

## PRINOS POZNAVANJU POMORSKE TRGOVINE SPLITA U XIX. STOLJEĆU

Šime PERIČIĆ  
*Zavod za povijesne znanosti  
HAZU u Zadru*

UDK 949.75:339.165“18” Split  
*Izvorni znanstveni rad*

Primljeno: 29. X. 2001.

U ovom radu autor nastoji što bolje osvijetliti udio Splita u pomorskoj trgovini Dalmacije tijekom XIX. stoljeća. Istina, neki su to već uradili, ali tek uzgredno, ulomački. Kako je pak ostalo dosta praznina u prikazu toga problema, to je autora potaklo da ga upotpuni novim saznanjima, temeljenima na izvornim podacima. Naime, on ovdje iznosi neke nove verbalne i brojčane podatke o robnom i lučkom prometu Splita u raznim etapama navedenog stoljeća. To se najviše odnosi na izvoz nekih poljodjelskih proizvoda domaće provenijencije, napose vina i maslinova ulja, ali i onaj živog blaga, soli i drugog. Jednako tako prikazuje uvoz nekih roba morskim putem. Boljem sagledavanju njegove pomorske trgovine svakako koristi i podrobniji prikaz lučkog prometa i vrijednosti prometane robe. Sve to svjedoči pomorsko-trgovačko značenje onodobnog Splita, napose u drugoj polovini navedenog stoljeća.

Gotovo posvemašnji udio Splita u trgovinskom prometu s vanjskim svijetom u prošlosti bio je predmetom zanimanja Grge Novaka, kojom prigodom je dijelom prikazan i njegov razvitak tijekom XIX. stoljeća.<sup>1</sup> Kad je isti autor pisao povijest ovoga grada/luke u navedenom stoljeću, onda je priličnu pozornost posvetio i ovom problemu.<sup>2</sup> Nadalje, nedavno je Benedikta Zelić-Bučan iznijela nekoliko izvješća i statističkih tabela o nekim oblicima trgovačko-pomorskog prometa splitske luke sredinom XIX. stoljeća.<sup>3</sup> Neki su pak pisci ovaj problem doticali tek uzgredno, ulomački. No, sve to ga ipak nije osvijetlilo u dostatnoj mjeri. Još uvijek je ostalo praznina u prikazu ovog problema. To je onda potaklo autora na istraživanje i obradu nekih novih, netom pronađenih podataka u svezi s time, a u nadi da će oni bolje pojasniti ulogu i značenje splitske luke u XIX. stoljeću, pa i u međunarodnim mjerilima. A to se želi učiniti i oslonom na dosadašnju literaturu i sve raspoložive verbalne i

<sup>1</sup> *Split u svjetskom prometu*, Split, 1921.

<sup>2</sup> *Povijest Splita*, sv. 3, Split, 1965.

<sup>3</sup> Privredne prilike u splitskom okružju pedesetih godina XIX stoljeća, *Arhivski vjesnik*, Zagreb, 19-20, 1976./1977.

brojčane podatke o trgovačkom, dakle robnom i lučkom prometu ove luke u označenom razdoblju. Kako to zahtijeva ekonomska povijest, prikaz će slijediti taj promet najprije do otprilike sredine sedamdesetih godina, a potom do kraja XIX. stoljeća, odnosno do Prvog svjetskog rata, razmjerno intenzitetu te djelatnosti.

## I.

Odavno Split zauzima značajno mjesto u pomorsko-trgovinskom prometu Dalmacije, napose poradi svog izuzetnog položaja na istočnojadranskoj obali. Zadnjih godina mletačke uprave, recimo, u njemu je godišnje prodavano gotovo četiri, u doba francuske vladavine šesnaest-sedamnaest, a u razdoblju od 1815. do 1819. godine pak osam milijuna libri soli.<sup>4</sup> Jamačno se tu radilo najvećim dijelom o paškoj soli. Za francuske uprave, jedino u razdobljima mira, to je davalo polet splitskoj posredničkoj trgovini,<sup>5</sup> koji je, međutim, naglo opao nakon zabrane dolaska turskih karavana u dalmatinske luke (1815.). Jednako tako je u doba prve austrijske uprave Dalmacijom (1797.–1806.) ondašnja luka bila živa jer je u njoj bilo stalnog prometanja roba s Bosnom i drugim turskim zaleđem na Balkanu. Da je tome bilo doista tako, svjedoče neke činjenice. Naime, tada se u Splitu znalo godišnje odonud dogoniti 20.000 goveda, 30.000 svinja, 3.000 konja, pola milijuna libri prljave vune te prilične količine druge robe, u ukupnoj vrijednosti od 1.638.000 fiorina.<sup>6</sup> Većina te robe bivala je namijenjena provozu po lukama sjevernog dijela jadranskog bazena. Blago za klanje najviše se odvozilo u Mletke za potrebe prehrane njegova pučanstva.<sup>7</sup> Domaći, istarski i ini brodari/trgovci također su odovud odvozili vino, soljeno i dimljeno meso, lojenice i drugo. Ponekad su izvožene količine mesa znale težiti 10.000 libri.<sup>8</sup> Zna se i to da su neki splitski trgovci, napose Židovi, trgovali neprestano s Mlecima, Trstom i Rijekom, otpremajući o namo raznu i unosnu domaću ili tursku robu. To je u najvećoj mjeri bio provoz tuđe, a manje izvoz vlastite robe.

Nemirne prilike za francuske uprave (1806.–1813.) činile su da provoz preko splitske luke ponekad sasvim zamre, na štetu svijetu.<sup>9</sup> Ali, kako rekosmo, nije uvijek bilo tako. Već na početku nove uprave, 1806., kako kažu francuske vijesti, bio je Split tek skladište turske robe namijenjene Jakinu, Napulju i Mlecima. Naše spoznaje pak svjedoče da nije bilo baš tako. Zapravo je Split predstavljao povremeno provozište te robe u Italiju i Njemačku/Austriju, a odatle dalje, pa donekle i u suprotnom smjeru. Ako ih ne bi predusreli ruski ratni i gusarski brodovi, jedrenjaci su iz Splita plovili do Puglie, Jakina, Mletaka, Trsta i Rijeke. Pri tome su preko Lazareta izvožene mnoge vrste roba: meso, žito, blago za klanje,

---

<sup>4</sup> *La Dalmazia*, 2, Zadar, 1846., br. 16; NOVAK, *Split u svjetskom prometu*, 161, 169.

<sup>5</sup> Melita PIVAC-STELÈ, *La vie économiques des Provinces illyriennes (1809–1813)*, Paris, 1930., 309.

<sup>6</sup> *La Dalmazia*, 2, 1846., br. 16; Seid M. TRALJIĆ, Izvoz bosanske robe preko splitske luke u XVIII stoljeću, *Pomorski zbornik*, 3, Zadar, 1965., 825; NOVAK, *Split u svjetskom prometu*, 153–154.

<sup>7</sup> Državni arhiv u Zadru (DAZd), Arhiv Splita, Vrhovništvo, kut. 641. Protocollo Polizie e Manifesti; Spisi Vlade za Dalmaciju, 1798, kat. IV, br. 172, 1781.

<sup>8</sup> DAZd, Spisi Dvorske komisije, IX, br. 3329.

<sup>9</sup> Šime PERIČIĆ, *Gospodarske prilike Dalmacije od 1797. do 1848*, Split, 1993., 137.

med, vosak, suho voće, željezo i katran bosanske provenijencije, ali isto tako vino, maslinovo ulje, smokve, med, soljena riba i drugo, što su bili viškovi Splita i njegove okolice.<sup>10</sup> Prema tome, Split je tada bio najvećim dijelom posrednička odnosno provozna luka. Naspram tomu, iz luka jadranskog bazena dovožene su manje količine žita, voća, zemljanog posuđa, riže, manufakturne i kolonijalne robe, platna, namještaja i raskošne luksuzne robe.<sup>11</sup> Bilo je slučajeva da su turski komitenti svoju robu otpremali sve do Marseillea, naravno kad su to dopuštale prilike na morima. Njihove karavane su od granice do Splita pratile oružane snage/panduri,<sup>12</sup> jer su na njih vrebale brojne opasnosti, pa i razbojnici/hajduci.

Zadnjih godina ovdašnje francuske vladavine (1810.–1813.) Split je bio najveće trgovačko odredište i stovarište u Dalmaciji. Trgovina u njemu poprima nov polet.<sup>13</sup> Turske karavane su uglavnom kretale iz Sarajeva, te ovamo dopremale najviše prljavu vunu, blago i neku drugu robu, koja se prije ukrcavanja na brodove pročišćavala u Lazaretu. Na povratku kući karavane su gotovo isključivo odnosile dalmatinsku sol.<sup>14</sup> I preko Like i Knina je iz Rijeke ovamo znala dospijevati neka roba namijenjena, začudo, Bosni. A bilo je tada i razmjene proizvoda između Puglie i Napulja za onu prispjelu iz splitskog zaleđa i Levanta.<sup>15</sup> Najvećim kapitalom u gradu raspolagali su židovski trgovci, koji su iz njega znali izvlačiti priličnu dobit.<sup>16</sup> Početkom 1812. iz Splita je u Dubrovnik, Kotor i na Krk odvožena određena količina žita, napose u Boku gdje je uslijedila velika oskudica živežnih namirnica.<sup>17</sup> Bilo je trenutaka kada je splitski pomorsko-trgovački promet postajao izuzetno živ. U samo deset dana znala su u splitsku luku uploviti 23 jedrenjaka, kako onih s čitave istočnojadranske obale, tako i onih s Apeninskog poluotoka (Ortona, Viesti, Molfetta, Manfredonija, Bari, Jakin, Mleci). Zamjetan je i velik broj rovinjskih jedrenjaka, te manji broj grčkih (Krk, Rodos). Tada je u Split dovožena razna roba namijenjena uglavnom provozi u Bosnu, dok je najvećim dijelom izvoženo meso, brašno, žito, soljena riba (Puglia), maslinovo ulje (Trst), te med i žuti vosak.<sup>18</sup> Posebnost tadašnje splitske trgovinske aktivnosti predstavlja postojanje dviju francuskih tvrtki: Fraisin et Gourgoi, te Baccuet et Comp. Prva je obnašala određeni trgovački promet između Splita i Marseillea, dok je druga veću pozornost pokazivala

---

<sup>10</sup> Vjekoslav MAŠTROVIĆ, Gusari u Dalmaciji za vrijeme ruske blokade god. 1806. i 1807., *Pomorski zbornik*, 2, Zadar, 1964., 738; Frano BARAS, Splitska trgovina u francuskim vojnim izvještajima iz 1806. godine, *Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Splitu*, 2, Split, 1977., 200–201; Cvito FISKOVIĆ, Prilog razvitku pomorstva u Splitu početkom 19. stoljeća, *Kulturna baština*, 8, Split, 1982., br. 13, 36.

<sup>11</sup> MAŠTROVIĆ, 738; DAZd, Tajni spisi, svež. 14, br. 208/gp.

<sup>12</sup> DAZd, Spisi Generalnog providurstva, 1808, Tit. XIX, rub. 21, br. 5486; Spisi Intendence, 1811, Tit. IX, rub. 4, br. 2609.

<sup>13</sup> PIVEC-STELÈ, 309.

<sup>14</sup> DAZd, Spisi GP, 1810, Tit. XX, rub. 2, br. 6012; Danilo KLEN, *Privredno stanje Rijeke u doba Ilirije*, Zagreb, 1959., 34–35.

<sup>15</sup> Ignatije ZLOKOVIĆ, Bokeljsko pomorstvo u napoleonsko doba, *Pomorski zbornik*, II, Zagreb, 1962., 1829.

<sup>16</sup> DAZd, Spisi Gen. providurstva, 1810, Tit. XX, rub. 2, br. 1310.

<sup>17</sup> ZLOKOVIĆ, 1829.

<sup>18</sup> DAZd, Spisi Intendence, 1812, svež. XIV, poz. 2601.

ustpostavi radionice za preradu kože (1812.).<sup>19</sup> Kada su dozvoljavale prilike, preko Splita i Makarske Bosni je prodavana prilična količina paške soli.

Sve to pak nije bilo od većeg značenja za Split i njegove poslovne ljude. Više su od toga zarađivali dalmatinski, pa i splitski brodari. Naime, Splitsani su 1803./1804. god. posjedovali 12 peliga i 7 brecera, a dvije godine potom, kako svjedoči izvor, tek devet peliga.<sup>20</sup> Na početku francuske uprave ondje je zabilježeno samo sedam peliga, da bi 1809. god. posjedovali dva trabakula, 16 peliga i 17 brecera, redom brodova male obalne plovidbe.<sup>21</sup> Iako se radilo o malim jedrenjacima, potonji podatak svjedoči porast njihova broja, što onda pretpostavlja i razmjerni napredak pomorske trgovine splitske luke.

Kad je nakon kuge 1814./1815. god. austrijska vlast zabranila dolazak turskih karavana u sve dalmatinske luke, uslijedio je nagli pad trgovačke razmjene u Dalmaciji uopće. To je, naravno, najviše pogodilo Split i Pag: prvog poradi oslabljenog posredničkog prometa, a drugog pak zbog velikog smanjenja prodaje soli. A to je bilo jasno i suvremenicima.<sup>22</sup> Naime, taj čin austrijske vlasti pogubno se odrazio na ukupne trgovinske veze dalmatinskih luka i turskog zaleđa. Kako kaže suvremenik (1829.), dalmatinske luke, napose splitska, tada su bivale prazne, neposjećivane od brodara, da je to “izazivalo suze” žalosnice.<sup>23</sup> Unatoč tomu, njihov promet nije sasvim presahnuo. Naime, i tih je godina iz “Turske”, dakle, iz Bosne i Hercegovine, znala u Split pristizati neka roba, ali u znatno smanjenom obimu u usporedbi s prethodnim vremenom. To se u prvom redu odnosi na blago za klanje. Neki strani putnici u svojim zapisima tvrde (1835.) da je u splitskoj luci bivalo dosta brodara iz Italije, Grčke pa i Turske, te da je ondašnja “marina” (luka) doista divna.<sup>24</sup> Tada se počinje preko nje izvoziti/provoziti živo blago, ali i kože, bravetina, pršuti, loj i drugo neidentificirane provenijencije, najviše u Mletke.<sup>25</sup> Neko je vrijeme bila zabranjena trgovina solju preko splitske luke, pa je ona više prodavana u Dubrovniku i Metkoviću, dakako turskom zaleđu.<sup>26</sup> Tome je također kumovala i konkurencija jeftinije sicilijanske soli na splitskom tržištu. Zna se da je do 1845. turskim trgovcima ondje prodavano malo soli godišnje, a za šest mjeseci 1845./1846. god. samo 34,5 stotinjaka funti.<sup>27</sup>

---

<sup>19</sup> PERIČIĆ, *Gospodarske prilike...*, 129–130; Tajni spisi, svež. 3, br. 215/gp.

<sup>20</sup> V. MAŠTROVIĆ, Brodarstvo Dalmacije u prvoj austrijskoj vladavini (1797–1806), *PZ*, 6, Zadar, 1968., 552; DAZd, Arhiv Splita, Vrhovništvo, kut. 641, br. 436; Spisi Vlade za Dalmaciju, 1805, V, br. 4893, 8040.

<sup>21</sup> F. BARAS, Splitska trgovina..., 200; V. MAŠTROVIĆ, Brodarstvo Dalmacije u doba francuske vladavine (1806–1813), *Adriatica maritima Centra JAZU u Zadru*, 2, Zadar, 1978., Prilog III.

<sup>22</sup> DAZd, Tajni spisi, svež. 3, br. 215/gp.

<sup>23</sup> Bernard STULLI, *Grada o gospodarstvu Dalmacije u prvoj polovici XIX stoljeća*, Izdanje Historijskog arhiva u Splitu, 10, Split, 1980., 141.

<sup>24</sup> Hrvoje TARTALJA, Botanički i drugi podaci iz putopisa T. Kützinga iz 1835., *PZ*, 13, Rijeka, 1975., 404.

<sup>25</sup> FISKOVIĆ, 36–37. Budući da je u to doba uvelike opao i dogon blaga iz Bosne i Hercegovine (1833.) u Dalmaciji, u Splitu je, kao očita posljedica, uslijedio porast cijena mesu (DAZd, Spisi Registrature, 1834, I/1, br. 11206).

<sup>26</sup> *La Dalmazia*, 2, Zadar, 1846., br. 41.

<sup>27</sup> NOVAK, *Split u svjetskom prometu*, 167–168; ISTI, *Povijest Splita...*, 369; DAZd, Spisi Direkcije policije u Zadru, svež. 55, br. 94. Stotinjak funti = 56 kg.

Kad je konačno 1845., nakon rasprave po novinama i zahtjeva bečkoj vladi, ponovno uspostavljen karavanski put između turskog zaleđa i dalmatinskih luka, trgovačka djelatnost u Splitu postaje znatno življa.<sup>28</sup> Upravo te godine Split je proglašen otvorenim gradom, što je također imalo pozitivni učinak na njegovu pomorsko-trgovačku djelatnost. Dapače, unatoč svim nevoljama, kako tvrdi suvremenik, Split je uskoro “bio grad najživlji trgovinom u čitavoj Dalmaciji”, te postao značajnim probozištem robâ, naravno, najvećim dijelom turske provenijencije. Pored toga, njegov je promet sa susjednim otočjem bio razlogom njegova cvjetanja i bogaćenja.<sup>29</sup> Turske karavane donose u grad/Lazaret u prvom redu blago za klanje i stočne proizvode.<sup>30</sup> Kako su turske karavane donosile još i drugu robu, to je Split ubrzo postao ponovno značajnom izvozno-provoznom lukom Sarajeva, Livna i Travnika, područja nastanjenog s gotovo 100.000 stanovnika. Ondašnji su trgovci u Split slali još neke poljodjelske proizvode te rude, a kući se vraćali s kupljenom manufakturnom robom (pamučnom), kolonijalnom robom (kava, šećer), tekstilom, grubim suknom te znatnim količinama rakije.<sup>31</sup>

Kako je izgledao robni promet preko Splita četrdesetih godina, prije obnovljenog karavanskog trgovanja, najbolje pokazuju brojke svrstane u tabelu:<sup>32</sup>

<i>Godina</i>	<i>Uvoz</i>	<i>Izvoz</i>
f i o r i n a		
1842.	312.467	504.184
1843.	362.848	597.692
1844.	622.579	416.368
1845.	385.481	452.624

Ove brojke pokazuju da je vrijednost izvožene robe onda bila gotovo uvijek veća od uvezene. Za šest poznijih mjeseci, od 1. studenog 1845. do kraja travnja sljedeće godine morskim je putem u Split uvezeno robe u vrijednosti od 269.322, a iz njega u suprotnom smjeru izvezeno u vrijednosti od 378.217 fiorina. To pokazuje blagi porast ondašnje robne razmjene, ali ne onakav kako se očekivao.

Dakle, karavanska trgovina nije tekla onim intenzitetom kako se očekivalo i priželjkivalo od splitskih posrednika. Tome je bilo i objektivnih razloga. Naime, kopneni putovi prema dubokoj unutrašnjosti zaleđa bili su slabi, jedva prohodni. Stoga su karavane put od

<sup>28</sup> NOVAK, *Povijest Splita...*, 370–371.

<sup>29</sup> Marco CASSOTTI, *Le coste e isole della Istria e della Dalmazia*, Zadar, 1840., 198–199; Duško KEČKEMET, Prilozi opisu i povijesti splitskog lazareta, *PS*, 11, Rijeka, 1973., 389.

<sup>30</sup> NOVAK, *Povijest Splita...*, 371.

<sup>31</sup> Mijo MIRKOVIĆ, *Ekonomska historija Jugoslavije*, Zagreb, 1968., 236–237; Igor KARAMAN, Sastav i društveno-ekonomska djelatnost dalmatinskog građanstva u šezdesetim i sedamdesetim godinama 19. stoljeća, *Dalmacija 1870.*, Zadar, 1972., 29–31. U Dalmaciji se tada držalo da je Split poglavito središte trgovine na dalmatinskoj obali, napose glede provoza živog blaga iz Bosne (*La Dalmazia*, 3, 1847., br. 40).

<sup>32</sup> *La Dalmazia*, 2, 1846., br. 12.

Splita do Mostara prevaljivale za tri, a do Sarajeva pak za 5-6 dana. A upravo je Sarajevo držano središtem Bosne, a Split jadranskog primorja. To je onda rodilo svijest o potrebi gradnje željezničke pruge na toj relaciji (1846.). Budući da bi u tom slučaju put prevaljivala za samo desetak sati, to bi bosanska razmjena u Splitu tekla kao u svakoj europskoj zemlji.<sup>33</sup> Upravo slabo stanje putova kroz Hercegovinu skretalo je trgovinu Bosne prema Panoniji.<sup>34</sup> A to bi mogao biti jedan od razloga što Austrija nije reagirala na iskazane zahtjeve glede izgradnje spomenute željezničke pruge. Tako je i dalje opstao karavanski put između središnje Bosne i Splita, kojim su i sljedećih godina ondje prispijevale turske karavane sastavljene i do 240 konja i 90 osoba, dogoneći veće i manje količine sirove vune, žutog voska, žita i druge robe, koja je najvećim dijelom prosljeđivana u luke sjevernog Jadrana. U suprotnom smjeru odlazila je dotle uobičajena roba.

Naravno, i pored svih poteškoća i zapreka, Split je i dalje bio uvelike zainteresiran za trgovinu s bosansko-hercegovačkim zaleđem, u prvom redu onu posredničku. Tajnik splitske Trgovačko-obrtničke komore Kosto Vojnović u svom izvješću (1864.) zapisuje pored ostalog: "... Splitsko okružje najbliže trgovačkim središtima Bosne i Hercegovine, po svom zemljopisnom položaju, te tako predstavlja najkraći put za provoznu trgovinu između ove dvije granične slavenske pokrajine (Bosne i Hercegovine, pr. Š. P.) u Turskoj i Zapada. Ono ima dvije poglavite luke: Split i Metković... Iz Turske se po moru, preko našeg okružja, naročito izvoze blago, žito, vuna, vosak, kože i voće. U suprotnom smjeru prevozi se preko okružja za Tursku kolonijalna roba, rukotvorna roba, pamučna i vunena, predivo, željezarija, staklarija, kemikalije i slično."<sup>35</sup> Iz Bosne dospijevala roba bila je namijenjena tržištu Istre, Rijeke, Trsta, Mletaka i sjevernoapeninskih državnica. Bio je dakle to provoz, jer je roba krcana na domaće brodove i razvožena na najbliža odredišta.

Godine 1857. smanjen je provozni namet, pa je taj promet otada uvelike porastao, manje preko Splita, a više preko Metkovića. No, i tada zapreku intenzivnijoj razmjeni roba s Bosnom Splitu pričinjavaju slabe kopnene prometnice preko Dinare.<sup>36</sup> Naime, količina prispjele bosansko-hercegovačke robe u luke splitskog okružja bivala je sve manja, kao ona od 1854. do 1856. godine. Zadnje godine (1856.) vrijednost u Split prispjele robe iznosila je 3,5, a onamo provezene pak samo 2,3 milijuna fiorina.<sup>37</sup> A u razdoblju od 1857. do 1860. god. preko Splita se, začudo, u Bosnu izvezlo daleko manje kolonijalne robe, pića, tkanina i druge robe nego posredstvom metkovske luke.<sup>38</sup> No i pored toga, karavane redovito dolaze u Split. Dapače, u razdoblju od 1855. do 1860. ondje je godišnje prispijevalo do 24.000

---

<sup>33</sup> KARAMAN, 31; *La Dalmazia*, 2, 1846., br. 29.

<sup>34</sup> Benedikta ZELIĆ-BUČAN, Ekonomska osnova političkog programa Narodne stranke u Dalmaciji, *Dalmacija 1870.*, 43.

<sup>35</sup> Kosto VOJNOVIĆ, *Cenni statistico-economici sul Circolo di Spalato – con speciale riguardo al quadriennio 1857–1860*, Split, 1864., 101–102; NOVAK, *Povijest Splita...*, 378–379.

<sup>36</sup> NOVAK, *Povijest Splita...*, 373; *Split u svjetskom prometu*, 171.

<sup>37</sup> NOVAK, *Povijest Splita...*, 372.

<sup>38</sup> NOVAK, *Split u svjetskom prometu*, 171–172.

konja natovarenih raznom robom.<sup>39</sup> Vođeno nacionalnim interesima, odnosno potrebom povezivanja pokrajine s njenim prirodnim zaledem, hrvatsko je građanstvo Dalmacije i Splita i dalje inzistiralo na dolaženju turskih karavana. Svejedno, proвозna trgovina Bosne i Hercegovine preko Splita sve brže jenjava, gotovo zamire. Naspram tomu, provoz roba s mora na tursko kopneno zaleđe i dalje raste. Dapače, promet Splita s Bosnom tada biva veći od 1/4 onoga čitave Dalmacije.

Takvo stanje nije zadovoljavalo splitske poslovne ljude. Stoga splitska Trgovačko-obrtnička komora 1861. god. pokušava oživiti proвозnu trgovinu grada, u prvom redu onu s Bosnom. U tu svrhu predlaže dokidanje ulaznih dacija na žito nadošlo u njenu luku morem, zapravo njegov slobodan uvoz i promet. U tome je tek djelomično uspjela. Naime, umjesto toga, Austrija je nekako tada sklopila s Turskom trgovački ugovor nepovoljan za Split,<sup>40</sup> da bi onda 1863. došlo do zabrane uvoza žita iz Bosne.<sup>41</sup> Zaludu splitski narodnjaci nastoje na povezivanju njihova grada željezničkom prugom sa Sarajevom i Panonijom.

Iako neki još sedamdesetih godina tvrde da u Split prispijeva velika množina konja natovarenih raznom robom te priličan broj blaga za klanje,<sup>42</sup> ipak tome nije bilo doista tako. Sve je manje turske robe u njegovoj luci namijenjene proвозu. Tako on počinje gubiti obilježje proвозnog mosta između Istoka i Zapada, posrednika u trgovinskoj razmjeni Bosne i Hercegovine s jadranskim bazenom. No i pored toga, trgovina je ostala najunosnijom granom njegova gospodarstva; ona je omogućavala akumulaciju kapitala. U tome su bili najuspješniji oni Splitski koji su se zanimali trgovačkom i pomorskom djelatnošću. To prije što je već onda Split postao trgovačkim središtem čitave srednje Dalmacije, njena kopnenog i otočkog dijela.<sup>43</sup> Dakle, opsežnog i njemu gravitirajućeg područja. Naime, splitska špediterska tvrtka Prini-Tartaglia je 1879. god. posredstvom svojih parobrodrića pokušavala povezati Split s Bračom, koji je milnarski načelnik nazvao najznačajnijim otokom Carstva. Mnogo je razloga poticalo spomenutu splitsku brodarsku tvrtku da pripomogne domaće brodare u svakodnevnom povezivanju susjednih otoka sa Splitom.<sup>44</sup> Nisu pouzdano poznati rezultati tih nastojanja, to prije što su Austrijski Lloyd i parobrodarsko društvo obitelji Rismondo iz Makarske to držali konkurencijom.

---

<sup>39</sup> VOJNOVIĆ, *Cenni...*, 104.

<sup>40</sup> NOVAK, *Split u svjetskom prometu*, 173–174.

<sup>41</sup> DAZd, Spisi Registrature, 1863, II/1 A, br. 12065, 16050.

<sup>42</sup> Izvješća brzopisna i analitična XIII zasjedanja Zemaljskog sabora dalmatinskoga, Zadar, 1874., 175.

<sup>43</sup> NOVAK, *Split u svjetskom prometu*, 178; Isti, *Povijest Splita...*, 375, 378–380.

<sup>44</sup> DAZd, Spisi Registrature, 1882, II A, br. 1826.

## II.

Potonja trgovačka djelatnost Splita temeljila se uglavnom na izvozu nekoliko vrsta robe, proizvoda domaće provenijencije (vino, meso, živo blago, tupina, cement), pa će biti unaprijed razmatrana prema pojedinoj od njih. Dakako, treba uzeti u obzir činjenicu da je 1877. god. Split dobio željezničku prugu do Siverića, 1888. do Knina, a od 1903. god. do Sinja, što je i te kako pridonijelo povećanju njegova pomorsko-trgovačkog prometa toga razdoblja. Iako još uvijek prometno-komunikacijski izolirana od dubokog kopnenog zaleđa, splitska je luka i dalje ostala zanimljiva Bosni koja preko nje provози žito, blago za klanje i stočne proizvode. Treba reći da je 1889. god. predlagana gradnja željezničke pruge koja bi spajala Split i Sarajevo, koja je držana najprikladnijom za izvoz iz Bosne i Hercegovine. I poslije se zagovarao spoj Splita na Bugojno, ali bez uspjeha.<sup>45</sup>

Splitsko područje, napose susjedni mu otoci, bilo je najvinorodniji predio Dalmacije kroz čitavo promatrano razdoblje. No prinos grožđa nije uvijek bio osobit. Štoviše, kao određena posebnost ovoga kraja isticana je činjenica iz 1838. god., kad je jedan splitski vinogradar na površini od jednog jutra (5.755 m<sup>2</sup>) zasađenog vinovom lozom dobio 64 bari-la vina.<sup>46</sup> To je onda, čini se, držano visokim urodom loze, što je poslije bilo manje nego uobičajeno. Ondje je u drugoj polovini toga stoljeća proizvodnja vina uvelike porasla pa je bivalo velikih viškova koji su iziskivali izvoz izvan pokrajine.

Još otprije Split je izvezio određene količine vina u inozemstvo. Tako se zna da je 1837. god. od proizvedenih 546.052 emera (= 56 lit.) vina u splitskom okružju njegovo pučanstvo trošilo 406.346, pa je preostatak (105.247 emera) najvećim dijelom prodavan izvan Dalmacije, u Istri i Mlecima.<sup>47</sup> Nadalje, 1843. god. iz Kaštela je odjednom u Hamburg izvezeno 2.000 emera vina, dok se na Maltu znalo tih godina izvoziti do 10.000 emera vina godišnje.<sup>48</sup> Pedesetih godina toga stoljeća upravo Kaštela i Trogir na najbolji način koriste nastalu konjunkturu trgovine vinom.<sup>49</sup> A početkom šezdesetih vino se iz Splita u manjoj mjeri odnosi u Mletke jer je bolest ugrozila vinograde njegova zaleđa – Lombardije.<sup>50</sup> No, malo zatim, kad je slična bolest napala vinograde Francuske, ta trgovina počinje činiti značajan element gospodarskog razvoja Splita, kao središta jednog prostranog središta.<sup>51</sup> Točnije rečeno, kad peronospora dokrajčuje talijanske i francuske vinograde, trgovina dalmatinskog vina uvelike raste. Pri tome se razlikuju tri temeljne etape.

Prateći ih, ovdje ćemo iznijeti neke markantne brojčane podatke koji će zorno pokazivati intenzitet te prodaje. Tako se zna da je u petogodištu od 1860. do 1864. iz čitave

---

<sup>45</sup> Zvonimir JELINOVIĆ, *Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*, Zagreb, 1957., 222.

<sup>46</sup> *Gospodarski list dalmatinski*, Zadar, 1877., br. 16.

<sup>47</sup> DAZd, Prezidijalni spisi Namjesništva, 1836, VI/1, br. 317/p.

<sup>48</sup> PERIČIĆ, *Gospodarske prilike...*, 133; DAZd, Prezidijalni spisi Namjesništva, 1844, VI/1, br. 1712/p.

<sup>49</sup> Stanko OŽANIĆ, *Poljoprivreda Dalmacije u prošlosti*, Split, 1955., 133–136.

<sup>50</sup> K. VOJNOVIĆ, *Le condizioni economiche del Circolo di Spalato negli anni 1861–1863*, Split, 1865., 34.

<sup>51</sup> Tereza GANZA-ARAS, Prilog upoznavanju društva splitskog kraja u doba pohrvaćenja splitske općine, *Hrvatski narodni preporod u Splitu*, Split, 1984., 188.



Dalmacije godišnje prosječno izvoženo 243.754 stotinjaka funti vina, najvećim dijelom u Mletke, kao poglavito odredište vinske trgovine.<sup>52</sup> Zasigurno je izvoženo najviše vina splitskog okružja. U trogodištu od 1871. do 1873. zabilježen je godišnji izvoz od 169.800 hl vina iz Dalmacije, opet najvećim dijelom iz Splita. Time on počinje preuzimati vodeću ulogu u pomorskom izvozu dalmatinskih vina. Naime, sedamdesetih godina samo je preko splitske luke izvoženo u svijet do 600.000 hl vina godišnje, uglavnom na francusko tržište.<sup>53</sup>

To su pak, čini se, prevelike količine, jer neki navode da je u razdoblju od 1867. do 1875. iz čitave pokrajine izvoženo upravo toliko, a u sljedećih desetak godina pak do 800.000 hl vina godišnje. U svakom slučaju, njegovim je poglavitim ishodištem bio Split, dok su odredišta bila najvećim dijelom francuske luke Bordeaux i Cette.<sup>54</sup> U potonjem razdoblju Francuska kupuje uglavnom crvena dalmatinska vina kao neku zamjenu za bordoška. Tada je postizavana uistinu dobra cijena vinu, 60–80 kruna po hektolitru. To je onda, razumije se, uvjetovalo naglo širenje vinogradarstva u Dalmaciji, napose u njenom srednjem dijelu.<sup>55</sup> Koliko je bila unosna ta prodaja, svjedoči i činjenica da je brodarsko društvo “Puglia” iz Barija početkom 1880. god. uspostavilo jednomjesečnu parobrodarsku prugu Bari – Mleci – Trst – Rijeka – Zadar – Split – Kotor – Krf itd., najviše poradi prijevoza vina u Francusku.<sup>56</sup>

Neke vijesti kazuju da je u razdoblju od 1873. do 1886. god. iz Dalmacije u Francusku, Englesku, Njemačku i Skandinaviju godišnje izvoženo 450.000 hl vina. U Njemačku je ono išlo također preko Trsta i Mletaka, a u manjim količinama i preko Barija, kamo je odlazilo jedrenjacima.<sup>57</sup> U Splitu se tada vino prodavalo isključivo na veliko posredstvom ondašnjih udruga (obitelj Katalinić, Prvo dalmatinsko vinarsko društvo) koje su se specijalizirale za takvu trgovinu.<sup>58</sup> Neko je vrijeme parobrodarsko društvo (Società di navigazione Italiana) Florio-Rubatino iz Barija održavalo liniju Mleci – Split, kada je zabilježen napredak splitske trgovine uopće, napose onaj vinom, uljem i kožama. Ali zakratko. Naime, ubrzo je ona bila dokinuta, što je u Splitu dočekano sa žaljenjem sviju koji su vjerovali u postojanu materijalnu budućnost Splita i Dalmacije.<sup>59</sup> Tu se zacijelo najviše mislilo na trgovinu vinom. Jer, samo za nekoliko mjeseci 1883./1884. god. preko splitske je luke izvezeno 25.000 bačava vina, namijenjenog najvećim dijelom Francuskoj, Njemačkoj i Švicarskoj.

---

<sup>52</sup> Š. PERIĆ, *Pomorska trgovina Dalmacije u XIX. stoljeću*, Zadar, 1995., 48.

<sup>53</sup> I. KARAMAN, *Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću*, Zagreb, 1972., 125; Rudolf KRALJEVIĆ, *Vinogradarski slom i demografski rasap južne Hrvatske u osvjet 20. stoljeća*, Split, 1994., 87–88.

<sup>54</sup> PERIĆ, *Pomorska trgovina...*, 49; Josip DEFILIPIS, *Dalmatinsko selo u promjenama*, Split, 1997., 56.

<sup>55</sup> Ivo PERIĆ, “Vinska klauzula” u pretposljednem trgovinskom ugovoru između Austro-Ugarske i njene poslijedice u Dalmaciji, *Rad JAZU*, 375, Zagreb, 1975., 260; S. OŽANIĆ, Podizanje kvalitete naše produkcije vina, *Zadarska smotra*, 43, 1994., br. 1-2, 296; T. GANZA-ARAS, 184.

<sup>56</sup> Oliver FIJO, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878–1918*, Zadar, 1962., 151.

<sup>57</sup> PERIĆ, *Pomorska trgovina...*, 49. Godine 1883. iz splitske je luke izvezeno 77.350 hl vina, a iz Francuske uvezeno dosta alkohola za njegovu izradu (Isto, 50; KRALJEVIĆ, 37, 95).

<sup>58</sup> PERIĆ, 273.

<sup>59</sup> *L'Avvenire*, 10, Split, 1884., br. 1. Tada su iz Splita, bez posredstva Trsta, slane sirove kože namijenjene francuskim tvornicama.

Vino namijenjeno prvoj najprije se jedrenjacima odvozilo u Bari, odakle je parobrodima prosljeđivano u Marseille, Cette i Bordeaux: parobrodi su bili francuski, engleski ili talijanski. A ono koje je trebalo ići na tržišta Njemačke ili Švicarske, željeznicom je otpremano na odredišta.

U zadnjoj etapi konjunktura (1886.–1892.) ovdašnje se vino izvozi najviše u Njemačku i Belgiju, a manje u Švicarsku i kontinentalni dio Austro-Ugarske. Kao prije, tako je i tada ono morem prevoženo najviše francuskim parobrodima, koji su se specijalizirali za prijevoz takva tereta.<sup>60</sup> Znatnoj prodaji vina u Splitu pogodovala je stabilnost cijena u nizu godina. Tek nekoliko podataka svjedoči intenzitet ovdašnjeg izvoza, pa ih stoga donosimo. Naime, samo su dva francuska parobroda početkom 1884. god. ondje ukrcala 850 bačava toga proizvoda.<sup>61</sup> Godine 1887. iz Splita je isplovilo 18 engleskih parobroda na-krcanih raznom robom, najviše vinom.<sup>62</sup> Sljedeće godine odonud je izvezeno čak 27.923 bačve s ukupno oko 200.000 hl, a 1889. god. pak 31.920 bačava vina. Samo četvrtina toga vina bila je te godine (1889.) s užeg splitskog područja, dok je ostalo u Split prethodno jedrenjacima dovezeno s obližnjih mu otoka.<sup>63</sup> Potrebno je detaljnije iznijeti odredišta izvezenog vina zadnje godine: naime, u veljači je izvezeno 3.211, u ožujku 1.788, u travnju 1.718, a u prosincu pak 6.928 bačava. U prosincu mjesecu je u Rijeku povezano 1.351, u Trst 961, u Cette 1.628, u Rouen 1.044, a u Bordeaux pak najviše – 1.944 bačve.<sup>64</sup> Nada-lje, od 1. listopada 1888. do 31. rujna 1889. god iz Splita je izvezeno 31.973 bačve (208.000 hl) vina. Od toga je 136.000 hl bilo sa srednjodalmatinskog otočja, a 72.000 hl iz najbliže okolice grada. U Trst je povezano 5.504, u Rijeku 5.633, u Cette 3.166, u Rouen 7.046, u Bordeaux 7.183, u njemačke luke 2.041, a u druge dalmatinske luke pak 1.400 hl vina.<sup>65</sup> Dakle, i tada je najveći dio toga vina odlazio u Francusku.

Prema izvješću austro-ugarskog konzulata u Bordeauxu za prosinac 1888. god. dalmatinska vina bila su izvrsne kakvoće, pa im je stoga i cijena na francuskom i inom tržištu stalno rasla. Tom prigodom preporučeno je prijevoz vina dalmatinskim jedrenjacima,<sup>66</sup> što znači da ih se držalo prikladnijima od vlastitih parobroda. Na taj način je dakle Dalmacija stupila na svjetsku pozornicu trgovine vinom. To je bio razlog da njegov izvoz postane još intenzivniji. Naravno, i dalje ga naručuju kupci iz Francuske, Njemačke i Belgije. Pored toga, ono se još izvozi u Švicarsku, Nizozemsku i Švedsku. No ubrzo su obnovljeni francuski vinogradi, što je onda otupjelo intenzitet izvoza dalmatinskih vina na strano tržište,

---

<sup>60</sup> KRALJEVIĆ, 110; DEFILIPIS, 56.

<sup>61</sup> *Narodni list*, 23, Zadar, 1884., br. 9. Bačva je mjerila oko 750 l.

<sup>62</sup> *Smotra Dalmatinska*, 1, Zadar, 1888., br. 60; O. FIJO, *Splitsko brodarstvo u razdoblju od 1800. do 1940. godine*, *Zbornik Društva inženjera i tehničara*, Split, 1958., 142.

<sup>63</sup> PERIČIĆ, *Pomorska trgovina...*, 50; KRALJEVIĆ, 111.

<sup>64</sup> *Gospodarski list dalmatinski*, 1888., br. 14, 15, 23; *Smotra Dalmatinska*, 1, 1888., br. 8, 14, 29, 37; *Il Dalmata*, 24, Zadar, 1889., br. 8; *La Domenica*, 2, Zadar, 1889., br. 8.

<sup>65</sup> *Smotra Dalmatinska*, 1, 1888., br. 11, 45, 47, 57, 99; 2, 1889., br. 5, 39; *Gospodarski list dalmatinski*, 1889., br. 21; KRALJEVIĆ, 111.

<sup>66</sup> *Smotra Dalmatinska*, 2, 1889., br. 15.

naročito u Francusku. Ipak, on traje još neko vrijeme, do 1893., kada je upravo Split bio njegovim poglavitim ishodištem u pokrajini. Premda je već 1891. god. došlo do pada cijena dalmatinskih bijelih vina na stranom tržištu,<sup>67</sup> svejedno tadašnji bujni procvat Split može zahvaliti upravo snažnom izvozu vina. Naime, tada je samo tvrtka Katalinić i brat znala godišnje izvoziti preko 40.000 hektolitara vina godišnje, uglavnom u Francusku i Njemačku.<sup>68</sup> A slično su poslovali i drugi ondašnji prodavači toga proizvoda na veliko.

Već tada su dalmatinskim vinima na europskom tržištu počela konkurirati španjolska, kako je to zabilježio i pokrajinski tisak, naravno, s velikim žaljenjem.<sup>69</sup> No, najviše je taj izvoz Dalmacije zakočila čuvena “vinska klauzula” (1891.), kojom je Austro-Ugarska Italiji podarila povlasticu i pravo uvoza vina u čitavu Monarhiju, pa i u Dalmaciju.<sup>70</sup> To je, naime, uzrokovalo nagli pad cijena dalmatinskim vinima, što je uvelike naškodilo njihovoj prodaji u Splitu. Štoviše, neko je vrijeme “trgovina vinom u Splitu zaspala”, kako tvrdi jedan splitski list.<sup>71</sup> Unatoč toj činjenici, ona se odvija i poslije, ali jako smanjenim intenzitetom. Da bi se to stanje prebrodilo što bezbolnije, u Dalmaciji su činjeni naponi na sprečavanju uvoza stranih vina u Monarhiju, te na postizavanju i ishođenju posebnih subvencija za izvoz vina, mošta i grožđa iz svih dalmatinskih luka.<sup>72</sup>

I u takvim je okolnostima u studenom 1892. god. s područja splitske općine izvezeno 60.942 hl vina, a od listopada te godine do rujna sljedeće, za punih dvanaest mjeseci, izvezeno je iz Splita čak 270.000 hl vina.<sup>73</sup> Potonje, 1893. godine neke su francuske trgovačke tvrtke unajmile četiri velika parobroda za prijevoz talijanskih i dalmatinskih vina u Francusku.<sup>74</sup> To znači da se njeni vinogradi još nisu bili posve oporavili, te je bila prisiljena kupovati još uvijek prilične količine vina u Dalmaciji. No, još je više to tada činila Njemačka. Zna se naime da je u prosincu 1894. god., te u prva dva mjeseca sljedeće, 1895. preko Trsta i Rijeke u Njemačku izvezeno 329 bačava odnosno 2.232 hl vina, više nego u ista tri mjeseca prethodne godine.<sup>75</sup> Međutim, te je godine prvi put zabilježen i uvoz 200 bačava talijanskog vina u Split,<sup>76</sup> što je potom bila česta praksa.

Neočekivani pad cijena dalmatinskih vina zbog “vinske klauzule” i pojave filoksere (1894.) uvelike je zakočio njihov daljnji izvoz.<sup>77</sup> Svejedno se ono izvozilo i sljedećih godina. Tako se zna da je u lipnju 1897. iz Splita u Njemačku odjednom otpremljeno 11.493

---

<sup>67</sup> *Narodni list*, 31, Zadar, 1891., br. 74; OŽANIĆ, 168.

<sup>68</sup> OŽANIĆ, 168; *Smotra Dalmatinska*, 1, 1888., br. 8, 14, 29, 37; *Gospodarski list dalmatinski*, 1888., br. 14, 15, 23; 1891., br. 17.

<sup>69</sup> *Narodni list*, 30, 1890., br. 100.

<sup>70</sup> PERIĆ, 260–261.

<sup>71</sup> *Pučki list*, 6, Split, 1896., br. 516.

<sup>72</sup> *Gospodarski list dalmatinski*, 1892., br. 2.

<sup>73</sup> Isto, 1892., br. 22-23; KRALJEVIĆ, 113, 164.

<sup>74</sup> *Rivista illustrata*, Trst – Zadar, 1893., br. 3.

<sup>75</sup> *Il Dalmata*, 30, 1895., br. 24.

<sup>76</sup> Brzopisna izvješća 29. zasjedanja Pokrajinskog sabora dalmatinskoga, Zadar, 1894., 91.

<sup>77</sup> KRALJEVIĆ, 172.

litre vina, a u travnju pak 91 bačva u Anvers.<sup>78</sup> Iz čitave je Dalmacije te godine izvezeno 770.134 hl vina, što je najveća ikad zabilježena količina toga izvoza. Dakako, i tada je u tome najveći udjel imao Split. Zapravo je tada samo iz njega otpremljeno 672.320, a sljedeće godine pak 699.362 hl vina.<sup>79</sup> Ove brojke stvarno opovrgavaju prethodne žalopojke glede izvoza vina iz Dalmacije krajem XIX. stoljeća jer se tu radilo o doista pozamašnim količinama. Štoviše, tada je Split bio gotovo jedino ishodište izvoza vina iz pokrajine u strani svijet; taj je status održao i poslije.<sup>80</sup> I tada se vino najvećim dijelom odvozilo u Francusku, Njemačku, Englesku i Norvešku. Zahvaljujući tom izvozu, te onom tupine, cementa i intenzivnom porastu lučkog prometa, značenje Splita u pomorsko-trgovinskom smislu raslo je iz godine u godinu.<sup>81</sup> Međutim, talijanska vina su preotela tržište dalmatinskim u Švicarskoj i Njemačkoj.<sup>82</sup>

Treba reći i to da su se dalmatinski vinotršci okrenuli uglavnom Trstu, nakon što je gotovo presahnuo izvoz vina u Francusku. A preko njega, Trsta, ono je išlo u Tirol, Donju Austriju i Mađarsku.<sup>83</sup> Manje se vina prodavalo Rijeci, napose onog korčulanskog. Spomenut ćemo da je još 1892. iz Splita u Trst, Rijeku i Pulu izvezeno 89.465 hl vina, koje je odatle izvoženo željeznicom na kontinentalni dio Monarhije. Tek poneki je francuski parobrod vino odvezio u Cette.<sup>84</sup> Splitski brodovi koji su odvozili vino u francuske luke i drugdje, na povratku kući doticali su luke istočnog Sredozemlja i Crnog mora, te usput prevozili određeni teret.<sup>85</sup>

### III.

Pored vina, Split je tijekom XIX. stoljeća izvan pokrajine izvezio i određene količine maslinova ulja. Međutim, one nisu bivale ni približne onima vina, što je i razumljivo. Samo u godinama obilatog uroda maslina slijedio je izvoz značajnijih količina. U takvim prigodama ono se najvećim dijelom izvozilo u Trst i Mletke,<sup>86</sup> kamo su ga odvozili pretežno domaći jedrenjaci. Zna se, primjerice, da je 1841. god. iz Splita izvezeno ulja u vrijednosti od 21.108 fiorina. Desetak godina potom u neke je austrijske zemlje, najviše preko Trsta, izvezena prilična količina toga poljodjelskog proizvoda sa splitskog područja.<sup>87</sup> I poslije je bilo slično, ali količine gotovo nikad nisu bilježene. Poznato je pak da se ono osamdesetih

---

<sup>78</sup> *Smotra Dalmatinska*, 10, 1897., br. 34.

<sup>79</sup> Isto, 37, 1900., br. 14; PERIČIĆ, *Pomorska trgovina...*, 51.

<sup>80</sup> KRALJEVIĆ, 114, 164.

<sup>81</sup> *Il Dalmata*, 33, 1898., br. 3.

<sup>82</sup> PERIĆ, 280.

<sup>83</sup> S. OŽANIĆ, Prikaz o stanju vinarstva na Primorju i o potrebi njegova unapređenja, *Zadarska smotra*, 43, 1994., br. 1-2, 259–260.

<sup>84</sup> Oliver FIJO, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878–1879*, Zadar, 1962., 99, bilj. 250.

<sup>85</sup> FIJO, *Splitsko brodarstvo...*, 137.

<sup>86</sup> VOJNOVIĆ, *Cenni...*, 100; DAZd, Spisi Registrature, 1858, II/1G, br. 45/p.

<sup>87</sup> ZELIĆ-BUČAN, Tabela XX.

izvozilo na nekoliko odredišta. Svakako je potrebno istaknuti činjenicu da je 1883. god. iz Splita u Italiju izvezeno oko 20.000 hl maslinova ulja za potrebe ondašnjih tvornica.<sup>88</sup> A sudeći po tome izvoru, očekivao se poznijih godina još veći izvoz toga proizvoda.

Već smo spomenuli blago za klanje koje je u Split stizalo iz Bosne i Hercegovine; ono je odlazilo za razna odredišta, pretežno u Mletke. Ponekad je ono u Split dospijevalo i sa splitskog kopnenog zaleđa, ali u zanemarivom broju. Pored Splita, morem je blago sve do sredine toga stoljeća izvoženo još i preko Zadra i Kotora.<sup>89</sup> Godine 1862. je, recimo, preko splitske luke u Mletke, Trst, Istru i kvarnerske otoke brodovima povezano 6.864 glave sitna blaga, 1.672 goveda, dok je u Apuliju (Pugliu) odvezeno 1.815 glava sitna blaga, a na druga odredišta jadranske obale Apeninskog poluotoka još na stotine stoke krupna i sitna zuba.<sup>90</sup> Neko vrijeme, čini se, takva prometa nije bilo. Tek 1887. god. iz splitske je luke izvezeno 3.495 volova, najviše u Trst, 4.972 glave blaga sitna zuba na srednjodalmatinske otoke, te 516 konja u Italiju. Početkom sljedeće godine samo je u jednoj prigodi u Splitu na jedan osobit engleski brod ukrcano 232 goveda, koja su po svoj prilici povezana u Italiju. Najbrojniji ukrcaj blaga u splitskoj luci bio je 1889. god.; naime, tada je ondje na nekoliko brodova ukrcano čak 11.990 glava raznog blaga. Ono je najvećim dijelom ot-premljeno u Trst, a u manjem broju u Rovinj, Pulu, Italiju, Albaniju te na susjedne otoke.<sup>91</sup> Samo jednom zgodom 1895. god. iz Splita je u Trst i Istru povezano 714 goveda i 178 glava sitna blaga.<sup>92</sup> Sljedećih godina uslijedio je, kažu, zadnji val izvoza i provoza konja iz Bosne u Jakin, namijenjen potrebama rimske pokrajine.<sup>93</sup> Može se pretpostaviti da je slično bilo i poslije jer je promet blagom preko splitske luke bio uvijek prilično živ.

Kopanje tupine i proizvodnja cementa u Splitu i okolici uvelike su podigli intenzitet splitske pomorske trgovine. Njima su se pridružili asfalt i ugljen, koji su onamo prispijevali željeznicom.<sup>94</sup> Količine izvoza tih industrijskih proizvoda bile su prilično velike, barem za naše prilike. Upravo zahvaljujući tom teretu, Split je ubrzo postao značajnom lukom Austro-Ugarske. Do početka 20. st. količina je izvoza tupine u Italiju porasla na 1.700.000 kvintala, a cementa na 610.000 kvintala.<sup>95</sup> Željeznička povezanost Splita s kopnenim zaleđem Dalmacije (Siverić, Knin, Sinj) uvjetovala je neminovni porast robnog prometa u njevoj luci. Štoviše, ugljen je s vagona na brodove krcan najvećim dijelom u Solinu i Vranjicu, pa je tako bila rasterećena splitska luka.<sup>96</sup> Naprotiv, zbog slabih i nedostatnih brods-

---

<sup>88</sup> *L'Avvenire*, 1884., br. 1.

<sup>89</sup> DAZd, Spisi Registrature, 1855, II/1A, br. 20203.

<sup>90</sup> Isto, 1863, II/1A, br. 5228.

<sup>91</sup> *Smotra Dalmatinska*, 3, 1890., br. 7 i 100.

<sup>92</sup> Isto, 8, 1895., br. 101.

<sup>93</sup> *Narodni list*, 39, 1899., br. 42.

<sup>94</sup> O. FIJO, Pomorstvo Splita 1880–1890, *Split u hrvatskom narodnom preporodu*, Split, 1984., 239.

<sup>95</sup> PERIČIĆ, *Pomorska trgovina...*, 66; Ivo JURAS, *Pregled gospodarstva i trgovine u Dalmaciji*, Zadar, 1910., 41; *Narodni list*, 48, 1908., br. 22; 43, 1911., br. 2. Od 1902. do 1906. je preko luke izvezeno čak 250.939 kvin-tala cementa (FIJO, *Parobrodarstvo...*, 100–101).

<sup>96</sup> MIRKOVIĆ, 238–239; PERIČIĆ, *Pomorska trgovina...*, 100, bilj. 243.

kih linija između srednjodalmatinskog otočja i susjednog kopna, trpjela je domaća, lokalna trgovinska razmjena, napose Split. To je onda iziskivalo uspostavu većeg broja takvih linija, što je ostvareno nešto kasnije.<sup>97</sup> Treba reći i to da je tada Split uvezio brašno, žito, južno voće, šećer, stakleninu i drugu neophodnu robu.<sup>98</sup> A na raskršću 19. i 20. stoljeća uvezio je još znatne količine svježeg voća iz Italije.<sup>99</sup> Tako je, primjerice, 1907. god. morskim putem u splitsku luku iz prekojadranske države uvezeno razne robe u vrijednosti od samo 70.577 lira,<sup>100</sup> što ujedno svjedoči njegovu onodobnu negativnu trgovinsku bilancu.

#### IV.

Ako je doista točna tvrdnja da je značajan pokazatelj uloge neke luke intenzitet kretanja brodova i tereta u njoj, onda ćemo tome posvetiti nešto veću pozornost te iznijeti neke već poznate i one netom pronađene podatke za splitsku luku. Međutim, da bi taj promet bio moguć, bilo je neophodno luku što bolje prilagoditi novonastaloj situaciji u pomorstvu. Stoga evo nešto podataka i u tom smislu. Naime, upravo na početku XIX. st. počelo se u Splitu pridavati veće značenje uvjetima prihvata brodova u splitskoj luci. Kako svjedoče neki suvremenici, ona je tada bila prostrana i sigurna za brodove privezane ili ukotvljene u njoj. Raspolagala je s pet mulova: jedan od njih bio je veći, a štitio je luku od velikih valova, dok su ostala četiri služila pristajanju i smještaju malih jedrenjaka.<sup>101</sup> Već za Francuza od srušenih je gradskih polubedema izgrađen u luci mali gat. No, još su uvijek sve luke i lučice Splita (1809.) bile u ruševnom stanju, te stoga iziskivale brzu obnovu, kako bi svrsishodno služile pomorskom prometu.<sup>102</sup> Nepovoljne društveno-političke okolnosti nisu dopustile ostvarenje te potrebe.

Ni druga austrijska vladavina nije tome u početku pridavala gotovo nikakvu pozornost. Tek tridesetih godina splitska je luka bila produbljena gliboderom na dubinu od 15 stopa, što je urađeno na državni odnosno pokrajinski trošak.<sup>103</sup> Nadalje, godine 1862. dovršena je obnova 26 metara duge istočne obale, te isto tolika površina prostranog velikog mula. I pored toga, lukobran i veliki mul ostali su uski, neprikladni suvremenom, nadirajućem lučkom prometu. Dužina operativne obale tada je, naime, iznosila 589 metara, dok je površina luke iznosila 2.850, a čitavog sidrišta pak 380.000 metara četvornih.<sup>104</sup> Stoga se nakon toga pristupilo gradnji lukobrana dugog 477 metara, koji je dovršen 1881. godine.<sup>105</sup>

---

<sup>97</sup> *Smotra Dalmatinska*, 10, 1897., br. 84.

<sup>98</sup> FIJO, *Parobrodarstvo Dalmacije...*, 98–99.

<sup>99</sup> *Il Dalmata*, 36, 1901., 57.

<sup>100</sup> *Isto*, 43, 1908., br. 18.

<sup>101</sup> DAZd, Spisi Generalnog providurstva, 1808, Tit. XX, rub. 1, br. 1494.

<sup>102</sup> Josip BEROŠ, Zadar i Split u središtu gradnje cesta na prelazu u 19. stoljeće, *Zadarska revija*, 12, 1963., br. 6, 531; DAZd, Spisi Generalnog providurstva, 1809, Tit. XX, rub. 1, br. 705.

<sup>103</sup> DAZd, Spisi Registrature, 1838, XI/3, oмот.

<sup>104</sup> Duško KEČKEMET, Urbanistički razvoj splitske luke, *Pomorski zbornik*, II, Zagreb, 1962., 1416–1417.

<sup>105</sup> *Isto*, 1421; NOVAK, *Split u svjetskom...*, 174; *Isti*, *Povijest Splita*, 18–19, 25–26, 374.

Pošto je luka još uvijek bila dosta nesigurna, 1878. god. je izgrađen pristan drvene konstrukcije nedaleko od željezničke postaje, da bi poslije (1887.–1893.) taj bio zamijenjen zidanim. Ondje je i obala bila proširena, a luka ponovno produbljena. Međutim, ni to nije zadovoljavalo potrebe intenzivnijeg prometa jer se radilo o samo 110 metara prave operativne obale na tom mjestu, odnosno 88.000 četvornih metara površine luke.<sup>106</sup>

Godine 1890. uspostavljen je željeznički kolodvor do samog operativnog dijela obale, te znatno proširen prolaz između starog lukobrana i nove obale.<sup>107</sup> Otada se u splitskoj luci koncentrirao gotovo sav uvoz vina sa susjednih otoka, ali i izvoz u europske zemlje. Na obali je znalo, čekajući pogodan ukrcaj, biti na stotine bačava vina.<sup>108</sup> Sve je to uvelike pogodovalo prijevoznoj i proveznoj trgovini Splita, pa se može ustvrditi da je konjunktura trgovine vinom pridonijela zavidnom gospodarskom razvoju ovoga grada.

Svjetsni blagodati statusa slobodne luke (porto franco), Dubrovčani i Splitsani još 1817. traže od vlasti takav status za svoje luke, kao najfrekventnije u Dalmaciji.<sup>109</sup> Dakako, njihova molba nije uslišana iz bojazni od podriivanja povlaštenog položaja Trsta i Rijeke u tom smislu. Kad je pak 1848. god. Split ipak proglašen slobodnom lukom, on to, kažu, nije znao iskoristiti na najbolji način.<sup>110</sup> Ipak, već onda je važio kao “najveći i najprometniji” grad Dalmacije.

U prvim desetljećima XIX. st. nije bilježeno broičano stanje i razvitak lučkog prometa dalmatinskih luka. Kako je izgledao lučki promet Splita u prvoj polovici toga stoljeća, dobrim dijelom svjedoče statistički podaci od 1843. do 1850. godine. Stoga ih ovdje i predočujemo u prikladnoj tabeli.<sup>111</sup>

Godina	Prispjeli				Otišli			
	Krcati		Prazni		Krcati		Prazni	
	Brodovi	Tone	Brodovi	Tone	Brodovi	Tone	Brodovi	Tone
1843.	1.023	24.743	272	4.648	–	–	–	–
1844.	1.433	28.915	342	5.063	1.137	24.970	555	6.489
1845.	846	21.923	471	8.750	604	15.656	670	14.102
1846.	1.618	26.966	1.518	15.284	1.237	23.699	1.900	19.288
1849.	1.644	44.808	1.226	11.428	1.324	41.217	1.624	15.908
1850.	1.846	53.189	1.457	14.184	1.621	25.911	1.683	17.426

<sup>106</sup> O. FIJO, Pomorstvo Splita 1880–1890, 239.

<sup>107</sup> KEČKEMET, 1422; PERIČIĆ, *Pomorska trgovina...*, 50.

<sup>108</sup> KEČKEMET, 1420, 1423.

<sup>109</sup> PERIČIĆ, *Pomorska trgovina...*, 107.

<sup>110</sup> G. NOVAK, *Dalmacija na raskršću 1848.*, Zagreb, 1948., 139.

<sup>111</sup> *Movimento della Navigazione 1844–1846*, Trst, 1847., 18–19, 25–26; *Navigazione in porti austriaci 1849*, Trst, 39–40; *Navigazione in porti austriaci 1850*, Trst, 64–67; *La Dalmazia*, 2, 1846., br. 4. Godine 1839. u splitsku luku unišlo je 593 jedrenjaka s ukupno 14.980, a iz nje izašlo pak 684 krcatih jedrenjaka s ukupno 14.545 tona (DAZd, Presidijalni spisi Namjesništva, 1840, VIII/1, br. 79/p).

Kako se vidi, tada je u splitsku luku prispijevao znatno veći broj nakrcanih nego praznih jedrenjaka i parobroda. Naspram tomu je zadnjih godina iz nje isplivljavao veći broj praznih negoli krcatih brodova. Sudeći pak po tonaži, u nju su prispijevali uglavnom manji, lokalni jedrenjaci. To isto valja i za prazne brodove, koji su isplivili. Ipak, ove brojke rječitio govore o ondašnjem intenzivnom lučkom prometu ovoga grada i njegove luke.

Dakako, još veće značenje ima robni promet u luci. Vrijednost tada u njoj prometnog tereta pokazuje sljedeća tabela, izražena u 1.000 forinti:<sup>112</sup>

<i>Godina</i>	<i>Izvoz</i>	<i>Uvoz</i>
1838.	5.410	5.159
1839.	4.625	6.613
1840.	4.404	6.084
1841.	3.870	5.300
1842.	3.124	5.042
1843.	3.628	5.977
1844.	6.226	4.163
1845.	3.855	4.526

Iako se ne radi o razdoblju iskazanom za njegov lučki promet, nego je on iz nešto kasnijih godina, ipak tabela zorno pokazuje ondašnje vrijednosti robnog prometa u Splitu. Dakle, gotovo je stalno vrijednost izvoza nadvisivala vrijednost uvoza jer je ondje, uvjereni smo, upisivana i vrijednost provožene robe. Zna se da je 1839. god. najveći dio izvoza otpadao na živo blago (209.578 fiorina), maslinovo ulje (100.772) i razne kože (104.333). Sljedeće godine tome se pridružuje vrijednost izvezenog loja (80.042) i soljenog mesa (27.262). A to su bili artikli što su u Split dospijevali uglavnom iz Bosne. Ostali izvoz morem odnosio se na žestoka pića, obrađenu vunu, vosak, soljenu ribu i drugo, što također daje naslutiti provoz robe bosansko-hercegovačke provenijencije. Preko Splita je u Bosnu i Hercegovinu najviše odlazila kava, šećer i riža. Samo je u srpnju 1849. god. morem u Split dovezeno robe u vrijednosti od 43.300, a istim putem izvezeno robe u vrijednosti od ciglih 5.300 fiorina.<sup>113</sup> Ali to nije bila, zasigurno, stalna praksa, nego tek jedan trenutak iz doba onemogućena kontaktiranja Dalmacije s Mlecima zbog njegove blokade od strane Austrije, bolje reći njene vojske.

Pedesetih godina toga stoljeća promet je brodova u splitskoj luci izgledao ovako:<sup>114</sup>

<sup>112</sup> DAZd, PSN, 1841, VII/1, br. 451/p; 1842, VII/1, br. 435/p; 1844, VII/1, br. 52/p; *Eco del Litorale ungarico*, 2, Trst, 1844., br. 64; *La Dalmazia*, 2, 1846., 12.

<sup>113</sup> *Glasnik Dalmatinski*, Zadar, 1849., br. 25.

<sup>114</sup> ZELIĆ-BUČAN, tab. XI; VOJNOVIĆ, *Cenni...*, tab. 38; NOVAK, *Split u svjetskom prometu*, 171.



<i>Godina</i>	<i>Ušlo</i>	<i>Izašlo</i>
1851.	1.804	1.750
1852.	2.509	2.459
1853.	2.945	2.829
1854.	2.960	2.993
1855.	2.709	2.580
1856.	2.004	1.480
1857.	1.446	889
1859.	1.207	887
1860.	1.303	881

Nije posve sigurno, ali je po svojoj prilici to bio cjelokupni lučki promet u Splitu tih godina, računajući pritom krcane i prazne brodove. Navedeni izvori pokazuju da je iz luke 1854. izašlo 1.097, a dvije godine zatim pak 1.081 prazan brod, bez ikakva tereta. Nadalje, očite su velike oscilacije, što je napose izraženo zadnjih godina toga razdoblja kad se dogodio nagli pad broja izašlih brodova, nerazmjerno onima koji su uplovili. Nije moguće razložno protumačiti tu pojavu odnosno stanje, ali su predstavljene brojke ipak neumoljive. Već na početku sljedećeg desetljeća uslijedio je porast lučkog prometa Splita, kada je, kao ono 1864. godine, odnos broja prispjelih i izašlih brodova bio približan (3.686 : 3.037).<sup>115</sup> Međutim, vrijednost tada prometane robe u luci uvelike je opala u odnosu na prethodno desetljeće. Ipak, i tada je vrijednost uvezene robe nadmašivala vrijednost izvezene. Zna se da je, recimo, 1852. god. preko splitske luke uvezeno najviše rukotvorne i kolonijalne robe, dok je izvezeno najvećim dijelom blago za klanje, stočni proizvodi, zasigurno bosansko-hercegovačke provenijencije, te domaće vino i maslinovo ulje. Ponekad su brojke o vrijednosti tih roba proturječne, različite. Naspram tomu, početkom šezdesetih slijedi njihov porast, opet više uvoza nego izvoza. Poslije brodova s austrijskom, tada je u luku prispijevalo najviše brodova s papinskom, napoletanskom i grčkom zastavom.<sup>116</sup> A to onda pretpostavlja i razmjerne trgovačke poslove u gradu.

Kako je pak izgledao onodobni robni promet splitske luke u usporedbi s nekim drugim dalmatinskim lukama, najbolje, čini se, pokazuje primjer 1873. godine. Promet predložimo tabelarno, izražen u tisućama fiorina.<sup>117</sup>

<i>Luka</i>	<i>Uvoz</i>	<i>Izvoz</i>	<i>Ukupno</i>
Zadar	3.319	1.278	4.597
Split	2.926	1.253	4.179

<sup>115</sup> *Navigazione nei porti austriaci 1864*, Trst, 1867., 56–57.

<sup>116</sup> VOJNOVIĆ, *Cenni...*, tab. 39; *Navigazione nei porti austriaci 1864*, 56–57; NOVAK, *Split u svjetskom prometu*, 171.

<sup>117</sup> FIJO, *Parobrodarstvo Dalmacije...*, 148, bilj. 384. Tada je Split pokušavao privući promet iz Panonije i Dunava, dajući veće značenje izvozu roba morem (JELINOVIĆ, 45).

Šibenik	992	626	1.718
---------	-----	-----	-------

Dakle, glede prometa roba, Split je te godine više od dvostruko morem uvezio nego izvezio. U tome je bio iza Zadra, ali znatno ispred Šibenika. Mnoge naznake daju naslutiti da je slično bivalo i poznijih godina toga i sljedećeg desetljeća, kada je udio Splita u tome postajao sve značajniji. Naime, već 1883. god. iz njegove je luke izašlo 2.235 brodova s 326.888 tona nosivosti, zahvaljujući najviše izvozu vina, ugljena i tupine (cementa).<sup>118</sup> To nam najbolje svjedoči promet kratkih brodova u njoj zadnjih godina XIX. stoljeća. Stoga evo i tih brojki svrstanih u tabeli:<sup>119</sup>

Godina	U š l o		I z a š l o	
	Brodovi	Tone	Brodovi	Tone
1889.	2.745	460.538		
1890.	2.687	504.419	1.942	479.982
1891.	3.057	525.534	2.063	495.288
1892.	3.038	483.749	2.209	456.657
1893.	2.929	485.227	1.182	119.946

Kako se vidi, daleko je veći broj brodova tada ulazio u splitsku luku negoli izlazio iz nje. Broj prispjelih brodova i njihova tonaža nisu se znatnije mijenjali odnosno rasli. Začuduje velik pad broja brodova i tonaže 1893. god., onih koji su isplovili iz nje. To nije moguće razložno objasniti. Ili se naprosto radi o tiskarskoj greški. Zadnjih godina XIX. st. u splitsku je luku uplovljavalo prosječno 3.952 broda, od toga 2.034 parobroda.<sup>120</sup> Na početku XX. stoljeća lučki je promet Splita naglo porastao, da bi 1910. iznosio 5.398 brodova s preko milijun tona nosivosti.<sup>121</sup>

Kako je to izgledalo u poredbi s nekim najvećim dalmatinskim lukama na raskršću XIX. i XX. stoljeća, pokazuju brojke iz nekoliko godina, pa ih donosimo u sljedećoj tabeli:<sup>122</sup>

<sup>118</sup> FIJO, *Parobrodarstvo Dalmacije...*, 238.

<sup>119</sup> *La Domenica*, Zadar, 1889., br. 5; *Smotra Dalmatinska*, 3, 1890., br. 9; NOVAK, *Split u svjetskom prometu*, 181; Isti, *Povijest Splita*, 380–381. Godine 1881. iz Splita je isplovilo 1.009, a sljedeće pak 1.775 parobroda (*Smotra Dalmatinska*, 5, 1892., br. 6).

<sup>120</sup> *Il Dalmata*, 33, 1898., br. 33.

<sup>121</sup> KEČKEMET, 1420.

<sup>122</sup> NOVAK, *Split u svjetskom prometu*, 182–183; Isti, *Povijest Splita*, 381–382; Dinko FORETIĆ, O ekonomskim prilikama u Dalmaciji u drugoj polovici XIX stoljeća do Prvog svjetskog rata, *Zbornik o hrvatskom preporodu u Dalmaciji i Istri*, Zagreb, 1969., 29.

<i>Luke</i>	1886.		1895.		1903.		1907.	
	<i>Brodovi</i>	<i>Tone</i>	<i>Brodovi</i>	<i>Tone</i>	<i>Brodovi</i>	<i>Tone</i>	<i>Brodovi</i>	<i>Tone</i>
Dubrov.	1.347	220.499	1.694	348.502	2.981	671.642	3.085	912.211
Zadar	1.108	197.533	2.444	503.224	3.801	789.663	4.002	832.787
Šibenik	1.373	206.507	2.428	324.449	3.355	483.367	3.359	494.525
Split	2.039	301.393	3.098	566.799	4.372	816.570	4.860	949.050

I iz ovako sporadičnih godina uočljiv je porast lučkog prometa svih ovih luka, kako brojem brodova, tako i njihove tonaže. To se napose odnosi na Split. Pretpostavljamo da brojke pokazuju promet brodova samo u jednom smjeru. Tako se splitska luka prometom učvrstila pri vrhu ljestvice luka Monarhije na trećoj poziciji, odmah iza Trsta i Rijeke.<sup>123</sup> Dakle, konačno je u tome Split prestigao dotle vodeći Zadar. Svejedno neki tvrde da je izvoz Splita tada bio malen. Naime, njemu je u tome počeo prijetiti Dubrovnik, koji se uvelike okoristio okolnošću što je bio željeznicom povezan s Bosnom i Hercegovinom.<sup>124</sup> Unatoč tome, Split je ostao značajnom lukom Dalmacije, koja je znala koristiti povezanost željeznicom s unutrašnjošću pokrajine i rudarsko-industrijskim resursima bliže okolice.

## V.

Dakako, pomorska je trgovina Splita s izvanpokrajinskim lukama postojala otprije, a nastavljena je i u XIX. stoljeću. To je, naravno, iziskivalo potrebu postojanja i djelovanja pomorsko-konzularne službe u gradu. U početku je najveće značenje pripadalo turskom eminu, jer je splitska trgovina najviše proistjecala iz Bosne i Hercegovine. Na raskršću XVIII. i XIX. stoljeća u Dalmaciji su nastupile značajne političke promjene. Pored turskog emina koji je zastupao interese Turske, svoj konzularni ured u Splitu uspostavlja Kraljevina Dviju Sicilija, na čijem je čelu bio Pietro dalla Costa.<sup>125</sup> Ista država je 1807. god. svojim vicekonzulom u Splitu i Sinju imenovala Tommasa dalla Costu, sina prije navedenog Pietra; njega je ubrzo zamijenio Vicko Vusio.<sup>126</sup> Francuzi u Splitu 1809. god. postavljaju svog konzularnog predstavnika u osobi M. G. de Giovannija, čija je dužnost bila surađivanje s konzulom Davidom u Travniku, a u svrhu osiguravanja Dalmaciji stalnih trgovačkih odnosa s turskim zaleđem. Godine 1812. Talijansko Kraljevstvo, dio Napoleonova carstva, u Splitu potvrđuje Domenika Castellija svojim konzularnim predstavnikom. Jedno je vrijeme i konzul David boravio u Splitu radi izgladivanja nekog spora s turskim vlastima, naravno trgo-

<sup>123</sup> NOVAK, *Povijest Splita*, 381–383.

<sup>124</sup> Filip LUKAS, *Jadran*, Rijeka, 1911., 64.

<sup>125</sup> Š. PERIČIĆ, Strani konzularni predstavnici u Dalmaciji za vrijeme mletačke, austrijske i francuske uprave, *Naše more*, 14, Dubrovnik, 1967., br. 3-4, 81; Vjekoslav MAŠTROVIĆ, Gusari u Dalmaciji u vrijeme ruske blokade Francuza u god. 1806. i 1807., *Pomorski zbornik*, 2, Zadar, 1964., 747.

<sup>126</sup> PERIČIĆ, Strani konzularni..., 82.

vačke naravi.<sup>127</sup> Ali nemirne prilike u Dalmaciji nisu dopustile razvijanje znatnijeg pomorskog prometa, pa je stoga i konzularna služba imala malo posla.

Kad su se nakon Napoleonova pada u Europi političke prilike smirile, to se odrazilo i na diplomatsko-konzularne odnose među državama, odnosno uspostavu konzularne službe. Već 1814. god. spomenuti Castaldi bio je postavljen za konzularnog predstavnika Dviju Sicilija u Splitu,<sup>128</sup> kojega već sljedeće godine zamjenjuje Pietro dalla Costa. Godine 1816. svoje konzulate u njemu uspostavljaju Papinska država (D. Ferracini) i Francuska.<sup>129</sup> Konzularno predstavništvo Kraljevstva Dviju Sicilija/Napuljskog Kraljevstva je 1822. promaknuto u rang vicekonzulata.<sup>130</sup> Međutim, ni ponovni pokušaj Francuske da ondje, 1838., uspostavi svoj konzulat nije uspio, pa je njen konzul u Trstu bio i dalje mjerodavan nad čitavim Jadranom u obnašanju povjerenih mu poslova. Turska je u nekoliko navrata (1845., 1848.) nastojala u Splitu uspostaviti svoj konzularni ured, ali joj je to uspjelo tek 1870. godine.<sup>131</sup> Nadalje, godine 1851. ovdje je otvorila svoj konzulat vojvodina Parma, 1855. to su uradile Prusija i Grčka, a potom i Belgija.<sup>132</sup> Netom sjedinjena Kraljevina Italija dokinula je konzularna predstavništva malih apeninskih država i uspostavila 1867. svoj konzularni ured u Splitu.<sup>133</sup> Godine 1890. Švedska i Norveška uspostavljaju svoj vicekonzulat na čelu kojega je Petar Katalinić, da bi dvije godine potom to uradila i Velika Britanija, ali u rangu počasnog konzulata.<sup>134</sup> Belgiju je dotle zastupao njen konzul u Trstu, a 1894. i ona je ovdje otvorila svoje konzularno predstavništvo (F. Katalinić).<sup>135</sup> Time je bila zaokružena mreža stranih konzularnih predstavnika u Splitu onoga doba.

Njihova dužnost bila je, naravno, zastupanje matičnih vlada u trgovinsko-pomorskim poslovima te promptno rješavanje nastalih problema u tom smislu. Većina tih ureda opstala je do 1914. godine. Tako je, pored Zadra i Dubrovnika, Split postao najznačajnijim sjedištem konzularnih ureda stranih država u Dalmaciji. Prva dva grada to su bila poradi svojeg posebnog političkog značenja, a Split pak poradi svog izuzetnog pomorsko-trgovačkog položaja, napose glede dubokog kopnenog zaleđa.

Bilo je tada, isključivo u drugoj polovini toga stoljeća, još ustanova čija je djelatnost bila usko povezana s pomorsko-trgovačkim poslovima grada i luke, a u prvom redu njegove transportne trgovine. Naime, ondje se uspostavljaju podružnice raznih banaka, osiguravajućih društava, predstavništva trgovačkih i prijevoznih društava i poduzeća iz razvijenih dijelova Monarhije, pa i inozemstva. Tako je, primjerice, osiguravajuće društvo "Slovenija" iz

---

<sup>127</sup> Isto mjesto.

<sup>128</sup> Š. PERIČIĆ, Diplomatsko-konzularna predstavništva stranih zemalja u Dalmaciji za vrijeme druge austrijske uprave, *Pomorski zbornik*, 6, Zadar, 1968., 603.

<sup>129</sup> Isto, 604.

<sup>130</sup> Isto, 605.

<sup>131</sup> Isto, 614.

<sup>132</sup> Isto, 610–611.

<sup>133</sup> Isto, 624.

<sup>134</sup> Isto, 616.

<sup>135</sup> Isto, 621.

Ljubljane još sedamdesetih godina uspostavilo svoje predstavništvo, koje se bavilo i kreditnim poslovima. Godine 1880. u Splitu je uspostavljena podružnica Bance Austro-Ungarice. Jednako tako je Riunita Compagnia assicurazioni generali (Trst – Mleci) tu uspostavila svoju podružnicu. Dapače, i praško osiguravajuće društvo “Slavija” je 1886. otvorilo svoje predstavništvo, što je također uradilo i Austro-francusko osiguravajuće društvo.<sup>136</sup> Početkom XX. stoljeća stranci pokazuju još veće poslovno zanimanje za Split i njegovu pomorsko-trgovinsku djelatnost, te tako pridonose jačanju kapitalističkih odnosa u njemu.

## VI.

Nakon svega iznesenoga moglo bi se zaključiti: svojim izuzetno povoljnim i privlačnim položajem negdje na sredini dalmatinske obale Split se okoristio tek djelomice. Ipak, već krajem prve polovice XIX. stoljeća, unatoč nekim zaprekama, on postaje “najveći i najprometniji” grad Dalmacije, “grad najživlji trgovinom”. Dapače, tada je stekao (1848.) i status slobodne luke. Međutim, tek u drugoj polovini XIX. stoljeća počinje znatnije rasti njegovo pomorsko-trgovinsko značenje, najviše zahvaljujući činjenici što je njegovo okružje bilo “najbliže trgovačkim središtima Bosne i Hercegovine...”, te europskoj konjunkturi trgovine vinom. Naime, Split se donekle uklopio u novonastalu situaciju u Italiji i Francuskoj, te iskoristio njihove nedaće glede oslabljene proizvodnje vina. Ponekad je njegov izvoz vina dostizao neslućene visine (600.000 hl), što je moralo rezultirati razmjerno visokom akumulacijom kapitala u gradu. Tome se djelomično pridružuje i izvoz ugljena, tupine i cementa, napose na raskršću XIX. i XX. stoljeća.

Dakako, u tijesnoj vezi s tim razvio se i njegov lučki robni promet, što je zorni pokazatelj razvitka grada u pomorsko-trgovinskom smislu. Štoviše, već potkraj XIX. st. splitska luka se prometom ustalila na trećoj poziciji u Monarhiji, odmah iz Trsta i Rijeke.

---

<sup>136</sup> GANZA-ARAS, 189.

*Šime Peričić*: A CONTRIBUTION TOWARDS THE DESCRIPTION OF MARITIME  
TRADE IN THE CITY OF SPLIT DURING THE XIXth CENTURY

*Summary*

In the paper the author attempts to give as fullest description as possible of the part played by the city of Split in Dalmatian maritime trade during the XIXth century. Truth to say, others have dealt with this but only in passing. Since blanks have remained in this endeavor the author felt prompted to address the problem with new insights founded generally on archival source which have yielded new verbal and numerical data. Namely, Split made efforts to use to its advantage its exceptionally favorable and attractive location in the middle of the Dalmatian coast through intermediary maritime trade. After the tumultuous period of Napoleon when it partially took advantage of the existence of the lazaretto and acted as a mediating point between the then hinterland and the North Adriatic harbors, the city underwent a period of stagnation caused primarily by the prohibition imposed on the passage of Turkish caravans. At one period of time the Split harbor was empty, inactive so that we read a contemporary remarking that this “brought tears” of sorrow to the eye. When authorities eventually issued a permit for the passage of the caravans the situation changed for the better (1845). In a short while Split became “a city lively with trade”, “the largest and the city most visited by travelers” in Dalmatia. However, it was only in the second part of the century that its maritime-trade significance began to grow primarily due to the exporting of wine, coal, cement clay and cement. The economic plight of Italian and French wines and their production was skillfully put to advantage so that the export of domicile wines into these and other countries reached unprecedented heights. All of this contributed to the accumulation of capital within the city and its spreading onto the European market. In connection to this the harbor traffic of Split developed so that by the end of the XIXth century it took third position within the Monarchy immediately below Trieste and Rijeka. This provided a boost to the economic growth of the city.