. godine u doba francuske civilne i vojne uprave. Grad je bio centar političke preture i sudbene vlasti Mirovnog suda. Od 1821. godine formira se Kotarski sud i politička pretura. Kotar Šibenik ukida se odlukom iz 1868. godine kada se formira 12 novih kotareva i reorganiziraju općinske uprave. Šibenik postaje centar kotarske vlasti. Od 1898. godine u gradu djeluje Okružni drugostupanjski sud. U političko-upravnom sustavu Austro-Ugarske bio je podređen Zadru kao glavnom centru Dalmacije do 1918. godine.

Prvi popis stanovništva ponajviše radi vojnih potreba novačenja izvršen je početkom 1810. godine za vrijeme francuske uprave. Do 1857. godine nije bilo organiziranih popisa na pokrajinskoj razini. Registrirani su samo tablični podatci o broju pučanstva, statistici poljoprivrede, stočarstva i sl., kao dragocjeni dokumenti za istraživanje demografske slike do sredine 19. stoljeća. Tablični prikaz broja stanovnika za 1811. godinu, prema evidenciji iz 1810. godine, pokazuje da je u Šibeniku (grad u užem smislu, Varoš, Dolac i Raslina) bilo 6.243 stanovnika. Obalna i otočna mjesta, (tzv. *ville litorali i scogli*) imala su 14.168 stanovnika. Zlarin je tada imao 1.392, Prvić 1.256, Vodice 1.161, Rogoznica i Račice 1.500 te Primošten 920 stanovnika.<sup>27</sup>

Stanje iz 1820. godine pokazuje da u gradu i Varošu živi 6.016 stanovnika.<sup>28</sup> Godine 1846. u Šibeniku živi 5.725 stanovnika od 13.887 koliko ih je evidentirano u

---

<sup>25</sup> F. DUJMOVIĆ, Urbanistički razvoj šibenske luke, *Pomorski zbornik*, sv. II, Zagreb, 1962., 139-142.

<sup>26</sup> *Pomorska enciklopedija*, sv. 7, 440; *OE*, sv. 8, na stranici 19; Za povijest Šibenika opširnije: Antonio ALAČEVIĆ, *Pagine della storia di Sebenico*, Sebenico, 1920.; Lovorka ČORALIĆ, *Šibenčani u Mlecima*, Šibenik, 2003.; S. GRUBIŠIĆ, *Šibenik kroz stoljeća*, Šibenik, 1974.; Federic A. GALVANI, *Il Re d'armi di Sebenico*, Venezia, 1883./1884.; Petar KAER, *Povijesne crte grada Šibenika i njegove okolice*, Šibenik, 1910.; Vjekoslav KLAJČIĆ, *Povijest Hrvata od najstarijih vremena do svršetka XIX stoljeća*, sv. I-V, Zagreb, 1899.-1911.; Jelka PERIĆ, *Ekonomska kriza Šibenika XVII i XVIII stoljeća*, *Jadranski dnevnik*, Božićni prilog, Split, 1936.; K STOŠIĆ, *Sela šibenskog kotara*, Šibenik, 1941.; Volumen Statutorum, 1608. (Statut Grada Šibenika).

<sup>27</sup> Općinsko upraviteljstvo/Gradsko poglavarstvo Šibenik (dalje: OU/GPŠ), b.b., 1811., Statistička tablica.

<sup>28</sup> OU/GPŠ, b.b., 1820., Statistička tablica, Stanje mjesta kuća i stanovništva.



18 naseljenih mjesta šibenske općine.<sup>29</sup> Šibenski kotar po podacima popisa iz 1910. godine broji 58.377 stanovnika, od čega u samom gradu boravi 12.588. Godine 1925. na području kotara obitava 64.632 stanovnika, od čega na općinskom području 33.548, a od tog broja u gradu 14.500 stanovnika.<sup>30</sup> Porast broja stanovništva zapaža se razdoblju od 1910. do 1925. godine. Takav porast može se objasniti povećanom potrebom za radnom snagom u tada industrijaliziranom gradu. Stanje stanovništva u međuratnom razdoblju izraziti je dokaz kako je razvojna struktura grada diktirala demografske pomake sa šireg prostora zaleđa prema urbaniziranom središtu, kada se stanovništvo grada povećalo za oko 9.000 stanovnika.

Šibensko se stanovništvo od 1857. do 1931. godine povećalo za 6.611 stanovnika. Grad je tada brojio 16.996 stanovnika. Najveći porast bio je u razdoblju od 1900. do 1910. godine i iznosio je 2.685 stanovnika. To je bilo vrijeme industrijske ekspanzije i potrebe za jeftinom radnom snagom, a porast se može dijelom objasniti i potrebama javnih komunalnih službi.<sup>31</sup> Tada je Šibenik grad s najmanjim brojem iseljenika u Dalmaciji.

Mjesta	Broj stanovnika							
	1857.	1869.	1880.	1890.	1900.	1910.	1921.	1931.
Šibenik	6.611	3.821	7.716	8.488	10.974	13.659	15.708	16.996
Skradin	794	1.648	918	804	934	800	650	681
Tijesno	1.192	1.307	1.280	1.484	1.656	1.689	1.920	2.032
Zlarin	1.643	3.063	1.684	1.819	1.829	1.846	1.980	1.480
Vodice	1.335	1.587	1.812	2.110	2.633	2.771	3.000	3.024

Tablica 1. Stanovništvo većih mjesta šibenskog područja  
od 1857. do 1931. godine<sup>32</sup>

Kod ostalih sjedišta općinskih uprava oscilacije su evidentne u pojedinim razdobljima. One su bile uvjetovane ili bolešću varirole 1887./1888. godine, kao npr. u Skradinu, ili većim valom iseljavanja s područja Vodica i Zlarina od 1890. do 1910. godine.

Po podacima za Primorsku banovinu, od 753.156 stanovnika s popisa iz 1931. godine 83,5% živjelo je od poljoprivrede. Industrijom, zanatstvom i obrtništvom bavilo se 57.618 stanovnika ili samo 6,39%. Po strukturi zaposlenih radnika, nadničara, kućne posluge i šegrta bilo je 46.458 stanovnika. Postotak stanovništva koji se primarno

<sup>29</sup> OU/GPŠ, b.b., 1846., Statistička tablica.

<sup>30</sup> Mario ŠMIT, *Izgradnja hrvatske aluminijske industrije*, Šibenik, 1997., 17.

<sup>31</sup> K. KORENČIĆ, *Naselja i stanovništvo SRH 1857-1971*, Zagreb, 1979., 670-680.

<sup>32</sup> ISTO.

bavio poljoprivredom posljedica je spore preobrazbe ukupnoga društvenog sustava od kojeg su posljedice naslijeđene još iz vremena austrougarske vladavine.<sup>33</sup>

Statistika općinskih dokumenata iz 1939. godine donosi podatak da se općina Šibenik prostire na 459 km<sup>2</sup> površine, a sam grad na površini od 45 ha. Grad je tad imao 18.006 stanovnika, 26 sela i 70 zaselaka s ukupno 22.380 stanovnika. Na području čitave općine živjelo je 40.386 stanovnika.<sup>34</sup>

#### GOSPODARSKE PRILIKE U ŠIBENIKU OD SREDINE 19. STOLJEĆA DO 1914. GODINE

Šibenik je u jednom dužem periodu bio značajna luka i trgovište šireg zaleđa i karavanske trgovine koja je preko dinarskog prijevoja stizala iz Bosne i Hercegovine. Preko luka Dalmacije, dakako i Šibenika, ponajviše je prevožena živa stoka, stočni proizvodi, žitarice, drvo i druga roba, a grad je jednako kao i druge veće luke bio određeno mjesto za tranzit raznih proizvoda u unutrašnjost. Trgovačko-tranzitnu funkciju preko loše održavanih putova obavljale su osim Šibenika i druge veće luke i gradski centri, Zadar, Split i Dubrovnik.<sup>35</sup> Mnogobrojnim propisima u vrijeme druge austrijske uprave grad je bio limitiran, a osobito zabranom karavanske trgovine u više navrata 30-ih godina, zbog čestih karantenskih odredbi u vezi sa sanitarnim koridorom i uvozom robe iz Turske. Obrtno trgovačka djelatnost grada ogleda se u dominantnoj sitno-manufakturnoj proizvodnji voska, tjestenine, kože, u mlinskoj proizvodnji, a prometnu funkciju kao infrastrukturnog središta kotara limitirali su slabo održavani i neuređeni putovi prema Skradinu, Drnišu i Kninu. Vinska trgovina prema Bosni odvijala se preko Graba na dalmatinsko-bosanskoj granici.<sup>36</sup> Potražnja žita bila je osobita u Šibeniku zbog nedovoljne proizvodnje i nedovoljnih količina, što je u nerodnim godinama bilo i uzrok česte gladi.

Velika je glad pogodila Šibenik i okolna sela 1821. godine. Poduzetni trgovac i liferant poljodjelskih proizvoda u Šibeniku Ivan Brazzetti Bane zbog toga osigurava nabavu i distribuciju većih količina žita za pučanstvo sela Bilice, Lukovnik, Danilo, Podlužje, Mravinci, Mandalina, Gradina, Mirlović Zagora, Podine, Brnjica, Goriš, Vrpolje i druga sela šibenske i drniške preture.<sup>37</sup> Otkup potvrđuje neznatnu produkciju i zalihe. Šibenik konstantno uvozi žitarice iz unutrašnjosti i morskim putem iz Apulije i Napuljske Kraljevine. Ta se akcija naplate u žitaricama uklapa kroz osiguranje

---

<sup>33</sup> Tonči ŠITIN, Karakteristike brodarstva, brodograđevne industrije i prometa luke u Splitu međuratnog razdoblja (1918.-1941.), *Adrias*, Zbornik Zavoda za znanstveni i umjetnički rad HAZU u Splitu, br. 4-5, Split, 1993./1994., 198.

<sup>34</sup> OU/GPŠ, b.b., kut. 470, 1939.

<sup>35</sup> Š. PERIČIĆ, *Pomorska trgovina Dalmacije u XIX stoljeću*, Zadar, 1995., 37; O. FIJO, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878-1918*, Zadar, 1962., 94.

<sup>36</sup> S. OBAD, Ekonomski, socijalni i politički razvoj Šibenika od 1814. do 1859. godine, *Šibenik: Spomen-zbornik o 900. obljetnici*, Šibenik, 1976., 331.

<sup>37</sup> OU/GPŠ, sv. 72, br. 193 f IX; Podijeljeno je 870 kvintala žita i plaćeno 2.258 forinta.

kulučkih obveza i dugih radnji oko uređenja neodržavanih cesta od Drniša do Šibenika i u pravcu prema Boraji, Trogiru i Splitu. Inicijator tih poduzimanja je šibenski pretor Vicko Drago<sup>38</sup> kao jedan od aktera poboljšanja prometnih mogućnosti na šibenskom području. Posjet cara Franje I. Šibeniku u proljeće 1818. godine iskorišten je oko nekih poduzimanja poboljšanja maritimnih mogućnosti zapuštene šibenske luke. Grad nije imao objekte namijenjene pomorskom tranzitu kao što je to bilo u Zadru i Splitu, ili od razvijenoga srednjeg vijeka u Dubrovniku. Na prilazu Poljani u predjelu Varoš izgrađena je 1808. godine tzv. „Badžana“, koja je služila skladištenju i raskužbi razne robe što je stizala iz Turske (Bosne i Hercegovine). Sanitarni poslovi prepušteni su preuređenom Lazaretu,<sup>39</sup> u stvari novouređenoj bolnici koja je dovršena u gradskom predjelu Varoš do kraja 1807. godine zalaganjem guvernera V. Dandola. Poticaj razvoju prometne povezanosti Šibenika i poboljšanju socijalnog statusa građana uvjetovan je negativnim trendom smanjenja pučanstva od 1806. do 1815. godine s 5. 000 na oko 3.000 građana u Šibeniku i predgrađu Varoš.

Detailed description: A handwritten list of expenses in Italian, titled 'Delle spese fatte nel 1818'. The list includes items such as 'Per la compra di legname', 'Per la compra di mattoni', and 'Per la compra di tegole'. Monetary values are listed on the right side of the page, including 1800, 960, 300, 420, 120, 480, and 220. The total amount at the bottom is 3800.

Item	Amount
Per la compra di legname	1800
Per la compra di mattoni	960
Per la compra di tegole	300
Per la compra di...	420
Per la compra di...	120
Per la compra di...	480
Per la compra di...	220
Total	3800

Slika 3. Troškovnik za rekonstrukciju porporelle u Šibeniku 1818. godine

<sup>38</sup> Ljerka ŠIMUNKOVIĆ, *Vincenzo (Vicko) Drago, Storico e letterato dalmata a cavallo dei secoli XVIII-XIX*, Roma, 2001.; Drago je bio plemić rođen u Kotoru 5. travnja 1770. Bio je tipičan fiziokrat kojih je u Šibeniku bilo nekoliko (Draganić-Mihateo, Viktor Galeotović i dr.). Od 1814. je pod delegat; od 1820. civilni i politički pretor; od 1822. godine pretor je u Trogiru. Autor je studije „Storia dell'antica Grecia“ (1820.-1836. u 6 knjiga). Začetnik je ideje o razvoju Šibenika poticanjem karavanskog i pomorskog prometa osobito nakon posjete austrijskog cara Franje I. Šibeniku i Dalmaciji 1818. godine.

<sup>39</sup> Više kao hospital, te je na taj način ovo bila ubožnica, a ne klasična bolnica. O socijalno-zdravstvenim prilikama u Šibeniku kroz 19. stoljeće više kod: Mladen D. GRMEK, Zdravstvene prilike i medicina u Šibeniku do početka XX stoljeća, *Šibenik: Spomen-zbornik o 900. obljetnici*, Šibenik, 1976., 523-536.

Realna slika grada očituje se u njegovoj zapuštenosti, kontroli sanitarnoga koridora, smanjenju karavanskog prometa i trgovine i početcima sitnoobrtničke djelatnosti. Ukupna vrijednost na uvezenu karavansku robu u Bosnu iznosila je u Šibeniku za razdoblje od 1828. do 1838. godine 926.240,27 forinta, a katran, pšenica, kukuruz, građevno i sirovo drvo i živa stoka činili su najveći dio tog iznosa.<sup>40</sup> Izvoz u istom razdoblju iznosi 36.330,49 forinta, a u njemu vino, rakija i sol čine najveći dio tog iznosa. Podatci se odnose na uvoz robe za šire područje sjeverne Dalmacije, pa se iz tabličnog prikaza ne može vidjeti šibenski doprinos, iako on nije bio neznatan. Od 1843. godine taj se uvoz iz Bosne povećava, ali tržišni viškovi Šibenika nisu znatnije pridonijeli šibenskom izvozu.

Grad nije do 1821. godine imao uređenu obalu za veći tranzit tereta. Prva riva, tzv. *porporella*, nalazila se pred utvrdom sv. Katarine u neposrednoj blizini srednjovjekovnog brodogradilišta kod crkvice sv. Nikole. Tu se nalazi neuređeni gat,<sup>41</sup> a istočnije u predgrađu Dolac (Borgo di Mare) također neuređeni gat. Prvu akciju oko gradnje *porporelle* započinje pretor V. Drago. Projektom je bilo predviđeno i lučko svjetlo s ukupnim građevinskim troškovima od 9.890 forinta za nasipanje obale iznad obodnice zida i druge građevinsko-pomorske radnje.<sup>42</sup> Godine 1818. *porporella* je predmetom interesa civilnoga komesara u Šibeniku povodom posjete austrijskog cara Franje I., kada je konačno i dovršena.<sup>43</sup>

Uvođenjem stalnih parobrodarskih linija od 1837. godine austrijska pomorska vlast djelomično je uredila najvažnije obalno pristanište i gat za brodski promet u gradskoj luci. Obala se uređivala od *porporelle* istočno uz poslovnu zgradu društva *Monte Promina* do 1884. godine, prema ugovoru između općih vlasti i Ministarstva pomorstva u Trstu. Prema ugovoru radovi su trebali biti dovršeni u roku 30 mjeseci. Ukupan iznos troškova iznosio je 48.198 forinta. Glavni projektant i inženjer novog pristaništa, mula i *porporelle* bio je Luigi Meichsner čiji je projekt Općina Šibenik uputila na odobrenje Ministarstvu trgovine u Beču.<sup>44</sup> Uređenjem rive za pristanište

---

<sup>40</sup> S. OBAD, Ekonomski, socijalni i politički razvoj Šibenika od 1814. do 1859. godine, *Šibenik: Spomen-zbornik o 900. obljetnici*, Šibenik, 1976., 332-333.

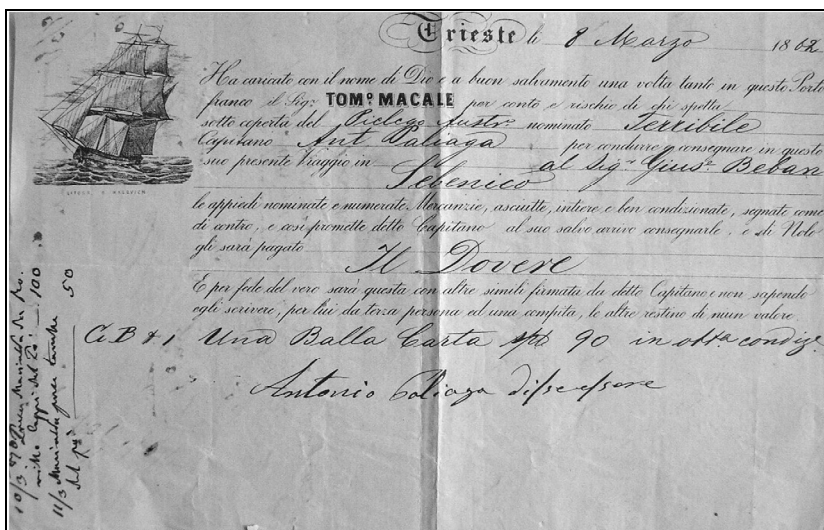
<sup>41</sup> Josip ČUZELA, *Šibenski fortifikacijski sustav*, Šibenik, 2005.; H. HAMBURG, Šibenik, 1822., situacijski plan; Situacijski plan iz 1854. godine pokazuje istu situaciju kod *porporelle* na obali i pet manjih obalnih pristaništa u predjelu Dolac. Šibenik 1815. godine još nema *porporellu*; vidi: *Šibenik, tlocrt i presjeci gradskih fortifikacija*, 1815., autor nepoznat.

<sup>42</sup> Općinsko upraviteljstvo/Kotarsko poglavarstvo Šibenik (dalje: OU/KPŠ), br. 691, 19. VIII. 1816.

<sup>43</sup> OU/KPŠ, br. 599, 7. IV. 1818. Do 1845. godine *porporella* je neznatno popravljena, a zbog porasta prometa ugljena iz Siverića postaje predmetom šireg zanimanja agencije Lloyd Austriaco dana 25. travnja 1845. (dopis pomorskog agenta N. Galeotović-Crivellarija kotarskoj preturi, br. 1637).

<sup>44</sup> Ministarstvo trgovine je telegramom od 30. svibnja 1883. potvrdilo da podržava sve radnje na obali u šibenskoj luci (telegram br. 558). Općinska uprava je u razdoblju od 1880. do 1883. godine više puta tražila podršku za tu inicijativu kod baruna Pina, tadašnjeg austrijskog ministra trgovine (više: skupni predmet OU/KPŠ, *Porporella*, br. 380, kut. 330, 1883.).

brodova linijske plovidbe kao i obale pred kućom poduzetnika A. Makale, tzv. *garbunare*, grad je dobio prvi dio lučkih kapaciteta.



Slika 4. Certifikat za pomorsku trgovinu iz 1823. godine

Statistike lučkog prometa bilježe za sredinu 19. st. povećani uvoz preko šibenskog pristaništa. Od 1843. godine prednjači uvozna manufakturna i kolonijalno-industrijska roba, pretežno iz Trsta i sjevernotalijanskih luka. Šibenčani su stalni posjetioci velikoga godišnjeg sajma u Senegaliji pokraj Ancone. U uvozu robe prednjači tkanina, vuna, žito, riža, vosak, staklo i drvo s riječko-senjskog područja. U to vrijeme Šibenik i njegovo šire područje postali su značajnim prostorom u razvoju obalne kabotaže. Statistike bilježe za 1841. godinu 5 pjelega za dugu obalnu plovidbu. Malu lokalnu plovidbu opsluživalo je 5 bracara. U oba segmenta pomorske djelatnosti broj pomoraca ne prelazi više od 50 mornara i drugog osoblja.<sup>45</sup>

<sup>45</sup> Državni arhiv Split/Arhiv mapa, kut. 558. Šibenik je 1830. godine imao registriranih 38 plovnih jedinica od kojih je veći broj gajeta za malu obalnu plovidbu (Operat porezne procjene poreske Općine Šibenik iz 1841.).

## ZNAČENJE VINSKE PROIZVODNJE U GOSPODARSTVU ŠIBENIKA

Osnovu gospodarske strukture pretpreporodnog razdoblja činili su u Šibeniku težaci koloni koji su obrađivali vlastiti posjed, a često i zemlju davanu na kuluk s obvezatnim davanjima u naravi.

Katastarska općina	Broj Stanovnika	Obrađeno zemljište ha	Vinograda ha	%
Grad	2.646			
Gorica s Varošom	1.732	376	287	76,3
Dolac	627	(u k.o. Zaton)		
Crnica	332	313	270	86,3
Boraja	563	320	25	7,8
Danilo Biranj	315	425	136	3,2
Danilo Kraljice	332	297	51	17,3
Donje polje	150	787	673	85,5
Dubrava	302	790	734	93,0
Jadrtovac	330	380	221	58,5
Konjevrate	1.305	944	129	13,7
Lozovac	255	137	72	52,6
Mandalina	360	260	239	92,0
Primošten	1.402	1.308	508	39,0
Rogoznica	1.619	363	258	39,0
Slivno	266	1.230	11	0,9
Vrpolje	150	196	21	10,7
Vrulje – Bilice	450	713	623	87,4
Zaton	398	1.463	1.334	89,4
UKUPNO	13.534	10.332	5.592	54,1

Tablica 2. Stanje u katastarskim općinama za 1841. godinu<sup>46</sup>

Obradive površine 1846. godine na ovom području obuhvaćaju 22.228 dana oranja. Neobrađeno je ukupno blizu 75% površine. Žitaricama je zasijano samo 6% površina, 19% pod vinovom lozom i maslinama, što upućuje na nisko proizvodni potencijal šibenskog seljaka sredinom 19. st.<sup>47</sup> Desetina na zemljišne proizvode ukinuta je 1851. godine, a od 1852. godine se u Dalmaciji, pa i na šibenskom području uvodi

<sup>46</sup> Andrija TAMBAČA, *Vinogradarstvo i vinarstvo šibenskog kraja kroz stoljeća*, Šibenik, 1998.

<sup>47</sup> S. OBAD, *Ekonomski, socijalni i politički razvoj Šibenika od 1814. do 1859. godine*, *Šibenik: Spomen-zbornik o 900. obljetnici*, Šibenik, 1976., 335.

zemljarina kao cjeloviti porez utvrđene vrijednosti. Od 1869. do 1879. godine izvršena je reambulacija katastra otkada se porez izračunava prema katastarskom prihodu.<sup>48</sup>

Proizvodnja vina dugo je kroz 19. st. bila osnovna poljoprivredna grana u Šibeniku. Tu činjenicu potvrđuje usporedan odnos površina zasađenih vinovom lozom u odnosu na druga mjesta u Dalmaciji.

Kotar	Površina		Čisti nasadi		%
	ju	ha	Ju	ha	
Šibenik	18.111	10.421	4.761	2.739	26
Brač	18.039	10.379	6.160	3.544	34
Zadar	11.274	6.487	7.555	4.347	67
Hvar	10.080	5.800	6.125	3.542	61
Split	9.211	5.300	3.976	2.287	44
Dalmacija	119.184	68.578	63.259	36.399	54

Tablica 3. Površine vinograda u 1857. godini<sup>49</sup>

Konjunktura vinarstva u Šibeniku traje od 1850. do 1857. godine. Godine 1857. obrađeno je 10.421 ha vinograda, što je iznosilo 15% ukupno obrađene površine u Dalmaciji. Sa te površine proizvelo se 65.000 hl vina, a ukupni utržak iznosio je 1.300.000 fiorina.

Radi unapređenja vinarstva i kvalitete šibenskih vina osnovano je 25. kolovoza 1872. godine Vinarsko društvo (*Consortio vinicolo*) na čijem je čelu stajao šibenski plemić Francesco Fenzi. Rad tog društva nije bio duga vijeka. Šibenik je i do kraja 19. st. znatno participirao u vinskoj proizvodnji Dalmacije. Statistički pokazatelji donose podatke za 1896. godinu iz kojih se vidljivo da se u šibenskom kotaru na površini od 11.218 ha pod vinovom lozom proizvodi zavidnih 212.000 hl vina, što je najveća količina toga vremena u Dalmaciji. Proizvodnja za 1898. godinu donosi 65.000 hl za Šibenik, 50.940 hl za Tisno, 25.760 hl za Skradin i 32.500 hl za Vodice i Zlarin. Ukupna proizvodnja te godine od 174.200 hl vina pokazuje smanjenje prinosa za 38.000 hl, što je dijelom uzrokovano i pojavom peronospore, bolesti vinove loze. Možda je to bila i posljedica zakonske uredbe tzv. Vinske klauzule (1893.-1903.), kao i razdoblja konstantnog propadanja vinogradarstva zbog bolesti filoksere (1894.-1918.).<sup>50</sup> Bolest se od 1894. godine proširila od otoka Silbe na druge krajeve sjeverne Dalmacije. Od 90.118,97 ha pod vinovom lozom do početka 1914. godine na šibensko područje otpadalo je 15.435,29 ha što je bila najveća vinogradarska površina u Dalmaciji.<sup>51</sup>

<sup>48</sup> Kamilo IVON, Osvrt na razvoj katastra u Dalmaciji, *Dalmacija: Spomen-knjiga*, Split, 1923., 170.

<sup>49</sup> A. TAMBAČA, *Vinogradarstvo i vinarstvo šibenskog kraja*, Šibenik, 1998., 169.

<sup>50</sup> *ISTO*, 196-202.

<sup>51</sup> Stanko OŽANIĆ, Poljoprivreda Dalmacije, *Spomen-knjiga*, Split, 1923., 128-129.



Slika 5. Potencijal šibenskog težaka s kraja 19. stoljeća

Vinska klauzula kao posljedica ugovora između Austro-Ugarske i Italije pogodila je Dalmaciju, a šibensko područje posebno francuske i talijanske uredbe o povišenju carina na uvoz vina, što je direktno pogodilo šibenski izvoz. Šibenski proizvođači, koji su tada na 68,8% obradive površine proizvodili 15% vinske produkcije Dalmacije, pretrpjeli su velike štete.<sup>52</sup> Vino kao predmet osobitog interesa Šibenika sadržaj je dopisa Općinskog upraviteljstva od 1. lipnja 1904. Općinski načelnik u referatu upućenom Ministarstvima trgovine i poljodjelstva negoduje zbog pitanja obnove trgovačkog ugovora između Austro-Ugarske i Italije.<sup>53</sup>

Obnovu vinogradarstva do 1914. godine pratile su novčane poteškoće i nezainteresiranost vladajućih krugova oko beskatnatnog financiranja obnove. Za 1909. godinu Šibenik je dobio 70.000 kruna od 353.000, koliko je za Dalmaciju bilo

---

<sup>52</sup> *Poljodjelski vjesnik*, br. 22, 16. XI. 1896.

<sup>53</sup> OU/KPŠ, b.b., kut. 361, 20. IV. 1904., Spomenica Trgovačko-obrtničke komore u Splitu; br. 471, kut. 361, 5. IV. 1904., dopis; br. 526, kut. 361, 20. IV. 1904., dopis; „Općinsko vijeće žali u velike da je vlada Austro-Ugarska odabrala za pregovaratelje novoga trgovačkog ugovora sa Kraljevinom Italijom ljude, koji i ako teoretično naobraženi, nisu bili na visi svoje zadaće radi pomanjkanja praktične vještine, i time žrtvovali najbitnije interese ove zemlje u glavnim granama njene narodne privrjede, kao što su vinogradarstvo, obalna plovitba i ribarstvo; prosvjeduje najodlučnije proti državnoj politici Austrijske vlade na gospodarstvenom polju koja je zanemarila najživotnije interese pučanstva Dalmacije... Uzdamo se u pravednost i čovjekoljublje odlučujućih čimbenika, da neće dopustiti da jedan cio narod ove Monarhije bude žrtvovan interesima tuđih država, već da će sjajna deviza, *Justitia regnorum fundamentum* zakriliti i ovaj narod, koji je kroz vjekove lio na potoke krvi za sjaj ove Monarhije.“



predviđeno kroz beskamatne zajmove.<sup>54</sup> To je do kraja 1912. godine rezultiralo relativnim povećanjem površina pod lozom na 5.072 ha s ukupno 30.534.300 čokota loze.<sup>55</sup> Ovom interesu prema obnovi vinogradarske djelatnosti pogodovalo je formiranje Kotarske gospodarske zadruge 6. lipnja 1897. Ta je zadruga značajnu podršku u svojoj djelatnosti imala u Jadranskoj banci od 1903. godine, a pri istoj zadrugi je 5. lipnja 1907. osnovana je zajmovna blagajna s prometom od 1.500.126 kruna za 1913. godinu.<sup>56</sup>

U ratnom razdoblju od 1914. do 1918. godine statistika bilježi da je u prvoj godini rata proizvedeno 197.000 hl vina. Unatoč povećanoj proizvodnji do 1918. godine, zbog ratnih potreba dolazi do porasta cijena na 1000-1300 kruna po hl.<sup>57</sup> Općenito se grad često obraćao Zemaljskom odboru u Zadru u pitanju financijske pomoći za poljoprivrednu proizvodnju. Sva pitanja iz te domene rješavao je za Dalmaciju i šibensku općinu Pokrajinski poljoprivredni savjet osnovan uredbom Ministarstva poljoprivrede u Beču, 31. siječnja 1917.<sup>58</sup>

#### TRANSFORMACIJA ŠIBENIKA OD TEŽAČKOG U INDUSTRIJSKO-OBRTNIČKO SREDIŠTE

Postupni prijelaz sa manufakture na organiziranu industrijsku proizvodnju u Šibeniku sredinom 19. stoljeća obilježava uporaba parnog mlina za mljevenje žita, prvog u Dalmaciji. Poduzetni G. Montanari proširuje mlinsku proizvodnju novom manufakturom tjestenine, pojačanu ugradnjom novoga parnog stroja od 30 ks. To je bila prva suvremena proizvodnja kruha i tjestenine na parni pogon u Dalmaciji, te je kontinuirano održavana do kraja austrijske uprave u Šibeniku.<sup>59</sup>

Claudio Perroux 1881. godine osniva tvornicu za tkanje tkanina, pamučnog i lanenog prediva s 12 tkalačkih stanova, u kojoj je bilo zaposleno oko 60 zaposlenika. Nakon nekoliko godina rada proizvodnja je ukinuta. Kvalitetni liker proizvodio je 1869. godine Romano Vlahov s otoka Prvića. Od 1888. godine prenosi proizvodnju u Zadar. Od ostalih proizvodnih djelatnosti postojale su: mlin Vice Inchiostria za mljevenje buhača. Istu proizvodnju nastavljaju Josip Bilić i obitelj Šupuk, koja u uvali Vrulje početkom 20. stoljeća podiže prvi električni mlin u Šibeniku. Poduzetni Ivan Jelić i Đuro Matavulj osnivaju manje destilerije likera, a drvodjeljsku radionicu na parni pogon osnivaju braća Škoton. Radionicu namještaja na parni pogon osniva Jure

---

<sup>54</sup> *Hrvatska riječ*, br. 352, 26. IV. 1909.; Tijesno dobiva 60.000, Vodice 50.000 i Zlarin 40.000 kruna.

<sup>55</sup> *Hrvatska riječ*, 15. XI. 1913.

<sup>56</sup> *Hrvatska misao*, br. 47, 24. XII. 1913.

<sup>57</sup> *Hrvatska misao*, br. 8, 1914.

<sup>58</sup> *Gospodarski vijesnik*, 29. III. 1917.

<sup>59</sup> Š. PERIČIĆ, Prilozi iz gospodarskog života Šibenika u XIX stoljeću, *Radovi Zavoda JAZU u Zadru*, sv. 29-30, Zadar, 1983., 134-135; više kod: OU/KPŠ, br. 2349, kut. 244, 29. VI. 1853.

Vrljević, a prvu tvornicu leda u Dalmaciji poduzetni Paško Rora.<sup>60</sup> Šibenik je 1880. godine imao 80 registriranih obrtnika i zanatlija širokog raspona proizvodnje (vosak, sapun, mlinovi, kožna galanterija, papirnice, liker, pukuštvo itd.).

Gospodarsku preobrazbu grada početkom 60-ih godina 19. stoljeća ubrzavaju i političke prilike nakon prestanka Bachova apsolutizma i uspostave Pokrajinskog sabora. Primarnu ulogu u Šibeniku imao je u tom pogledu mlađi naraštaj pristalica Narodne stranke i dio poduzetnog sloja lokalnog autonomaškog lobija iz trgovačkoga, zemljoposjedničkog i upravnog društvenog sloja. Najznačajniju ulogu novom pravcu šibenske društveno-gospodarske preobrazbe imao je dugogodišnji općinski načelnik i gradski vijećnik Ante Šupuk, čija je vladavina obilježila grad sve do njegove smrti 1904. godine.

Jedna od prvih akcija oko prometne povezanosti Šibenika sa zaleđem odnosila se na njegovo zalaganje oko obnove cestovnih pravaca od Skradina preko Šibenika do Trogira, kao i sjevernog pravca od Šibenika na Konjevrate, Drniš i Knin.<sup>61</sup> Općinska uprava stalno je financijski pomagala sela zaleđa uz postojeće cestovne pravce, a oslobađanje raznih nameta dovelo je do uporabe radne snage za tu namjenu. Grad je za pomoć izoliranom pučanstvu šibenskih sela 1878. godine podijelio 6.000 forinta kao potporu uz povrat na 25 godišnjih rata. Socijalni aspekt te izolacije nedvojbeno potvrđuje da je u korist pučanstva zajam iz Zemaljske zaklade bio česta pojava, ponajviše kao kompenzacija za niz javnih radnji oko održavanja putova, kaočina (proizvodnja vapna) i održavanja seoskih bunara.<sup>62</sup>

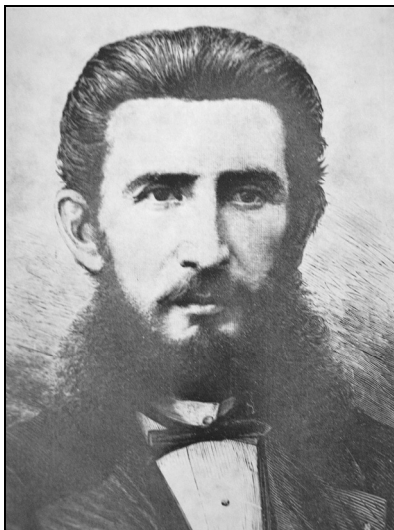
Nakon što je Austrija preko agilnog L. Lapenne sudjelovala u izgradnji Sueskog kanala, od njegova završetka 1869. godine, u kontekstu pronarodnjačke politike u Dalmaciji, prometno povezivanje unutar pokrajine postaje dominantnim pitanjem. Na Općinskom vijeću u Šibeniku i u Dalmatinskom saboru vođene su polemike oko pitanja poveznica južnih željezničkih pruga koje je Austrija planirala izgraditi u Dalmaciji, Hrvatskoj i Slavoniji. Liberalizacijom unutrašnjeg tržišta pomoglo se mladom poduzetništvu donošenjem niza zakonskih propisa u domeni dioničarskog uređivanja. To je početak koncesijskog načina gospodarenja, koje se posebno osjetilo u gospodarskim krugovima Rijeke, Lošinja, Zadra, Šibenika, Splita, Korčule i Dubrovnika.

---

<sup>60</sup> *ISTO*, 137-138.

<sup>61</sup> OU/KPŠ, br. 80/I, 2. I. 1840.; br. 258, 3. II. 1841.; br. 1892/III, 10. X. 1843.; br. 122, 17. VI. 1843.; Značajnija obnova na tim pravcima počinje 1841. radi olakšanja prilazu mlinovima na Krki, proboja puta uz brdo Trtar i povećanja trgovine prema Grabu na bosanskoj strani. Najveću korist u tom pogledu imali bi Drniš i Knin. Inženjer i arhitekt Paolo Bioni, kao cestovni inspektor, bio je stalni nadglednik tih radova.

<sup>62</sup> OU/KPŠ, br. 478/1878, kut. 323, 16. travnja 1878., oglas. Na području današnje Općine Šibenik bilo je u rimskom razdoblju 210 km putova, a u ranom srednjem vijeku samo 60 km. Obnovom na početku 19. st. bilo je 275 km, a do sredine istog stoljeća 385 km; više: *Devet stoljeća privrednog razvoja grada Šibenika – Vodič kroz izložbu*, Šibenik, 1967., 15.



Slika 6. Ante vitez Šupuk – šibenski gradonačelnik

Šupuk osjeća to vrijeme okupivši mlađe pristalice Narodne stranke u Šibeniku, te lobira u Splitu, Trstu i na Saboru u Zadru. Razvojna projekcija grada obilježena pragmatizmom Narodne stranke vođena je ideologijom za opći boljitak u gospodarstvu i komunalnoj strukturi Šibenika. Temeljna postavka tog procesa bila je određena prirodnim resursima grada i šire infrastrukture, kao i položajem luke kao ključnom poveznicom sa čitavim zaleđem.<sup>63</sup> Šupukova gospodarska nastojanja podržavao je već od 1861. godine zastupnik Lovro Monti, osobito u pitanju izgradnje željeznice u Dalmaciji. Donošenjem prvoga Željezničkog zakona 16. svibnja 1864. za izgradnju pruga u Dalmaciji započinje šira akcija na tom planu. Izdane su koncesije za pruge Split – Perković – Drniš – Knin, kao i za odvojak Perković – Šibenik. Uprava ugljenokopa *Monte Promina* zahtijevala je izgradnju kraće veze od Siverića do Drniša u pravcu Konjevrate prema Šibeniku, ali je Vlada u Beču taj zahtjev odbila.

Šupuk je bio zagovornik kraće i rentabilnije željezničke veze od Siverića do Šibenika kao znatno pogodnije veze za budući razvoj grada. Predviđao je da će doći do značajnijeg povećanja robnog prometa u šibenskoj luci izvozom boksitne rude i ugljena, kao i različitih poljodjelskih proizvoda šibenskog zaleđa. Inženjer Fucks dovršio je radnje za tu prugu „pa tako on kao i drugi talijanski mjernici nadjoše da je ona shodno lako upotrebljiva i da njoj nema većih poteškoća od onih na pruzi od Perkovića do Šibenika“. Šupuk je o toj inicijativi razgovarao i s namjesnikom

---

<sup>63</sup> M. BLAŽEVIĆ, Trijumf hrvatske političke misli (130. godina pobjede Hrvatske narodne stranke u Šibeniku), *Šibenski list*, 18. I. 2003.

željeznica gosp. Dostalom, ali bez uspjeha, jer taj pravac nije bio ozbiljno razmotren. U Beč je odaslana prigodna spomenica sa šibenskim zahtjevima. Iznoseći negodovanje zbog nemogućnosti izmjene željezničkog pravca, Šupuk ističe „preveliku štetu koja bi drugojačije spala na siveričku rudu ne samo s pogleda na veću provozarinu, nego jošter od trošenja i raspadanja kamenog uglja na perkovičkoj prugi, koja bi bila za trećinu duža od one od Krnića“.<sup>64</sup>

Čekajući završetak željezničkog pravca od Perkovića do Splita, konačno je 4. listopada 1877. Šibenik dobio željeznički spoj sa zaleđem.<sup>65</sup> Posljedice izgradnje te pruge nisu za Šibenik bile negativne. Može se zaključiti da se čak i robni promet s drniškog bazena, Promine i Velušića prema Šibeniku znatnije povećao. Taj je pravac činio 90% ukupnog prometa na dalmatinskom željezničkom pravcu. Godine 1888. završen je odvojak od Siverića do Knina, čije je značenje Šibenik osjetio izgradnjom uskotračne željeznice u pravcu zapadne Bosne. Bavarska tvrtka Otta Steinbeisa iskorištavala je šumsko bogatstvo u Bosni, a preko šibenske luke odvijao se prekomorski tranzit. Jadransko rudarsko društvo iz Šibenika imalo je pravo iskorištavanja ugljena u Siveriću.<sup>66</sup>

Ante Makale iz Zlarina, kao vlasnik dijela ugljenokopa, izvezio je preko šibenske luke pretežno u Trst, Rijeku i ostale talijanske jadranske luke. Od 1906. godine društvo prenosi upravu u Trst. Društvo *Dalmacia*, u koje je kapital investirala i bogata europska obitelj Rothschild, bilo je organizirano za iskorištavanje rudnika Velušića kod Drniša, a rudačom se pretežno koristilo parobrodarsko društvo *Pio Negri* iz Šibenika.

Društvo *Monte Promina* od 1910. godine povećava proizvodnju i distribuciju ugljena preko Šibenika, čime znatnije pridonosi jačanju grada kao željezničko-lučkog središta. Uz 12 kilometara željezničke pruge do Drniša i velikim brojem radnika (740-800 zaposlenih) usmjerava pomorske vlasti na poslovima rekonstrukcije i dogradnje obalnih i skladišnih kapaciteta u Šibeniku.<sup>67</sup>

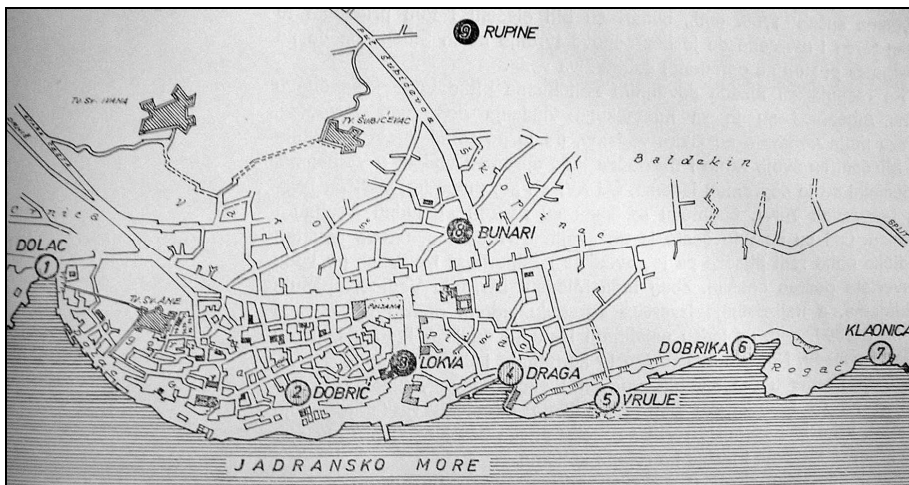
---

<sup>64</sup> OU/KPŠ, bez oznake, kut. 310, 1874.; Pismo načelnika A. Šupuka Ministarstvu trgovine.

<sup>65</sup> OU/KPŠ, br. 738, kut. 306, 14. VI. 1872., fasc. Šibenik i željezničko pitanje. Više o problematici željeznice za razvoj Šibenika: br. 1295, kut. 303, 24. XI. 1871.; br. 89, kut. 303, 4. IV. 1871.; br. 450, kut. 303, 8. VII. 1871.; br. 51, kut. 307, 28. I. 1873. Opširnije kod: Z. JELINOVIĆ, *Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske*, sv. 6, Zagreb, 1957., 116-121

<sup>66</sup> M. ŠMIT, *Izgradnja hrvatske aluminijske industrije*, Šibenik, 1997., 24.

<sup>67</sup> K. KOSOR, Drniš u ogledalu tiska za hrvatskoga narodnog preporoda u Dalmaciji 1860.-1921., *Povijest drniške krajine, Zbornik povijesnih studija 1494.-1940.*, Split, 1995., 331; Društvo za iskorištavanje rudnog blaga Drniša nazivalo se *I. R. Società montanastica Adriatica* sa sjedištem u Šibeniku. Od 1873. naziva se dioničko društvo *Società del Monte Promina*, osnovano talijanskim i austrijskim kapitalom.



Slika 7. Situacijski plan izvorišta do 1879. godine

Značajni infrastrukturni objekt koji je pridonio izmjeni socijalne strukture grada, bio je vodovodni sustav Krka - Šibenik čija je gradnja započeta 1878. godine. Kapacitet vodovoda bio je 9,3 l/sec. Voda je najviše korištena za državni erar željeznice (do 150 m<sup>3</sup> dnevno), a ostalo za potrebe mjesnog pučanstva izgradnjom novih šest javnih gradskih fontana. Vodovod je pušten u uporabu 20. svibnja 1879. Prva predratna rekonstrukcija izvodila se početkom 1914. godine, čime se crpni kapacitet povećao na 16,8 l/sec. To je bilo dovoljno za potrebe tadašnjeg grada sa 16.000 stanovnika.<sup>68</sup> Šibenik je dugoročno riješio jedno od najvažnijih komunalnih pitanja, jer je vodoopskrba ovisila o objektima iz srednjeg vijeka (gradski bunari), dovozu vode iz Vodica ili istraživanju kapaciteta Rupine na Šubićevcu, koji nisu bili realizirani.<sup>69</sup>

Opskrba vodom grada Šibenika u tijeku više stoljeća rješavana je izgradnjom privatnih spremnika pretežno u sastavu plemićkih kuća, uz pojedine sakralne objekte i u više gradskih samostana. Problem opskrbe, ne samo grada već i šire okolice, jasno se pokazao u vrijeme prvih godina druge austrijske uprave, osobito u razdoblju od 1820. do 1878. godine. Na sjednici gradskog vijeća 1829. godine raspravljano je o tom

<sup>68</sup> Josip MARIČIĆ, Prvi javni vodovod grada Šibenika, Vodovod grada Šibenika, *Zbornik radova*, Šibenik, 1979., 31-41; Izvor: Devet stoljeća privrednog razvoja grada Šibenika, Šibenik, 1967., 36.

<sup>69</sup> OU/KPŠ, br. 2042, kut. 236, 23. XII. 1851.; bb., kut. 239, 17. I. 1852.; br. 3707/53, kut. 244, 10. XII. 1853.; Krsto STOŠIĆ, rukopis: Vode, zdenici i vodovod, ozn. I/7. Rukopis spominje vode javne cisterne, tvrđava i samostana. U gradu je 1808. u upotrebi 145 privatnih i javnih zdenaca. Od izvorišta spominju Vrulja i Dobrić u gradu i Varošu. Rupine su bile u interesu gradske uprave od 1851. intervencijom liječnika V. Giadorova i odvjetnika F. A. Galvanija, ali bez rezultata.

problemu, jer se u pripremana nove komunalne politike pokazalo da rješavanje vodoopskrbe postaje glavni razvojni problem grada.<sup>70</sup> U Šibeniku i njegovoj okolici bile su te godine registrirane 143 cisterne za vodu, od kojih 130 u užem gradskom dijelu, 4 javne cisterne u Varošu, Crnici i Docu. Na području 15 sela zaleđa i priobalja bilo je svega 3 javne i 13 privatnih cisterni, kao i 74 primitivna seoska bunara, bilo u samim mjestima ili u obližnjim poljima.

Nedostatak vode nije omogućavao intenzivniji razvoj poljodjelstva, iako se u tim godinama u širem prigradskom području zapaža povećana sadnja povrća, osobito krumpira, koju su poticali pojedini dušobrižnici iz franjevačkih redova.

Godine 1829. Gradsko vijeće odlučuje da se na predjelu Rupine u gaju Šubićevca, na jednom izvorištu podigne fontana i cisterna za građanske potrebe, ali se zbog nedostatka sredstava od toga odustalo.<sup>71</sup> Prva iskapanja na Rupinama izvodili su 1808. godine francuski vojnici pod vodstvom generala Soyesa i gosp. Antonia Boncia, bogatog trgovca voskom. Od 1820. godine radove nastavlja načelnik Micheteo Difnico, kada je u dužem nizu godina, kao općinski kuluk za javne radove, iskapanja vršilo i do 30 šibenskih težaka dnevno. To je izvorište u narodu poznato pod pučkim imenom *Zaplienica* od 1494. godine, te je dugo vremena bilo predmetom zanimanja komunalnih vlasti u pokušajima iskorištavanja vode za potrebe lokalnog razvoja.<sup>72</sup>

Od 1847. godine vršena su nova istraživanja lokaliteta na dubini do 20 metara, koja su nastavljena i 1851. godine, kada je otkriveno da se radi o snažnoj ponornici na dubini do 60 metara, čiji se pravac protezao iz podzemlja susjedne Dubrave kroz Šubićevac i šibensku Varoš do lokaliteta Vrulja u gradskoj luci. Od 1857. godine zbog nedostatka financijskih sredstava nestao je interes za Rupine, a sve se više govorilo o potrebi da se voda dovede izgradnjom vodovoda sa Skradinskog buka.

Viškovi vode s područja Vodica dugi niz godina izvoženi su na posebno izrađenim bracerama u Zadar i druga mjesta Dalmacije. Voda je izvožena po cijeni od 6,5 karantana po barilu. Za godinu 1826. zabilježeno je višestruko odvođenje vode u zadarsku gradsku cisternu brodovima u vlasništvu posjednika i kapetana iz Tribunja i Murtera.<sup>73</sup>

U dužem periodu do 1848. godine voda sa šibenskog područja (izvorište na Krki i u Vodicama) spašavala je od žeđi velik dio sjeverne Dalmacije, ali su potrebe grada Šibenika zahtijevale izgradnju novih vodoopskrbnih objekata.

---

<sup>70</sup> OU/GPŠ, br. 775, 13. VI. 1829., *Stato acque delle località del Circondari Comunale di Sebenico* (Stanje bunara, gusterni i izvorišta od 18. XII. 1824.)

<sup>71</sup> OU/GPŠ, br. 757, 13. IV. 1892., *Zapisnik sjednice Gradskog vijeća*.

<sup>72</sup> OU/GPŠ, br. 695, 12. VIII. 1817. Kvalitetu te vode godinama je ispitivao općinski liječnik u Šibeniku Vincenzo Giadrov uz potporu načelnika Okruga Zadar Ghetaldija (više: spis br. 11704/4468 iz 1817. godine).

<sup>73</sup> O/GPŠ, br. 788, 27. VIII. 1826. *Sindik Tijesnog Tomaso Banchetti* odobrava određen broj barki za odvoz vode u Zadar u količini od 4.000 barila s 8 murterskih gajeta i 2 nave iz Zlarina i Tijesnog za vrijeme velike ljetne suše. Prosjecan broj barila po brodu iznosio je oko 100 barila po brodu.

Cjelovito stanje očevidnosti za nabavu vode, i uz činjenicu da je vodovod za grad već bio napravljen, izradila je općinska vlast 1897. i 1910. godine temeljem evidencija pokrajinskog Zakona o vodama od 5. kolovoza 1892. Osim Šibenika, samo su Donje polje, Grebaštica i Danilo Biranj imalo po jedno prirodno vrilo, a ostalih 16 većih naseljenih mjesta samo seoske bunare i čatrnje. Stanje iz 1910. godine nalagalo je hitne popravke na većini vodoopskrbnih objekata koji se zbog financijskog stanja općine nisu realizirali kroz dugi niz godina.<sup>74</sup>

Na socijalno-zdravstvenom planu podizanje Pokrajinske bolnice bilo je za Šibenik od velikog značenja. Odluke Dalmatinskog sabora iz 1880. godine realizirane su otvaranjem bolnice paviljonskog tipa 24. lipnja 1883. Nova zgrada drugostupanjskog suda podiže se u Šibeniku od 1898. i dovršava u rujnu 1905. godine.

#### ELEKTRIFIKACIJA U FUNKCIJI INDUSTRIJSKE PREOBRAZBE GRADA

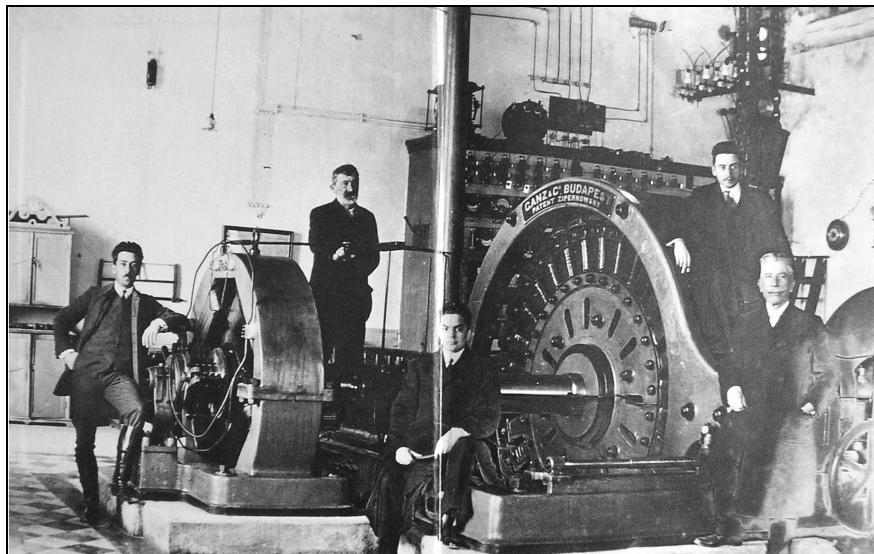
Najznačajniji gospodarski pothvat koji je znatnije ubrzao razvoj Šibenika, realiziran je krajem 19. stoljeća. Gradonačelnik Ante Šupuk i ing. Luigi-Vjekoslav Meichsner, koji se istaknuo komunalnim projektima u gradu i na obali, zajednički ostvaruju prvi cjeloviti sustav proizvodnje, distribucije i potrošnje izmjenične električne energije. Šibenik je 28. kolovoza 1895., kao drugi grad u svijetu dobio javnu rasvjetu iz jedne od najsuvremenijih hidroelektrana u to vrijeme.<sup>75</sup> Odluku o elektrifikaciji Šibenika donijelo je Gradsko vijeće 1889. godine, odbivši ponudu za plinsku rasvjetu.<sup>76</sup>

---

<sup>74</sup> OU/KPŠ, b.b., kut. 377, Statistika vode, Očevidnik iz 1910.

<sup>75</sup> Elektrana na slapu Niagara u SAD istih karakteristika puštena je u pogon 26. kolovoza 1895. Luigi Meichsner (1846.-1916.) bio je pionir hrvatske elektroprivrede i glavni inženjer pri izgradnji prve hidrocentrale na Krki. Kao arhitekt i građevinar izradio je razne projekte za austrougarsku vojsku. Napravio je prvi nacrt za kupalište u Šibeniku 1863. godine i vršio propagandu za ulaganje stranoga kapitala iz Trsta, Beča i Budimpešte oko investicija u šibensku industriju. Pokušaje za snažniju elektranu od 1905. godine vrši Ludwig de Piette iz Češke, međutim, nije došlo do realizacije zbog neriješenog statusa vodnih prava na rijeci Krki, koja su bila u vlasništvu obitelji Šupuk, Marasović i Borelli.

<sup>76</sup> OU/KPŠ, br. 35/200, kut. 336, 29. XI. 1889.; Odluka na ponudu Ante Viteza Šupuka za izgradnju rasvjetnog sustava u Šibeniku „sa 216 električnih sjetinika, na ugljenu nit onoliko koliko po prilici sada troši za rasvjetu grada kamenouljem tj. fiorina 4000 (četiri tisuće) na godinu“.



Slika 8. Prvi hrvatski elektrogenerator na rijeci Krki iz 1895. godine

Elektrana je bila učinka 320 ks, a za distribuciju energije do Šibenika postavljeno je 360 stupova na 11 km udaljenosti. Nakon izgradnje centrale na Krki i razlaza s Meischnerom u gradskom predjelu Vrulje (Draga) Šupuk podiže električni mlin kao prvi industrijski objekt te vrste u Šibeniku. Lokalni poduzetnici tek su od 1900. godine počeli upotrebljavati električnu energiju. Na rijeci Krki 1899. godine Šupuk podiže malu tvornicu karbida za acetilensku produkciju, ali je ona nakon godine dana rada uništena u požaru. Od 1897. godine električna je rasvjeta uvedena u gradsko kazalište<sup>77</sup> i pojedine javne i općinske zgrade, a samo je nekoliko desetaka bogatijih Šibenčana uvelo električnu energiju u svoje domove.<sup>78</sup>

Početkom 20. stoljeća društva *Societa elettrochimica* i *Societa di carburo di calcio* iz Venecije formiraju zajedničko poduzeće pod nazivom *Societa per l'utilizzazione delle forze idrauliche della Dalmazia* (*SUFID, Društvo za iskorištavanje vodnih snaga Dalmacije*) s kapitalom od 21 milijuna lira. To je poduzeće 1901. godine u Trstu

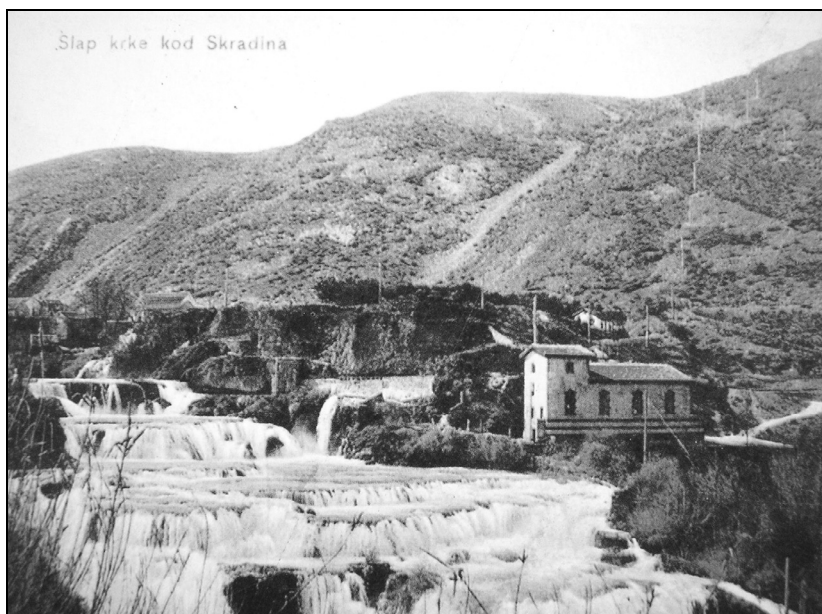
---

<sup>77</sup> Izvor: Zbirka o elektrifikaciji Šibenika 1895.-1941., spis od 28. I. 1898. Za 850 fiorina tvrtka Ante Šupuk i sin, uvela je električno svjetlo u kazalište koje je prvo od kulturnih ustanova u Dalmaciji bilo osvijetljeno. Dozvolu za gradnju tvornice za proizvodnju karbida na Krki odobrilo je Općinsko upraviteljstvo 25. srpnja 1898. (spis br. 3380, 24. VII. 1898.).

<sup>78</sup> Izvor: Stoljeće hrvatske elektroprivrede, Zagreb 1955., 52; 1903. godine elektrificirana je gradska kavana *Zanchi*, 1905. pošta, a 1908. godine prvo kinopoduzeće u gradskom kazalištu *Mazzolleni*.



sklopilo ugovor s A. Šupukom o gradnji nove električne centrale na Krki (HE Jaruga).<sup>79</sup> *SUFID* je započeo proizvodnju u gradskom predjelu Crnica s osam monofaznih peći od 750 kW. Potrebe proizvodnje zahtijevale su veća elektropostrojenja, zbog čega je 1907. godine *SUFID* dovršio hidroelektranu na predjelu Miljacka (Manojlovac) u gornjem toku rijeke Krke. Četiri turbine davale su proizvodnu snagu od 24.000 KS. Koncesije za korištenje ove elektrane bile su predviđene na 40 godina, a električna se energija najviše upotrebljavala za tvornicu cijanamida u Crnici, čiji se broj elektropeći popeo na 32 u 1912. godini. Proizvodio se karbid, a daljnjim procesom dobivalo se dušično vapno ili cianamid. Godišnja proizvodnja kretala se do 25.000 t, i zadržala se na istom nivou i tijekom ratnih godina.<sup>80</sup>



*Slika 9. Zgrada prve hidroelektrane Krka*

---

<sup>79</sup> Ugovorom je predviđeno iskorištavanje toka vode od 23 m<sup>3</sup>/sec, a stara elektrana ostala je za rasvjetu grada. Kapacitet elektrane bio je 15 mil. kWh godišnje. Turbine je montirala firma *Ganz* iz Budimpešte. Elektrana je dovršena 1904. godine i služila je za opskrbu električnom energijom tvornici karbida koju je trgovačko društvo iz Venecije podiglo u Crnici pokraj Šibenika. Povećanje proizvodnje u Crnici prisiljava A. Šupuka da 1913. godine zatvori staru elektranu, a vodna prava od 3,2 m<sup>3</sup>/sec ostavlja *SUFID*-u na proizvodnu uporabu.

<sup>80</sup> Tvornica početkom 1907. godine zapošljava oko 500 radnika. Šibenik je u proizvodnji cijanamida bio među prvim europskim proizvođačima umjetnog gnojiva.

Tvornica je ubrzala određene socijalne promjene u Šibeniku i omogućila pojavu organiziranoga radničkog pokreta. U dva navrata tijekom 1905. i 1907. godine izbili su štrajkovi zbog loših radnih uvjeta i niskih nadnica, pa je tvornička uprava bila prisiljena dijelom zadovoljiti radničke zahtjeve.<sup>81</sup> Tijekom ratnog razdoblja do 1918. godine rashodovana je stara elektrana iz 1895. godine. Od 1916. godine *SUFID* proizvodi strateške vojne proizvode registriran kao društvo *Aktiengesellschaft für Nutzbarmachung der Wasserkraft Dalmatiens – Werk*, kada je Jaruga 2 rekonstruirana povećanjem snaga turbina prelaskom na trofazni sustav.<sup>82</sup>

#### POMORSKA I TRGOVAČKA DJELATNOST U ŠIBENIKU DO 1914. GODINE

Pomorska privreda Šibenika ovisila je o datostima prirodnog i strateškog položaja i povezanosti grada sa sirovinskim i trgovačkim potencijalima zaleđa. Prvi pokušaj da se u Šibeniku osigura odgovarajući prostor u gradskoj luci za veće trgovačke poslove datira iz 1855. godine. Tada je *Rudarsko društvo* u Šibeniku zakupilo na duži period 430 m<sup>2</sup> operativne obale ispred kuće A. Makale. To je prvi djelomično uređeni obalni prostor u Šibeniku.<sup>83</sup> Statistike koje se odnose na lučki promet i pomorsku trgovinu daju poneke podatke za 1834. godinu, iako čitav niz godina u razdoblju od 1818. do 1845. godine pomorski promet prema Anconi, Trstu, Rijeci i Veneciji pokazuje stalni uspon.<sup>84</sup>

Za razdoblje od 1843. do 1844. godine bilježi se uplovljavanje 1.330 brodova s istovarenim teretom od 33.811 tona. U izvozu je u istom razdoblju evidentirano 1.339 brodova s ukupno 35.774 tona tereta. Količina tog prometa raste obnovom kopnenih karavana iz Bosne od 1847. godine. U razdoblju od 1853. do 1855. godine promet se stalno povećava bilo u broju uplovljavanja i isplavlivanja iz luke, bilo u povećanju količina tereta. Ukupan robni promet u tranzitu luke iznosio je 1853. godine 181.876 tone, što pokazuje da se u razdoblju od deset godina lučki promet uvećao četiri puta. Tendencija godišnjeg povećanja u razdoblju od 1853. do 1855. godine pokazuje veći uvoz za 4.000 tona po pojedinoj godini.<sup>85</sup>

---

<sup>81</sup> J. LAKATOŠ, *Industrija Dalmacije*, Zagreb, 1923., 44; *SUFID* je posjedovao i sličnu tvornicu u Dugom Ratu. Zajedno sa šibenskom tvornicom proizvodila je blizu 50.000 t karbida i cijanamida godišnje, što je u to vrijeme iznosilo oko 1/6 svjetske proizvodnje.

<sup>82</sup> Josip MOSER, Aspekti trgovačkog prava na projektu „Krka-Šibenik“ u kontekstu današnjih stremjenja u području energetike, Međunarodni simpozij, *Stoljeće hrvatske elektroprivrede*, Šibenik, 1995., 158.

<sup>83</sup> Š. PERIČIĆ, Prilozi iz gospodarskog života Šibenika u XIX stoljeću, *Radovi Zavoda JAZU*, sv. 29-30, Zadar, 1994., 142.

<sup>84</sup> Više u izvoru: Zbirka dokumenata o pomorskoj privredi i trgovini u Šibeniku (1797.-1918.); podatci o certifikatima za dugu i malu obalnu plovidbu.

<sup>85</sup> Izvor: Movimento della navigazione austriaca all'estero durante gli anni solari 1853.-1855., 215-217; U tim relacijama kretao se i povećani izvoz u razdoblju od 1853. do 1854. godine za 1.145 t; značajnije u

Razdoblje pomorsko-trgovačke konjunkturu pozitivno se odrazilo na izvozne šibenske kapacitete, osobito od 1867. do 1875. godine.

Godina	Broj brodova	Tonaža	Vrijednost prevezene robe (forinti)
1867.	1.162	82.845	974.457
1868.	1.247	71.843	982.100
1869.	769	92.568	1.037.813
1870.	653	89.962	991.599
1871.	1.148	98.174	2.020.268
1872.	743	108.721	1.158.629
1873.	829	117.693	1.342.686
1874.	744	113.429	1.264.408
1875.	905	151.423	1.790.934

Tablica 4. Statistika brodova, tonaže i vrijednosti prometa pod zastavama Grčke, Italije i Turske u Šibeniku od 1867. do 1875. godine<sup>86</sup>

Siverički ugljen činio je osnovu lučkog izvoza u navedenom razdoblju, i to pretežno prema Rijeci, Trstu, Anconi, Aleksandriji, Carigradu i južnotalijanskim lukama, pretežno kao gorivo tamošnjim industrijskim pogonima.<sup>87</sup> A. Makale dovršio je do 1871. godine veći dio radova na obali ispred vlastite poslovne zgrade. Značenje ove uređene obale doći će do izražaja nakon 1878. godine i šibenskoga željezničkog spoja, što će u razdoblju do kraja 19. stoljeća znatnije intenzivirati lučki promet. Podatci za razdoblje od 1891. do 1900. godine pokazuju povećanje prometa od 259.982 tona na 388.596 tona.<sup>88</sup>

Komunalna aktivnost općinske uprave, izgradnja obale, željeznička veza i uređenje vodovoda bili su primarni činioci povećanog uvoza robe za daljnji tranzit i preradu, dok vino zauzima primat u šibenskom izvozu sve do kraja 19. stoljeća.<sup>89</sup> Intenzitet tog prometa ogleda se u činjenici da luka sve više postaje ključni faktor

---

razdoblju od 1854. do 1855. godine za 3.576 t. Promet je do 1878. godine porastao, kada se bilježi 144.003 t lučkog izvoza preko šibenske luke.

<sup>86</sup> Izvor: Navigazione e commercio in Porti austriaci nel 1871, Trieste, 1873., 46; Navigazione e commercio in Porti austriaci nel 1875, Trieste, 1875., 46.

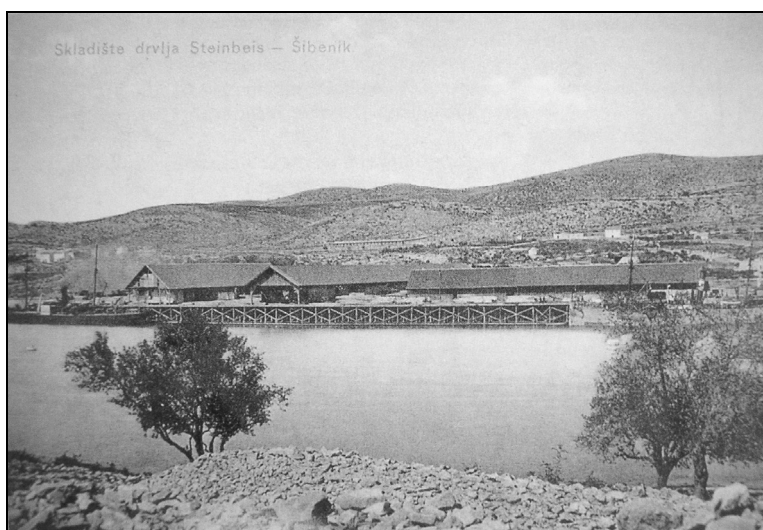
<sup>87</sup> Š. PERIČIĆ, Prilozi iz gospodarskog života Šibenika u XIX stoljeću, *Radovi Zavoda JAZU*, sv. 29-30, Zadar, 1994., 147-148. Iz Bosne se preko Šibenika izvozilo drvo, katran, željezo i živa stoka za Trst, Senj, V. Lošinj; ulje i soljena riba za Trst; mreže i drvo za Krf.

<sup>88</sup> *ISTI*, 145; Šibenik postaje treća luka na Jadranu iza Splita i Zadra, obavljajući 3% lučkog prometa Austro-Ugarske.

<sup>89</sup> *Il Dalmata*, br. 2, 1890.

izvoza ulja, vina, ugljena, drva, buhača i raznih manufakturnih i poljoprivrednih proizvoda pretežno prema Trstu i Rijeci. Ta je količina u izvozu za 1890. godinu iznosila 25.343 tona. Šibenik postaje prva izvozna dalmatinska luka.<sup>90</sup> Drvo iz Bosne čini znatnu stavku tog izvoza, a osobito od početka 20. stoljeća. Zaleđe je definiralo silnice novoga gospodarskog poleta Šibenika kojem je temelje dala komunalna infrastruktura „Šupukove ere“.

Od 1892. godine u Bosni je bavarska tvrtka *Otta Steinbeiss* sklopila ugovor na 20 godina s Državnom upravom Bosne i Hercegovine koji se odnosio na eksploataciju drvene građe. Šibenik postaje primarna luka izvoza toga drva. Prihod šibenskog izvoza popeo se početkom 20. stoljeća na 4,5 milijuna kruna, od čega je 65% otpadalo na prekomorski izvoz drva za Italiju, Španjolsku, Tunis i Alžir. Ostalih 35% činio je izvoz ugljena za Italiju i celuloze za Njemačku, Italiju, Belgiju i Francusku.<sup>91</sup> Uskotračna željeznička veza iz Bosne na Knin osigurava Šibeniku šire tržište, što dio splitskog industrijsko-trgovačkog lobija ujednačava u pogodnosti za Split akcijom oko povećanja tarifnog režima za izvoz drva.



Slika 10. Drvno stovarište *Otta Steinbeiss* u Šibeniku početkom 20. stoljeća

---

<sup>90</sup> *Gospodarski list dalmatinski*, br. 3, 1892.

<sup>91</sup> Izvor: *Statistik des auswärtigen Handels des Vertragszollgebiets der beiden Staaten der Österr. Ungar. Monarchie im Jahre 1908.*, IV Band: *Hafenverkehr*, Wien, 1909.-1910., 406-407; prema: I. KARAMAN, *Uloga Šibenika u dalmatinskoj privredi potkraj 19. i na početku 20. stoljeća*, *Mogućnosti*, sv. 12, Split, 1966., 1343, bilj. 11.

Iznimno su povoljne gospodarske aktivnosti u Šibeniku u razdoblju od 1895. do 1905. godine, u desetljeću podizanja čitavog niza novih proizvodnih pogona. U cilju podizanja temelja naukovne izobrazbe obrtništva i radništva općinska vlast inicira osnivanje Velike industrijske škole u Šibeniku, s Nižom i Višom školom za bravarstvo i strojarstvo u sekciji za industriju kovina. Ostale dvije sekcije bile su predviđene za elektrotehniku i građevinarstvo.<sup>92</sup> Općinska uprava obraća se i Ministarstvu građevinarstva u Beču u vezi s izgradnjom lokalnih putova prema Jadrtovcu, Primoštenu i Rogoznici, kao i planiranim isušivanjem jezera Morinje u Donjem polju u neposrednoj blizini grada.<sup>93</sup> Taj podatak ističe se zbog činjenice što grad nije imao vlastitu trgovačko-obrtničku komoru. Sjedište komore za Šibenik bilo je u Zadru, a samostalne komore djelovale su u Splitu i Dubrovniku. Inicijativa za osnivanje Velike industrijske škole iz 1904. godine rezultirala je samo reorganizacijom Niže gimnazije u četverogodišnju srednju školu 1908. godine. Do kraja 19. stoljeća u Šibeniku nije bilo organizirane špediterske djelatnosti za povećane pomorske potrebe. Od 1905. godine špeditersko društvo osnivaju Iginio Antunović i Krste Ježina.<sup>94</sup>

U cilju unapređenja trgovačke djelatnosti u Šibeniku je 27. studenog 1909. formiran večernji tečaj Trgovačkog odbora. Inicijativni odbor zaključio je slijedeće: „potrebno da se u našem gradu, gdje su trgovačke spoznaje ograničene i gdje svima nije data prilika da, uz veliki trošak, polaze trgovačku školu, doskoči ovoj prijekoju nuždi, danas, kad Šibenik ide putem znatnog napretka u trgovini te ima potrebe vrstnih i djelatnih sila u tom pravcu“. Odbor je za postignuće te škole tražio od gradskih vlasti 300 kruna za polugodišnju djelatnost u obliku organiziranih tečaja.<sup>95</sup> Tečaj je bio uspješan u nastavnoj godini 1909./1910., pa je predsjednik odbora načelnik dr. Ivo Krstelj zatražio proširenja nastave na 10-mjesečnu, dvorazrednu Trgovačku školu usavršavanja. On je priložio i novu planiranu osnovu s troškovima prema *Ministarstvu za bogoštoviju* i nastavu u Beču 26. rujna 1910. godine.

Trgovačka škola usavršavanja, i unatoč nizu općinskih intervencija s obrazloženim podacima gospodarske snage Šibenika, nije preustrojena na viši nivo sve do 1914. godine.<sup>96</sup> Grad je svoje argumente temeljio na činjenici: „da je trgovački promet Šibenika, što se tiče kolikoće, težine i što se tiče vrsti i vrijednosti robe, mnogo

---

<sup>92</sup> OU/KPŠ, br. 17684/1904., kut. 361, 1904. „U razvitku Šibenika koji je danas prvi industrijalni grad u Dalmaciji glavni je pokretač elektricitet. U po njemu stvorenim velikim industrijama zaposleno je već sada 1000 radnika, pri čemu naši ljudi neuki obavljaju najprostije radnje, dok finije radnje obavljaju tuđinci. Tako je u opće u svim radnjama, ne samo u Šibeniku već i u cijeloj Dalmaciji da naši ljudi jedino mogu biti prosti radnici od 1-2 krune na dan, dočim, stolari, bravari, mehaničari, zidari, klesari, poduzetnici sve su ljudi iz tuđine, za 9/10 nepripadnici ove države. Kako pri privatnim jednako pri državnim radnjama.“

<sup>93</sup> OU/KPŠ, br. 8983/1904., kut. 361, 1904.

<sup>94</sup> Izvor: Anuario marittima per l'anno 1905, Trieste, 1905., Popis agencija na rijekama i obalama Austro-Ugarske, 144-151.

<sup>95</sup> OU/KPŠ, br. 12147, kut. 376, 27. XI. 1909.

<sup>96</sup> OU/KPŠ, br. 8224, kut. 381, 23. VII. 1912.

veći nego li promet i jednog drugog grada Dalmacije i austrijskog Primorja izuzam Trsta. Šibenik duguje svoj položaj, da je druga luka u državi, naravnim, gospodarskim i geografskim prilikam, poduzetnom duhu i pronicavosti stanovnika.<sup>97</sup>

Brodarstvo grada pokazuje relativno nerazvijena obilježja, jer je do 1880. godine registrirano samo 10 brodovlasnika, od kojih 4 posjeduju veće brodove, a 6 vlasnika jedrenjake obalne kabotaže. Taj se broj do 1909. godine smanjio na svega 3 jedrenjaka. Od manjih plovnih jedinica registrirano je 19 ribarskih lađa i 98 čamaca različite namjene.<sup>98</sup> Poduzetnik Pio Negri 1890. godine kupuje parobrod *Šibenik*,<sup>99</sup> preimenuje ga u *Primo* te njime održava linijsku prugu Šibenik - Zadar dotičući Vodice, Tisno i Biograd. Godine 1898. nabavlja parobrod *Sebenico* od 297 brt i još nekoliko manjih brodova. Brodove je otkupio od engleskih i talijanskih brodograditelja, a ostale naručio preko brodogradilišta s Malog Lošinja. Njegovo je brodersko društvo od 1907. godine imalo 8 parobroda s ukupno 802 brt i 48 stalno zaposlenih pomorskih djelatnika.<sup>100</sup> Od 1908. g. poduzeće *Pio Negri i drugovi* priključuje se novoformiranom društvu *Dalmazia* sa 7 parobroda procijenjene vrijednosti od 400.000 kruna.<sup>101</sup>



Slika 11. Makalina obala i obala Vrulje oko 1880. godine

---

<sup>97</sup> *ISTO*.

<sup>98</sup> *Hrvatska riječ*, br. 530, 29. III. 1911.

<sup>99</sup> Parobrod je pod imenom *Augusta* 1881. godine u Splitu kupio Ante Šupuk, tadašnji šibenski gradonačelnik.

<sup>100</sup> O. FIJO, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878-1918*, Zadar, 1962., 42-44; Jadransko rudarsko društvo za eksploataciju ugljena u Siveriću kod Drniša (*I. R. Società montanistica Adriatica*) ostvaruje početkom veljače 1884. godine parobrodom *Melania* prugu između Zadra, Šibenika i Splita, ali se u lipnju 1844. godine ona ukida. To je bio prvi pokušaj da jedno akcijsko društvo uvede vlastitu parobrodarsku prugu (*ISTO*, 31).

<sup>101</sup> *ISTO*, 85-86; Kapital društva bio je 2,2 mil. kruna, a društvo je raspolagalo s 24 parobroda čiji su vlasnici bili iz Šibenika, Zadra, Makarske i s otoka Visa. Plovni park *Dalmazia* imao je 3.824 brt sa 160 pomoraca, sjedište u Zadru i direkciju u Trstu.

Komunalne radnje vezane uz radove na šibenskom pristaništu počinju se intenzivirati od 1904. godine, kada je odlukom Ministarstva željeznice odobreno „proširenje obale kod mjestne željezničke stacije.“ Radi se o obali od uvale Vrulje istočno prema predjelu Dobrik u šibenskoj luci.<sup>102</sup> Na širem planu to je vrijeme velikih radova na popravku putova oko Šibenika, uređenju gradskih ulica i obnovi kanalizacijske mreže.<sup>103</sup> Za realizaciju postavljenih ciljeva oko urbanog reguliranja stanja na putničkoj i operativnoj obali Općina Šibenik 1907. godine dobiva zajam 450.000 kruna od *Ustredni banka ceskijeh sporitelcu v Prache*<sup>104</sup> Društvo *Monte Promina* podiže upravnu zgradu na obali u predjelu Vrulje.<sup>105</sup> Zaklada Šupuk-Bilić-Lapenna svojom inicijativom podržava napredak obrtničko i industrijskih zanimanja u Šibeniku.<sup>106</sup> Uređenje vodovoda i gradske obale u predjelu Dolac, poravnanje obale Makale i akcija oko nasipanja uvale Vrulje bila su nova pitanja i izazovi šibenskim vlastima.<sup>107</sup>

Predstavka Općinskog upraviteljstva C. K. Pomorskoj vlasti u Trstu odnosila se na nepoduzimanje radnji na uređenju obale od gradske *porporelle* do lučkog ureda. Novčani iznos za nasip i uređenje obale po projektu iz 1905. godine iznosio je oko 700.000 kruna. Projekt je bio odobren od Ministarstva trgovine, Direkcije željeznice u Trstu i C. K. Ratne mornarice u Trstu. Predstavka ističe da: „ova općina, trgovački i pomorski stališ i uobće cijelo pučanstvo bez razlike: sve je bilo sporazumno i složno da jedino izvedenje takove gradnje bilo bi od koristi i odgovaralo bi potrebama današnjeg prometa u ovoj luci i zahtjevom svetovećeg razvoja i napretka trgovine i prometa iste.“

Ističe se značenje povećanja prometa u Šibeniku kao najznačajnijoj luci poslije Trsta, potencirajući njegovo značenje kao lučkoga grada najbližeg: „sjeverozapadnim šumam Bosne, s kojom je spojen sredstvom željeznice... Poznato je također da na prostranom istočnom kraju grada, nalazi se željeznička stacija, velika trgovačka skladišta rude i drvla i svega što se željeznicom dovaža. Ta dva stožera grada morat će se prije ili kasnije spojiti željeznicom, jer se oko njih usredotočuje naša veća industrija i trgovina.“ Odgovorom Pomorskoj vladi u Trstu općinska je vlast požurila raspis

---

<sup>102</sup> OU/KPŠ, br. 19743, kut. 361, 27. XII. 1904.

<sup>103</sup> OU/KPŠ, br. 959, kut. 362, 4. II. 1905.; br. 2379, kut. 362, 22. II. 1905.

<sup>104</sup> OU/KPŠ, b.b., kut. 364, Zadržni upis, 27. I. 1907., odobreno od Zemaljskog odbora u Zadru 19. II. 1907.

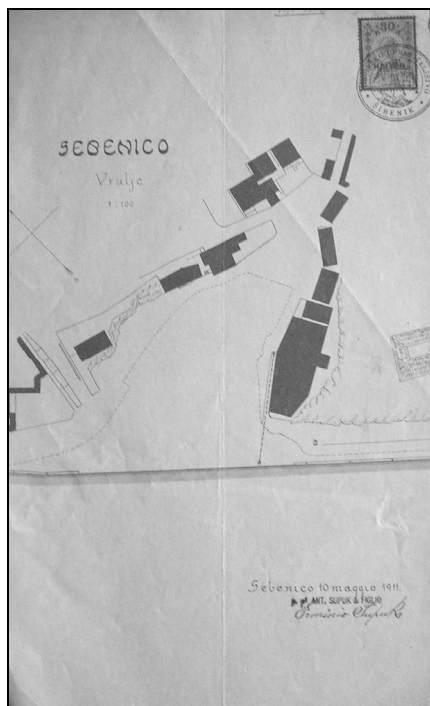
<sup>105</sup> OU/KPŠ, br. 8082, kut. 376, 4. VIII. 1909.

<sup>106</sup> Zaklada formirana 2. VIII. 1879. Godine 1910. proširuju pomoć zaklade iz prihoda od prodaje sa svrhom napretka siromašnih učenika „za srednje i više škole, uopće bilo i za takve obrtne, trgovačke i druge stručne škole.“

<sup>107</sup> OU/KPŠ, br. 9015/1911, kut. 378, 1911. Projekt nasipanja Vrulja iz 1908. godine kritiziran je od općinskih vlasti. Tijekom 1909. godine općinska vlast odustaje od projekta pokretnog mosta u Vruljama kojim bi bio ostvaren željeznički spoj do gradske *porporelle*. Više kod OU/KPŠ: br. 3037, kut. 375, 14. IV. 1908.; br. 684, kut. 376, 22. I. 1909.

dražbe za početak gradnje, no do 1911. godine gradnja prema usvojenim projektima još nije bila započeta.

Šibenska je luka najveća i najznačajnija luka u Dalmaciji, kako se ističe u izvješću Trgovačke komore u Trstu za 1910. godinu, gdje se statistički donose i dokazi prometne važnosti Šibenika.<sup>108</sup> Tijekom 1911. godine dovršava se dio obale od lukobrana do Vrulja s prijedlogom daljnjeg uređenja obale u Vruljama izgradnjom nasipa i uređenja lučnog ophoda od mlinice tvrtke *Šupuk i sin* do stare gradske klaonice u širini od 10 m.<sup>109</sup> Uvala Vrulje nasuta je od 1910. godine, kada se poravnava i dio obale do *porporelle* te uređuje crnička Draga za potrebe zaklona malog brodovlja.<sup>110</sup>



Slika 12. Situacijski plan nasute uvale Vrulje iz 1911. godine

---

<sup>108</sup> OU/KPŠ, br. 11515, kut. 378, 14. IX. 1911.; Dopis općine Šibenik C. K. Ministarstvu trgovine u vezi s uvrštenjem pitanja izgradnje šibenske obale sredstvima proračuna.

<sup>109</sup> OU/KPŠ, br. 2979, 20. IV. 1911.

<sup>110</sup> F. DUJMOVIĆ, Urbanistički razvoj šibenske luke, *Pomorski zbornik*, sv. II., Zagreb, 1962., 1446.



Pomorski promet u luci 1905. godine iznosio je 483.376 brt, a u oba tranzita ostvarilo ga je 3.355 brodova. Podatci iz 1913. godine pokazuju povećanje broskog prometa na 805.243 brt koje ostvaruju 3.962 broda. To je povećanje posljedica dovršenja radova na obali Makale, obale u Vruljama i izgradnje privremene drvene obale pred zgradom Lučke kapetanije. Povećanje prometa i industrijski razvoj u prvom desetljeću 20. stoljeća Šibeniku donosi laskavi naziv *dalmatinskog Manchestera*.<sup>111</sup> Zbog ratnih neprilika od 1914. do 1918. godine nije se dovršio zapadni dio obale.

Od 1912. godine Općina Šibenik nastoji poboljšati sudjelovanje grada u osiguranju brzih parobrodarskih pruga.<sup>112</sup> To se stanje može povezati s odlaskom Pija Negrija u Trst i prijenosom njegove imovine i poslova izvan Šibenika. Uoči I. svjetskog rata velike broderske kompanije *Lloyd* u Trstu i *Ungaro-Croata* u Rijeci preuzimaju dugu i linijsku plovidbu na Jadranu. Bio je to udarac brodarstvu Dalmacije, što se dobrim dijelom odrazilo na Šibenik i njegov lučki promet. Nepotpuno izgrađena obala, ratne i gospodarske neprilike u dužom razdoblju od 1914. do 1921. godine promijenile su gospodarsku strukturu grada obilježenu ekonomskom stagnacijom.

U razdoblju do 1914. godine učinjeni su pomaci u komunalnoj preobrazbi grada porastom broja stambenih jedinica i površina, gospodarskih poduzeća, trgovina, škola, administrativnih ureda i raznih skladišta na ukupno 380.000 m<sup>2</sup>.<sup>113</sup> Na organizacijskom planu staleškog udruživanja 25. svibnja 1912. godine u Šibeniku je ustanovljena *Obrtnička zadruga gradijevnih i sa istima srodnih obrta*.<sup>114</sup> Cilj zadruge bio je: „poboljšati način proizvađanja, što se podižu skladišta sirovina, prodavaonice, skladišta ogleđa, predujmovne blagajne, što se zaprećuju odnosno odstranjuju poslovne uredbe, koje smetaju realnom natjecanju među zadrugarima“ (čl. 1. pravilnika).

Od kreditno-bankarskih ustanova u Šibeniku je 1903. godine utemeljena ispostava *Hrvatske vjeresijske banke* u kojoj je bio koncentriran dubrovački kapital. Filijala *Jadranske banke* sa sjedištem u Trstu podržala je osnivanje Austrijskoga parobrodarskog društva kao dioničarskog društva pod nazivom *Dalmatia* 1909. godine Brodovlasnik Pio Negri imao je procijenjenu vrijednost od 406.670 kruna i likvidni kapital od 67.300 kruna.<sup>115</sup> Strani kapital utjecao je na isticanje potrebe afirmacije domaćega kapitala. To se osobito zapaža nizom članaka u Šibenskom glasilu *Hrvatska*

---

<sup>111</sup> Andrija TAMBAČA, *Šibensko iverje (1871.-1941.)*, Šibenik, 1987., 16. Obala je dovršena početkom 1921. godine u vrijeme prve talijanske okupacije u Šibeniku. Zapadnu obalu činile su: *Makalina obala*, Vrulje i obala *Monte Promina* (tzv. *garbunara*) u dužini od 437 m. Na Klobučcu tvrta *Steinbeiss* (kasnije *Šipad*) podiže drvenu obalu. Tvornica karbida *SUFID* imala je izgrađenih 90 m obale. Do početka 1922. godine Šibenik ima 900 m izgrađene obale.

<sup>112</sup> OU/KPŠ, b.b., kut. 383, 39. V. 1912.

<sup>113</sup> Izvor: *Devet stoljeća privrednog razvoja grada Šibenika - Vodič kroz izložbu*, Šibenik, 1967., 8.

<sup>114</sup> OU/KPŠ, br. 8870, kut. 377, 10. V. 1910.; br. 299/1912, kut. 383, 1912., Obznana i pravilnik odobreni od Namjesništva u Zadru 20. X. 1912. U zadrugu je bilo ućlanjeno 108 obrtnika iz šibenskog kotara. Po popisu iz 1912. godine zapaža se da u Šibeniku nema brodograditelja, dok ih je na otoku Murteru bilo 10 (9 u Betini i 1 u mjestu Murteru).

<sup>115</sup> Državni arhiv Zadar, Miscellanea, sv. 176, 6.

*riječ* pozivom da: „sve občine, pojedinci, korporacije i sabor podignu i neka uzrade da parobrodarenje na Jadranu ostane ili dođe u hrvatske ruke,... Time bi spasili novo društvo i naše more. Oprimo se. Prieti nam Drang.“<sup>116</sup>

Za Šibenik, jednako kao i za čitavu Dalmaciju, vrijedi opći zaključak da je nedostatak organiziranog kapitala, kao čimbenik moderne industrije, bio glavni uzrok zaostajanja gospodarskog razvitka pokrajine. Jednako tako uzroci su bili i nepostojanje željezničke veze prema Europi, oskudica ugljena, slaba obrtna obuka i mala poduzetnost.<sup>117</sup> Usprkos vidnim rezultatima u industrijskoj proizvodnji, uvjetovanim izmjenom gradske infrastrukture i prometnom značenju transporta u luci, Šibenik je ostao i dalje pretežno težačko-vinogradarski centar. Od poljoprivrede je živjelo 80% aktivnog pučanstva, od rudarstva, industrije i obrtništva 6%, a 4% od trgovine, prometa i bankarstva. To je bitno utjecalo na sporu socijalnu preobrazbu grada i okolice sve do propasti Austro-Ugarske.<sup>118</sup>

#### GOSPODARSKE I DRUŠTVENE PRILIKE U ŠIBENIKU OD 1914. DO 1921. GODINE

Šibenik je sredinom 1914. godine politički podijeljen grad na pristalice politike hrvatsko-srpske koalicije i naprednjaka, koje predvode M. Drinković i V. Iljadica, i pristalice pravaša na čelu s odvjetnikom A. Dulibićem okupljenih oko glasila *Hrvatska misao*. Antisrpska raspoloženja potencirana su nakon izvršenog atentata na prijestolonasljednika Ferdinanda 28. lipnja 1914. Općinska uprava u takvim prilikama donosi zaključke u 13 točaka o postupanju u vezi s nastalim stanjem.<sup>119</sup> Politička nestabilnost u gradu uvjetovana je novačenjem i pripremom za rat. Blokirane su sve privatne inicijative građanskog obrtničkog i trgovačkog staleža. U kolovozu 1914. godine proglašena je opća mobilizacija uz svečanu prisegu na gradskoj obali. Općinska je vlast 13. studenog iste godine zbog nestašica hrane i zbog neprovođenja aprovizacije i nedostatka novca uzela zajam od 100.000 kruna.<sup>120</sup>

Pravaške pristalice u gradu vode antisrpsku kampanju pokušavajući privući Šibenčane na proaustrijsko raspoloženje. Opća oskudica dovodi do prestanka proizvodnje u raznim pogonima i zapuštanja komunalne infrastrukture. Dio šibenskog i okolnog pučanstva mobilizacijom je odvojen od radnih obveza. U *SUFID*-u je kroz ratno vrijeme vojni materijal proizvodila i ženska radna snaga. U gradu se provode

---

<sup>116</sup> *Hrvatska riječ*, br. I/39, 2. IX. 1905.

<sup>117</sup> Igor KARAMAN, Privredni razvitak Dalmacije pod austrijskom upravom, *Mogućnosti*, sv. 6, Split, 1965., 651; prema: Ivo JURAS, *Pregled gospodarske trgovine u Dalmaciji*, Zadar, 1910., 42.

<sup>118</sup> M. ŠMIT, *Izgradnja hrvatske aluminijske industrije*, Šibenik, 1997., 28.

<sup>119</sup> OU/KPŠ, br. 6980, kut. 386, 1914., oglas; br. 49, kut. 386, 28. VI. 1914., zapisnik.

<sup>120</sup> OU/KPŠ, b.b., kut. 386, 13. XI. 1914., zapisnik sjednice Općine Šibenik.

akcije skupljanja raznog materijala za sve veće potrebe ratne industrije.<sup>121</sup> Aprovizacijom hrane postignuta je racionalnija kontrola raspodjele osnovnih živežnih namirnica, osobito brašna. Od sredine 1915. godine cijene namirnica znatnije su porasle, što je pogoršalo ionako loše socijalno i političko raspoloženje građana. Austrijski car Karlo VI. 1917. godine ublažava ratno-policijski režim u državi, a u većim centrima Dalmacije tada su formirane Opskrbne poslovnice za prikupljanje hrane i osnovnih potrepština.

Općinska uprava uzela je zajam od 300.000 kruna kod Jadranske banke, jer je Zemaljski odbor u Zadru pristao na sklapanje amortizacijskog zajma za namirenje duga Jadranskoj banci. Tada je u Šibeniku formiran i *Odbor za pripomaganje udovica i sirotih vojnika palih u ratu*. Na čelu Odbora bio je kontraadmiral Hugo Zaharija, vojni komandant mjesta. Na čelo *Mjesnog društva za zaštitu djece* postavljen je dr. A. Dulibić. oba odbora raspolagali su glavnicom od 71.000 kruna.<sup>122</sup> Postignut je društveni dogovor o prerastanju Općinskog opskrbnog odbora u Okružnu opskrbnu poslovnicu koja je u gradu djelovala pod okriljem C. K. poglavarstva. Područje djelatnosti tog udruženja bili su politički kotari Šibenik, Knin, Benkovac i općina Kistanje s ciljem opskrbe pučanstva namirnicama od Žitnog zavoda i Dalmatinske poslovnice u Beču.<sup>123</sup>

Poslovnica je vršila razdiobu soli, petroleja i ječma pučanstvu i radnicima, kao npr. rudarima društva *Monte Promina* u Drnišu, kao mjesečni dodatak za teške uvjete rada u rudnicima Velušića. Brašnom i šećerom opskrbljivala je parobrode i brodove male obalne plovidbe.<sup>124</sup> Bilježi se i rekvizicija crkvenih zvona za potrebe teške vojne industrije.<sup>125</sup> Općinska vlast odredila je najstrože kazne za samovoljno dizanje cijena prehrambenim proizvodima.<sup>126</sup> Za grad Skradin osigurano je početkom 1918. godine 50 tona krumpira, a u isto vrijeme pomoć se davala iz sredstava ratne pučke kuhinje. Od 800.000 komada ratnog saveznog sapuna kojim je raspolagala Pokrajinska opskrbna poslovnica za Dalmaciju Šibenik je u ožujku 1918. godine za lokalnu distribuciju dobio 80.000 komada. Pučka kuhinja Šibenika, Knina, Drniša i Prvić Luke

---

<sup>121</sup> S. GRUBIŠIĆ, Pregled povijesti Šibenika 1873.-1921., *Šibenik: Spomen-zbornik o 900. obljetnici*, Šibenik, 1976., 431.

<sup>122</sup> OU/KPŠ, br. 8931, kut. 390, 27. VII. 1917.

<sup>123</sup> Izvor: Zbirka dokumenata Opskrbne poslovnice u Šibeniku (1917.-1918.). Udio Opskrbne poslovnice iznosio je za devet općinskih odbora 700.000 kruna. Naplatu i kontrolu udjela vršila je podružnica Jadranske banke. Članak 20. Društvenog dogovora predviđao je rad poslovnice „dok bude trajala potreba opskrbe pučanstva uslijed ratom nastalih prilika.“

<sup>124</sup> OU/KPŠ, br. 14338/IV, kut. 390, 23. X. 1917.; Čelne osobe šibenskog odbora bili su A. Dulibić, V. Kulić, A. Tikulin, A. Lučev, I. Marojević, D. Sirovica i M. Skočić. Na sastanku u Beču 19. studenog 1917. izabran je V. Kulić za predsjednika Okružne opskrbne poslovnice u Šibeniku; Zapisnik Općinskog opskrbnog odbora, 26. IX. 1917., Odbor je vršio kontrolu maksimiranih cijena prehrambenih proizvoda i na taj način sprječavao negativne posljedice ratnog profiterstva i šverca.

<sup>125</sup> OU/KPŠ, br. 12418, kut. 390, 26. IX. 1917.

<sup>126</sup> OU/KPŠ, br. 9985, kut. 392, 2. XI. 1918., Oglas.

osiguravala je 3.773 dnevnih obroka u svibnju 1917. godine, kao i značajne količine kupusa za siromašno pučanstvo.<sup>127</sup>

Opće prilike u Austriji nakon sklapanja mira s Ukrajinom sagledavaju se kroz pacifistički proglas *Mojim narodima* cara Karla IV. 12. veljače 1918. Gospodarske inicijative na početku iste godine koncentriraju se oko akcije za osnivanje *Ratne vjeresijske pomoći za obrt srednjeg staleža*. Svrha te akcije bila je kreditiranje za ratno obrtništvo zbog nestašica sirovina potrošenih u ratu.<sup>128</sup>

U rujnu revolucionarni odbor Ratne mornarice izrađuje plan rušenja austrijske vlasti u Šibeniku. Osnovan je i nacionalno-revolucionarni odbor građana na čelu s dr. M. Drinkovićem. U listopadu osniva se Odbor narodnog vijeća SHS pod predsjedništvom dr. V. Smolčića.<sup>129</sup> Nakon odluke Hrvatskog sabora od 29. listopada 1918. o prekidu svih veza s Austro-Ugarskom, predan je admiralu Schwartzlu zahtjev o prodaji vojne imovine i baze u Šibeniku.<sup>130</sup>

Temeljem odredbi tajnoga Londonskog sporazuma iz travnja 1915. godine Italija je nakon postignutog primirja između Austro-Ugarske i savezničkoga Vrhovnog ratnog savjeta od 3. studenoga 1918. godine započela okupaciju Dalmacije. Tri dana kasnije brodovi talijanske Ratne mornarice uplovljavaju u šibensku luku. Kapetan korvete Giuseppe Morloy održava prigodni govor s naglaskom da dolazi u ime Antante u misiju: „mira i slobode, a ne osvajanja... Hoću da svak od vas znade da je ovo moja misija i da je samo kao takvu trebate smatrati; misija mira, reda i slobode.“<sup>131</sup> Sljedećih dana dolaze novi kontingenti talijanske vojske, i tek tada formirani Općinski odbor prihvaća zaključak kojim priznaje postojanje Narodnog vijeća u Zagrebu i Zemaljsku vladu za Dalmaciju u Splitu.

---

<sup>127</sup> OU/PŠ, br. 15432, kut. 392, 15. IV. 1918. Za šibenske otoke, Primošten, Rogoznicu, Skradin, Šibenik, Tijesno i Vodice ukupno 22 t.

<sup>128</sup> OU/KPŠ, br. 5297, kut. 393, 1. VI. 1918.; br. 1250, kut. 390, 29. XII. 1917., dopis Zemaljskog odbora Kraljevine Dalmacije; Visina zajma ograničava se do 4.000 kruna. Poglavarstvo u Šibeniku sačinjava popis od 159 tzv. ratnih trgovaca u cilju promidžbe oko akcija za 8. ratni zajam u lipnju 1918.

<sup>129</sup> *Novo doba*, Split, 20. X. 1918.

<sup>130</sup> Primopredaja je izvršena na ratnom brodu *Car Karlo VI*, gdje je vijećnik Marko Stojić održao prigodni govor. Tada je u Šibeniku formirano Jugoslavensko kotarsko pomorsko zapovjedništvo. Više u izvoru: *Revolucionarni pokret jugoslavenskih mornara u Šibeniku 1917.-1918.*, Split, 1919., 116.

<sup>131</sup> *Novo doba*, Split, 7. XI. 1918.; OU/KPŠ, Proglas br. 28, kut. 394, Odredba viceadmirala Enrica Milla, 22. I. 1919.



Slika 13. Dolazak talijanske okupacijske vojske u Šibenik, studeni 1918. godine

Talijanske vojne i civilne vlasti uspostavile su potpunu vlast u gradu i uklonile savezničke i jugoslavenske zastave. Od 16. prosinca 1918. uvodi se preventivna cenzura, a potom se zapljenjuje sva pokretna i nepokretna imovina lokalne uprave u korist talijanske vojne komande. Od 10. veljače 1919. započinje razdoblje učestalih represalija u gradu i okolici uvođenjem odredbi o zabrani sastanaka, javnih povorki, okupljanja, i slobode kretanja, te odredbi o kontroli tiska.<sup>132</sup> Za promicanje talijanske političke ideje u Šibeniku osniva se list *La Dalmazia*. Većina lokalnih hrvatskih političara držala se pasivno jer je organizirana talijanska policijska služba razvila široku mrežu doušnika. Ujedno dolazi i do osnivanja udruženja *Fascio nazionale* i *Fascio giovanile* s geslom *Italia o morte* (Italija ili smrt).<sup>133</sup> Političke težnje talijanskog iredentizma na najotvoreniji način izrazio je dalmatinski guverner Enrico Millo proklamacijom od 2. svibnja 1919. koja bitno oslikava tadašnje geopolitičke prilike oko jadranskog pitanja. Može se ocijeniti da je tim obraćanjem guverner Millo htio dati odgovor američkom predsjedniku Wilsonu oko njegova drugačijeg tretmana u rješavanju talijanskih težnji na Jadranu, koje u svojoj biti sadržavaju neuvijeno prisvajanje netalijanskih teritorija za Kraljevinu Italiju.<sup>134</sup>

---

<sup>132</sup> OU/KPŠ, Proglas br. 47, kut. 395, 30. VI. 1919., Naredba o slobodi kretanja u Šibeniku, u potpisu Enrico Millo, Guverner Dalmacije te Dalmatinskog i Korčulanskog otočja.

<sup>133</sup> S. GRUBIŠIĆ, Pregled povijesti Šibenika 1873.-1921., *Šibenik: Spomen-zbornik o 900. obljetnici*, Šibenik, 1976., 435.

<sup>134</sup> OU/KPŠ, Zbirka plakata i oglasa 1917.-1921., br. 5716, 2. V. 1919.

Naredba od 22. rujna 1919. uređuje pitanje uvoza robe inozemnog podrijetla i direktno pogađa trgovački stalež Šibenika zbog ograničavanja trgovačkih sloboda.<sup>135</sup> Nova vlast donosi uredbu o zabrani trgovine grožđem i mastom, a ujedno normira i radnje oko opskrbe mesom.<sup>136</sup> Uređuju se i kmetske obveze pogodbenih dužnosti prema vlasnicima zemljišta, a općinske vlasti utvrđuju cjenike raznim namirnicama.<sup>137</sup> Utvrđuju se stroga postupanja prema špekulantima u predmetima samovoljnog povećanja cijena jestiva, rukotvorina i raznih sirovina. Uvodi se kontrola zastupnika općinske uprave i zastupnika Trgovačke komore.

Od ostalih gospodarskih aktivnosti koje su u Šibeniku postojale u vrijeme talijanske okupacije, treba spomenuti tekstilno-proizvođačku industriji kojom Šibenik prednjači u Dalmaciji. U gradu je od 1911. godine djelovala *Prva dalmatinska tvornica prediva i tkala*, a godine 1919. obnovila je svoj rad. Predionica vune radila je sa 300 vretena, a tkalački strojevi bili su osposobljeni za dnevnu proizvodnju od 120 metara tkanine. Proizvodnju od 30 do 50 prekrivača (gunjci) dnevno ostvarivalo je 35 radnika. Najveći dio sirovina dolazio je s otoka Paga i iz sela šibenskog zaleđa.<sup>138</sup> Druga tvornica tkanine *Triva-Eškerica-Jadronja* već za ratnog razdoblja 1918. godine prestala je s proizvodnjom.

Tjesteninu su proizvodili *Inchiostri i sin* s kapacitetom od 700 do 800 kg dnevno, *Gizela i Petar Montanari* 400-500 kg dnevno, te *Stipe Šare* s produkcijom od 400 tona godišnje.<sup>139</sup> Šare je već tih godina prikupio obilan novčani kapital koji zbog složenih okolnosti, smanjenog tržišta i općeg siromaštva većine trgovaca i obrtnika nije mogao plasirati prije 1922. godine, kada je u Šibeniku osnovao Okružnu banku.

*Tvornica maraskina i finih likera* u vlasništvu G. S. Matavulja dobiva 1919. godine naziv *Dvorskog dobavljača*, kao epitet specijalnog dobavljača.<sup>140</sup> Pogoni *Inchiosti* i *Šare* melju i buhač koji se u kotaru Šibenik uzgajao do 2 tone godišnje, što je npr. u 1922. godini bila uz Split, Dubrovnik i Hvar najveća količina u Dalmaciji.<sup>141</sup> Bio je zabranjen izvoz ribe sa šibenskog područja, a prodaja se mogla obavljati isključivo na općinskoj ribarnici. Stovarište *Šipad* obnovilo je rad 1919. godine, kada se bilježi javna licitacija prodaje 95.000 komada pilane daske transportirane iz šuma oko Drvara, Bosanskog Grahova i šireg područja zapadne Bosne.<sup>142</sup> Tvornica *Sufid* u Crnici 1921. godine proizvodila je 45 tona karbida i 3 tone cijanamida, od čega je 90% namijenjeno izvozu na strano tržište. Taj podatak svjedoči o značajnom padu industrijske proizvodnje u Šibeniku.

---

<sup>135</sup> OU/KPŠ, Zbirka plakata i oglasa 1917.-1921., br. 55, 22. IX. 1919.

<sup>136</sup> OU/KPŠ, Zbirka plakata i oglasa 1917.-1921., br. 51, 23. VII. 1919.; br. 16070 A.C., 6. IX. 1919.

<sup>137</sup> OU/KPŠ, Zbirka plakata i oglasa 1917.-1921., oglas br. 1822, 10. IV. 1919.

<sup>138</sup> J. LAKATOŠ, *Industrija Dalmacije*, Zagreb, 1923., 96-97.

<sup>139</sup> *ISTO*, 103-104.

<sup>140</sup> *ISTO*, 71.

<sup>141</sup> *ISTO*, 82.

<sup>142</sup> OU/KPŠ, Zbirka plakata i oglasa 1917.-1921., oglas 116, 4. X. 1919.

Jedina poljoprivredna kultura koja je značajnije zastupljena u šibenskom gospodarstvu u razdoblju od 1913. do 1921. godine bila je vinova loza. Godine 1913. na području kotara Šibenik evidentirana su 5.072 ha vinograda, a 1921. godine 6.829 ha. U proizvodnji vina godine 1921. Šibenik sudjeluje s 255 hl od ukupne dalmatinske proizvodnje, koja je iznosila 800.000 hl. Interes za nove nasade svjedoče i poslovi oko razdiobe američanske loze preko vinogradskog nadzornika Štekela, po cijeni od 40 kruna za 1.000 ključica.<sup>143</sup>

Gotovo minimalne vrijednosti robnog prometa pokazuju statistike za lokalni i međunarodni robni promet preko luke u Šibeniku za 1921. godinu. Lokalni promet iznosio je 5.096 tona, a međunarodni 39.889 tona u izvozu i 2.114 tona u uvozu, što ukupno iznosi 43.099 tona tereta. Tako neznatan lučki promet posljedica je opće zapuštenosti luke za vrijeme talijanske okupacije koja je trajala do 12. lipnja 1921.<sup>144</sup>



*Slika 14.* Izgled zapuštenog šibenskog pristaništa 1920. godine

Temeljem odredbi Rapallskog ugovora (studeni 1920. godine) talijanska vojska dana 12. lipnja 1921. napušta Šibenik. Okupacijsku upravu općenito je karakterizirala odsutnost gospodarske inicijative s ciljem poglavite zadaće da se zabrani svako političko organiziranje i socijalna djelatnost u gradu. Otpor talijanskom iredentizmu najzornije ilustriraju rezultati općinskog plebiscita iz siječnja 1919. godine kada se od

---

<sup>143</sup> OU/KPŠ, br. 38, kut. 394, 28. VIII. 1919.

<sup>144</sup> Lucijan KOS, Pomorska privreda šibenskog kotara, *Anali Jadranskog instituta*, sv. 3, Zagreb, 1961., 311.

24.475 građana koji su mu pristupili, veliki broj od njih 23.675 izjasnio u korist Kraljevstva SHS.<sup>145</sup>

Opće političke prilike u gradu mogu se okarakterizirati kroz permanentni otpor okupaciji u različitim oblicima djelovanja. Gradske vlasti i dio političke elite iz vremena Austro-Ugarske zagovarao je pasivni građanski neposluh u manifestacijskim, komunalnim i prosvjetno-školskim poslovima. Šibenčani su bili vidno razočarani kada su nakon višemjesečnih pregovora između vlada Italije i Kraljevstva SHS dijelovi Dalmacije sa Zadrom, Lastovom, Palagružom, Cresom, Lošinjem i Istrom prepušteni Italiji. Talijani su morali popustiti u provođenju okupacijske uprave jer se u pregovorima Šibenik nije našao u interesima talijanske strane.<sup>146</sup>

Od 17. travnja 1920. odbor Narodnog vijeća u Šibeniku preuzima poslove izvršne gradske i kotarske vlasti pod ingerencijom Pokrajinske vlade u Splitu. Do 22. ožujka 1921. Narodno vijeće kontrolira opću situaciju u Šibeniku, kada je postignut dogovor jugoslavensko-talijanske komisije oko talijanskog napuštanja okupacijske zone.<sup>147</sup> Civilno upravne poslove u razdoblju od studenog 1918. do lipnja 1921. godine vodili su sljedeći predsjednici gradske uprave: Giuseppe Rammocini (1918.-1919.), Simeone Lombardi (1919.), Ugo Alocevič (1918., 1919.-1920.), Rudolf Valentin (1919.), Ugo Storić (1920.), Mate Krstić (1920.-1921.).<sup>148</sup>

Razdoblje od kraja 1918. do lipnja 1921. godine kada je talijanska vojska napustila Šibenik bilo je vrijeme stagnacije u gospodarskom razvoju grada. Šire gradsko područje nazadovalo je urbano i prometno zbog nedovršenja raznih infrastrukturnih objekata, gubitka tržišta, kao i zbog dugotrajnoga negativnog utjecaja koji je na većinu gospodarskih grana imao višegodišnji iscrpljujući rat od sredine 1914. do početka studenog 1918. godine.

Gotovo su sve ratne godine obilježene općom nestašicom, koju je djelomično svojim radom pokrivala Opskrbna kotarska poslovnica. Nedostatak kapitala i pad investicija prouzročio je pad obrtništva i drugih gospodarskih grana. Iz toga razloga šibenski su gospodarski djelatnici okupljeni oko ogranka Gospodarske komore iz Zadra odmah u ljeto 1921. godine prionuli hitnoj obnovi grada i šireg zaleđa inicijativama oko formiranja samostalne Komore u Šibeniku i potraživanjem kredita i dugoročnih zajmova u novonastaloj državi Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca.

---

<sup>145</sup> A. TAMBAČA, *Šibensko iverje (1871.-1941.)*, Šibenik, 1987., 31.

<sup>146</sup> S. GRUBIŠIĆ, *Pregled povijesti Šibenika 1873.-1921.*, *Šibenik: Spomen-zbornik o 900. obljetnici*, Šibenik, 1976., 430-431.

<sup>147</sup> *Isto*, 437.

<sup>148</sup> Tko je bio na upravi općine šibenske od g. 1822. do danas (ostr. M. B.; nepotpisani autor je don K. STOŠIĆ, jer se identični podatci nalaze u rukopisima u Muzeju grada Šibenika), *Primorska riječ*, br. 23, 24. XII. 1931.



Milivoj BLAŽEVIĆ: THE ECONOMY OF ŠIBENIK  
FROM THE MIDDLE OF THE 19<sup>th</sup> CENTURY TO 1921

*Summary*

During its almost thousand years old history Šibenik was one of the most significant economic centers on the Croatian Adriatic coast. It had an important role in the economy, particularly in the mercantile, crafts and industrial transformation of Dalmatia during the second half of the 19<sup>th</sup> century and at the beginning of the 20<sup>th</sup> century. As the point of origin for the road connections between the littoral and the broad hinterland area, Bosnia, Herzegovina and Lika, Šibenik was, during a longer period of time, the harbor for exporting wood and minerals. It was the first city in Dalmatia to receive electricity in 1895 after which date its industrial development picked up in intensity.

On the basis of new archival sources it is possible to reconstruct the changes from a city of agricultural laborers to the modern urban transformation of its core area with a number of economic activities that were at that time of recent date (mining, shipping, cottage industry, wine-growing, making of textiles, wood-pulp, carbides, fertilizers and others). From 1860 the accelerated development of the city was instigated by the initiative of the liberal segment of the enriched city stratum who in Šibenik had become the propagators of the political idea of the Croatian revival. Regarding this, the construction of the railroad link with the hinterland, the building of the new waterworks, the hospital, the theatre, the new operative waterfront and other infrastructural objects accelerated the development of the city which from the 5.000 inhabitants it had during the middle of the 19<sup>th</sup> century had reached the total of 14.000 inhabitants by 1918.

This scholarly paper aimed to fill in and explain in broad outlines this important period in the development of the city of Šibenik. In addition to being the first industrial center in Dalmatia, Šibenik was also up to 1914 the second export harbor after Trieste on the eastern Adriatic coast.

*Key words:* Šibenik, economy, 19-20<sup>th</sup> C.

