

Tema 4:

Dinko Foretić: EKONOMSKA PODOBA V DALMACIJI V DRUGI POLOVICI 19. STOL. DO PRVE SVETOVNE VOJNE

1. SPLOŠNI PODATKI O DALMACIJI IN NJENEM POLOŽAJU OD 1850 DO PRVE SVETOVNE VOJNE

A. PREDHODNE NAVEDBE

Ime Dalmacija v tem članku označuje politično tvorbo druge avstrijske uprave (1814 – 1918), katera je obsegala bivše beneške pokrajine Dalmacije, Albanijo (Boka Kotorska) ter Dubrovniško republiko. Severna meja Dalmacije je bil rt Kusač na otoku Grguru nad Rabom. Pokrajina se razteza SZ – JV in predstavlja dolg teritorij, najširši na območju Zadra. Celotna površina tega teritorija je 12. 840 km², od tega pripada otokom 2 387 km². Površina od 12 840 km² ali 1 284 000 ha je ponujala 268 000 ha kmetijskih zemljišč, 594 000 ha pašnikov,, 380 000 ha gozdnih površin, 13 300 ha jezer in močvirij, 28 000 ha nerodovitne zemlje.

B. ODNOS AVSTRIJE DO DALMACIJE IN NJEN POLOŽAJ V HABSBURŠKI MONARHIJI

Avstrija ni hotela vlagati oziroma voditi energično upravo na območju Dalmacije. Pred tem je bila Dalmacija 400 let pod vplivom beneške uprave. Šele zadnja leta avstrijske vladavine so pokazala malo tesnejšo vez z Dunajem.

Ko je bila Dalmacija priključena Avstriji, se je znašala na robu države, kot privesek cesarstva. Priključena je bila s strateškim namenom. A-O je Dalmacijo smatrala kot slabo razvito, siromašno, kmetijsko pokrajino. Bila je nepovezana z glavnimi trgovskimi potmi. Znotraj Dalmacija je slaba povezava ter je brez surovin za razvoj industrije.

C. PODATKI O PREBIVALSTVU DALMACIJE IN POKLICIH

Osnovi podatki o poklicih so bili objavljeni v službenih izdajah. Podatki so skrčeni in so prikazani v tabeli. (tabela str. 11)

Pri vseh popisih se ni uporabljala ista metodologija. Uporabili so preizkuse, da bi podatke poenotili. Potrebno je razložiti spremembe, ki so bile izvedene pri tem delu. Pri vseh 6 popisih prebivalstva so obstajale štiri osnovne veje dejavnosti prebivalcev:

1. kmetijstvo, gozdarstvo, ribolov; leta 1857 so ribiči in mornarji skupaj šteti (13 484), zaradi tega so v statistični tabeli napisani v rubriki: zaposleni v trgovini, bankirstvu in prometu.
2. industrija, obrt z rudarstvom
3. trgovina, bankirstvo, promet
4. uradništvo, vojska, upokojenci, duhovništvo, samostojni podjetniki

Leta 1857 so bile v okviru vsake veje dejavnosti dve kategoriji poklicev: lastniki ali delavci. V popisu leta 1869 so bile veje dejavnosti razdeljene v tri skupine: a) lastniki ali samostojni podjetniki; b) zakupnik; c) **namještenci** ? v industriji in v trgovini so bili razdeljeni na

delavce; d) stalni delavci; e) dninar. Četrta veja je bila določena brez prej označenih kriterijev ali po vrsti poklica.

V popisu prebivalstva leta 1857 in 1869 so spadale v posebno skupino osebe do 14. leta in starejši od 14. letu brez poklica. Pozneje so jih preimenovali v neaktivne/neproductivne člane gospodinjestev. Leta 1869 so bile v posebno kategorijo razvrščene hišne pomočnice in služabniki v mestih ali gradovih. Leta 1857 je prikazana posebna skupina poklicev: ostali služabniki, dninarji, mornarji, ribiči.

Popis prebivalstva 1880 ja vse veje dejavnosti razvrstil v 5 rubrik: a) neodvisna/samostojne oseba; b) poslovneži; c) delavci; d) člani gospodinjestva brez poklica; e) služinčad.

V popisu 1880 so bili kmetje posebno prikazani v vseh vejah dejavnosti. Za popis leta 1890 in 1900 so ostali isti kriteriji, s tem da kmetje in zakupniki niso posebej obravnavani, ampak spadajo posebej v kmetijstvo. Leta 1890 je bila uvedena rubrika dninarji. V to skupino spadajo prebivalci, kateri niso člani gospodinjestva, ampak so plačani dnevno.

Popisu leta 1910 je bila dodana posebna rubrika zakupnike in vajence. Torej je bilo skupaj 9 rubrik: a) neodvisne/samostojne osebe; b) zakupnik in kolon ?; c) uradniki; d) dninarji; e) vajenci, f) delavci; g) družinski člani, ki delajo v določeni gospodarski dejavnosti; h) družinski člani brez poklica; i) služinčad. Zaradi poenotenja podatkov, so jih skrčili

- a) kmetje in zakupniki so bili v rubriki lastniki (samostojne osebe). V isto rubriko so bili razdeljeni leta 1890 in 1900.
- b) v rubriki delavci obsega: delavce, dninarji, družinski člani, ki delajo v določeni gospodarski dejavnosti, vajence
- c) v rubriki služinčad spada: družinski člani brez poklica, hiše pomočnice
- d) zadnjo vejo dejavnosti se deli v tri rubrike: državni in občinski uradniki, oficirji, podoficirji
- e) 1857 in 1869 rubrika hišna pomočnica in osebe brez poklica so prikazane v skupni številki.

Tako skrčeni in stisnjeni statistični podatki, dajo jasno sliko dalmatinskega prebivalstva.

V tabeli je prikazano razmerje med aktivnim in vzdrževanim prebivalstvom, njihovo strukturo in rast, v celoti in v posameznih vejah dejavnosti: (tabela 12, 13)

Od leta 1880 je mogoče točno procentualno določiti prebivalstvo, ki se ukvarja z določeno vejo dejavnosti.

2. KMETIJSTVO, GOZDARSTVO IN RIBIŠTVO

A. SPLOŠNE ZANČILNOSTI O KMETIJSTVU

(tabela str. 14)

Iz tabele je razvidno, da se večina prebivalcev Dalmacije ukvarja s kmetijstvom, kljub siromašni in slabo rodovitni prsti za kmetijske pridelke. Specifičnost dalmatinskega podnebja (poletna suša) prav tako vpliva na kmetijstvo. Podnebje in prst v Dalmaciji ni ugodna za žitarice, vendar je bila kar polovica kmetijskih površin zasajena z žitom. To pa ni zadostovalo za prehrano prebivalcev. Velike količine žita so uvažali.

Gozd (okoli 380 000 ha) in pašniki (okoli 594 000 ha) so zavzemali največji delež v Dalmaciji.

Povprečje letnega pridelka žita je bilo v Dalmaciji najnižje, v primerjavi z Avstrijo. V Avstriji je bila Dalmacija pokrajina z največjim deležem kmetov, vendar je po ha donosu prispevala najmanj. Slednje se ne utemeljuje le z slabo rodovitno prstjo, poletno sušo, ampak tudi z zaostalo in neracionalno obdelavo prsti. Dalmatinski kmet je bil kmet ali polkmet do gospodarja zemlje, to je bil tudi eden izmed razlogov, da se ni trudil vlagati v delo. Veleposestnik se ni ukvarjal s kmetijstvom, ampak je dal zemljo v zakup. 320 lastnikov je imelo v lasti okoli 92 000 ha zemlje. 49 000 lastnikov zemlje niso imeli večje od 2 ha. To je tudi razlog za tako slabo letino žita.

Po podatkih iz 1925 so bile v koloniziranem odnosu 96 953 kmečkih družin ali 4/5 prebivalstva. V primerjavi z letom 1902 število mnogo večje. Razliko lahko razložimo, da podatki iz leta 1902 predstavljajo lastnike. Podatki iz leta 1925 pa posestne odnose. Razlika v številkah na nek način prikazuje kompliciranost kolonizacijskega sistema v Dalmaciji. Ostanki fevdalnih odnosov so onemogočali razvoj kolonizacije (to se je rešilo šele leta 1918). Slednje za sabo povleče poleg državne uprave še politične in ekonomske dejavnosti v pokrajini.

V Dalmacijo je leta 1878 po naročilu Ministrstva trgovine na Dunaju prišel Leopold Stockhammer. Njegova naloga je bila da prouči način kako bi se proizvodne možnosti bolj koristile in s tem povečale industrijsko in trgovsko dejavnost. Predlagal je ukinitvev kolonij, saj bi s tem okrepil trgovsko – industrijske vezi v dubrovniškem-kotarskem in zadarskem okrožju. Okrožja niso sprejela predloga. Oba okrožja so ščitila interese lastnikov zemlje. Verjetno je bilo isto v splitskem okrožju.

Iz srednjega veka se je »vlekla«obveza do župnika. Dalmatinskega kmeta je to dodatno obremenilo.

B. VINOGRADNIŠTVO

Vinogradništvo je bilo od nekdanj najpomembnejša kmetijska oblika primorskega in otoškega dela Dalmacije. Po letu 1850 je postalo dominantno. Vinogradov je bilo več kot 80 000 ha. Z gojenjem trte se je ukvarjalo okoli 70 000 družin. Do prve svetovne vojne so v enem letu proizvedli 1 000 000 – 1 200 000 ha litrov vina, od tega so polovico prodali. Vino je bilo v Dalmaciji najpomembnejše izvozno sredstvo. Na 1 ha vinograda se je povprečno pridelalo 15 ha litrov vina. Vendar v primerjavi z Avstrijo je to majhen procent.

V drugi polovici 19. stol v vinogradništvu nastane kriza, zaradi objektivnih razlogov v evropski proizvodnji vina. Ker je bilo vinogradništvo važna veja gospodarstva prebivalcev, je ta kriza vplivala na spremembo strukture kmetijske proizvodnje, to je obseg vinogradniških površin na škodo drugih kmetijskih kultur. Kriza je bila vzrok za izselitev prebivalcev konec stoletja.

Po letu 1850 je italijanske vinograde zajela bolezen lug. V tem času so dalmatinski kmetje svoja vina prodajali (po visokih cenah) v Italijo.

Krimska vojna (1853-1856) je uničila dalmatinske vinograde. Kmetje so na novo začeli saditi trte, tudi na prejšnja območja oljk. V tem času se je vinogradništvo razširilo v notranjost Dalmacije.

V Italiji so z žveplom uničili lug. Dalmatinsko vino se ni več izvažalo v Italijo. Dalmatinske trte so tudi zbolele za lugom. Ker jih niso takoj zdravili, so kmetje občutili veliko škodo.

Leta 1868 zbolijo (zaradi filoksere) vinogradi v Franciji. Dalmatinskim kmetom se ponudi novo tržišče. Francoski trgovci so ugotovili, da če zmešajo dalmatinsko in francosko vino dobijo podobno njihovo **bordoško** vino. Za izvoz je dalmatinskim kmetom prinesel velik dobiček. Leta 1871 prvo ustanovljeno vinarsko društvo v Splitu je odprlo izvoz. Izvozilo se je 500-600 000 hl/leto. Dalmatinski kmetje so začeli gojiti boljšo trto. Ker je francosko tržišče povpraševalo le po črnem vinu, so opuščali druge sorte trt in širili vinograde na račun oljk.

V 80-tih letih 19. stoletja je vinograde napadla bolezen peronaspora. Ko je Francija obnovila vinograde, je dalmatinske vinograde zajela filoksera. Italija je prav tako izgubila tržišče in postala na A-O tržišču konkurenca dalmatinskim vinom. Leta 1882 sta A-O in Italija sklenili posebno klavzulo o trgovanju vina. A-O tržišče postane nasičeno z vinom, zato začne cene upadati (20-30 forinti po hl, so po dogovoru padle na 6-12 forinti na hl).

Dalmacija je bila v veliki ekonomski krizi, kar je razlog za izseljevanje prebivalstva v S in J Ameriko.

Leta 1894 dalmatinske trte napade še filoksera. Bolezen, upad cene vina ter ne pomoč države, so razlogi da mnogi kmetje niso imeli moči niti sredstva, da obnovijo vinograde. To je postopoma vodilo v propad vinogradništva. Dalmatinske politične organizacije so se borile za ukinitev vinske klavzule (bila ukinjena po letu 1898). Predvsem otoško prebivalstvo se je začelo ukvarjati s pomorstvom, službo v mestu, obdelavo tuje zemlje.

C. OLJČNI NASADI, VINOGRADI IN INDUSTRIJSKE RASTLINE

Druga najpomembnejša veja kmetijstva je oljarstvo. V drugi polovici 19. stol, se je število oljčnih nasadov zmanjšalo na račun vinogradov. Ob koncu stoletja je bilo z oljkami zasajeno čez 32 000 ha ali po drugih podatkih več kot 50 000 ha. Več je podatkov o številu oljk. Na začetku stoletja je bilo okoli 4 milijone dreves. Čeprav je oljka nestalna in občutljiva na bolezen, se je smatralo da vsako drevo da 1 kg olja letno. Letno je bil proizvod 40-50 000 kvintal (100 kg) olja. Slaba lastnost oljk je tudi, da kasneje obrodi plodove (olive). Oljčni nasadi ne potrebujejo veliko nege, zato je oljarstvo dopolnilna panoga vinogradništva.

Pridelava olja je bila v Dalmaciji primitivna, kot pridelava vina. Izvoz je bil osredotočen na industrijsko olje in ne na prehranske izdelke. Trgovci so kljub slabemu olju dodali primesi in mešanico prodajali v Trstu pod imenom Dalmatinsko olje. Naporna prizadevanja kmetijskega nadzornika Zottija in »Zemaljskog gospodarskog vijeća« so uspelo ob koncu stoletja prepričati tržaške trgovce in organe, da je dalmatinsko olje prav tako dobro kot francosko in italijansko. Po letu 1905 so nastajale moderne oljarne in oljne zadruge v otoških mestih. Centralno skladišče je bilo v Zadru. Potrošnja olja v pokrajini je bila 300 vagonov na leto, ostalo pa se je izvozilo v Trst ali v druge kraje.

Sadna dreves v tistem času so bila: mandeljni, fige, posebna vrsta višnje, katera je zaradi posebnega okusa in arome postala prvorazredna surovina za proizvodnjo likerja. V Zadru se je razvila močna industrija likerstva, katera je bila cenjena v evropskem in svetovnem tržišču.

Pomemben je bil tudi tobak. Tobačni cvet se je uporabljal v obliki praha za uničenje mrčesa, hišnih in živalskih zajedavcev. Dalmatinski tobak, zaradi dobre klime in prsti, je imel dobro kvaliteto. Letna proizvodnja je znašala 150 vagonov letno. Dalmatinski tobak se je dobro prodajal, dokler se na tržišču ni pojavil japonski tobak. K opuščanju gojenja tobaka, je pripomogla tudi iznajdba sintetičnih sredstev za uničenje mrčesa. Leta 1814 so avstrijske oblasti prepovedale gojenje tobaka. V 80-tih letih 19. stol. so oblasti dovolile gojenje tobaka le na območju Zagorja. Pokazalo se je, da je dalmatinski tobak dobre kvalitete, kar nam pričajo naslednji podatki: 1895 je bilo posajeno 35 000 strokov tobaka, kateri so dali 89 vagonov tobaka; 1909 pa 89 000 strokov dalo 364 vagonov tobaka. Država je kontrolirala sajenje tobaka. Uredi za odkup tobaka s skladišči so bili v: Vrgorcu, Imotskem, Drnišu, Biogradu, Splitu, Trogiru, Metkoviči, Grižu, Zadaru. V času ko je filoksera uničevala vinograde, je gojenje tobaka rešilo mnoge kmetije bede.

Gojenje rožmarina na Hvaru in Visu, **kadulj** ? v Dubrovniku in Trogirju, lovoriko v Boki Kotorski in drugih aromatičnih rastlin, katere se izkoriščali v medicini in industriji. Vse našete rastline so nudile dodaten poklic prebivalstvu.

D. ŽIVINOREJA

O živinoreji v Dalmaciji se lahko na splošno reče, da je zaostala v razvoju. Najvažnejša veja živinoreje je bilo ovčarstvo. Dalmacija je leta 1990 imela 888 039 ovc ter 1496 na 1000 prebivalcev. Po številu, vendar ne po kvaliteti, je Dalmacija imela največ ovc. Ovčje mleko, meso in volna, so bili slabe kvalitete. Poskusi križanja vrst ovc so bili neuspešni.

Predelava mleka je bila v glavnem primitivna. Največ se je proizvajal sir, kateri je kljub primanjkljajem, bil dobre kvalitete. Poudarja se izdelava sira na severnih otokih (Silba, Olib, Pag, Rab). Ovce so gojili na višji nadmorski višini. Ta sir se ja na tržišču A-O dobro prodajal.

Večje pridelave mleka je bila v letih 1894 do 1910. Leta 1910 je bila le mlekarska zadruga v Zemuniku kot članica »Zadružnog saveza v Spiltu«.

Ostale veje živinoreje, niso predstavljale pomena. Po številu je ovci sledila koza.

E. RIBIŠTVO

Veliko prebivalstva se je ukvarjalo z ribištvom, vendar profesionalno zelo malo. Ribolov je potekal ob obali v sezoni maj – oktober. Smatra se da se je na 100 000 prebivalcev 493 oseb ukvarjalo z profesionalnim ribištvom. Ostali (teh je bilo 7000 –10 000) so bili kmetje, katerim je ribolov predstavljal dodaten zaslužek.

V ribištvu je bilo malo najemniških delavcev. Lastniki ladij in mrež so bili družinski. V morju so bile neprofesionalne ribe in ribiška oprema ni bila vrhunska.

Leta 1909 je 19 707 dalmatinskih ribičev z 4754 ladjami ulovilo ribe v vrednosti 7 468 016 kron.. Na Dalmatinskega ribiča je prišlo 450 kron. To je bilo malo. Razlogi so: pomanjkanje

kapitala, nepoznavanje racionalnega načina ribarjenja, ni dobre ladijske opreme, slaba železniška povezava med dalmatinskimi lukami in Monarhijo.

Ribolov je v Dalmaciji napredoval v letih 1878 in 1910. Povprečni letni ulov rib ribičev na področju Istre, Hrvaškega primorja in Dalmacije je znašal v sedemdesetih letih 65 000 q, v letu 1907 pa samo dalmatinskih ribičev znašal 100 000 q. Predvsem slabe prometne povezave so onemogočale prodajo svežih rib. Veliko plavih rib so solili in prodajali tovarnam za proizvodnjo ribjih konzerv.

Gojili so tudi školjke (kamenice). V Sutvidu na dnu Peljškog (stonskog) zaliva je bilo od 1889 podjetje za kulturo kamenica. Prebivalci otoka Krapnja so se ukvarjali z gojenjem spužev. Leta 1911 je bila ustanovljena Ribiško – spužarska zadruga. Vključevala je 74 ribičev in 37 ladij. Ulov spužev je znašal 70 do 100 000 komadov na leto. Na otoku Zlarinu so se prebivalci ukvarjali s koraljarstvom. V drugi polovici 19. stoletja je ta panoga izgubljala na pomenu, ker je bil ulov problematičen. Na koncu stoletja se je Italija pojavila na tržišču konkurenca koraljarstva. Na otoku Zlarino je cena koral padla, da se nadaljnje izkoriščanje ni izplačalo. Na koncu stoletja so se le 3 ladje ukvarjale z ulovom kolar.

Sladkovodni ulov je bil na Vranskem jezeru in reki Neretvi. Skupni ulov rib na Vrani in Neretvi je znašal okoli 600 kvintala na leto.

F. GOZDARSTVO

V Dalmaciji so gozdne površine zavzemale 30% celotne zemlje (380 000 ha). Gozdove so sekali brez pomisleka. Gozdne površine in pašnike so izkoriščali za pašo živine, posebno koze. Veliko gozdov, posebno v primorju, je bilo izkoriščenih za pridobivanje novih kmetijskih področij za sajenje trte. Prebivalci so izkoriščali gozd tudi za drva in ponekod tudi za rokodelstvo. Dalmatinski gozdovi so bili izpostavljeni požarom zaradi poletne vročine.

Največji del gozdnih površin in pašnikov je bil v lasti občine (od 380 000ha gozdnih površin je bilo v lasti občine okoli 200 000 ha). To je glavni razlog, da so gozdove izsekavali. Gutenberg je predlagal, da se občinske gozdne površine in pašnike razdeli med prebivalstvo in le en del ostane v občinski lasti. Leta 1876 je bil sprejet zakon o razdelitvi obdelovanje občinskih pokrajin v Dalmaciji. V praksi se zakon ni uporabljal. Velika večina gozdnih površin se je že leta 1850 znašla v degradiranem stanju. Vendar so še vedno gozdove izkoriščali za pašo živine in sekanje drv. Tako so nastala opustošena območja. Od 70-ih let dalje so na nekaterih območjih preprečili na daljne uničenje gozda. V zadnjih 30-ih letih avstrijske uprave v Dalmaciji so območja pogozdovali. Omejevali so tudi število koz. Leta 1857 so našteali 424 000 koz, leta 1890 pa 169 000 koz. 150 000 ha gozdnih površin in 247 000 ha pašnikov je bilo »osvobojenih« kozje paše. Strogo prepovedano je bilo izkoriščanje 80 000 ha gozdov in 17 000 ha pašnikov. Vse te naštete površine so bile izpostavljene naravnemu pogozdovanju.

Organizirana je bila mreža gozdnih čuvajev, katera je vključevala 5 gozdarjev, 6 nadlogarjev in 500 logarjev. Finančna sredstva so dobivali iz državne, pokrajinske in občinske uprave.

3. PREDELOVALNA DEJAVNOST

A. SPLOŠNE ZNAČILNOSTI

Po statističnih podatkih se je z industrijo in rokodelstvom ukvarjal majhen delež prebivalstva. Število zaposlenih v industriji in rokodelstvu je naraslo v letih 1890 do 1900 in nato 1900 do 1910. Takrat je Dalmatinska industrija naredila prvi odločen razvojni korak, vendar prepozno. V primerjavi z ostalimi pokrajinami v A-O je bila Dalmacija v zaostanku. Napredni korak v industriji, je bil odgovor na dolgo stagnacijo. Leta 1910 je bilo okoli 7% prebivalcev zaposlenih v industriji.

V času razvoja industrije in rokodelstva je naraslo število prebivalcev v Splitu in Šibeniku. Po popisu prebivalstva leta 1880 je imela Dalmacija samo dva mesta, katera sta imela preko 10 000 prebivalcev (Split, Zadar). Dubrovnik je imel 7248 prebivalcev, Šibenik 6858. Peto največje mesto je bilo Blato na Korčuli, s 4075 prebivalci. Večji del prebivalstva Splita in Šibenika se je ukvarjal s poljedelstvom. V Zadru, kot glavnem kraju pokrajine, je bilo velik delež uradništva in vojske.

Popis leta 1910 poroča, da je v Splitu živel 21 409 prebivalcev, v Zadru 14 056 ter v Šibeniku 12 588, Dubrovnik pa 8 958. Le Šibenik in Split sta imela rast števila prebivalstva. Razlog je bil naravni prirast in migracije.

Izgradnja cementarne v Splitu in izvoz cementa, sta pripomogla k razvoju mesta. V Šibeniku je bila tovarna kalcijevega – karbida in cianamida (apno, premog, električna energija) in skladišče za izvoz drv.

Vzroki za slabo razvito industrijo so: pomanjkanje kapitala oziroma nepravilno razporejen kapital, slaba železniška povezava z A-O, malo premoga, slabo obrtno znanje. Ivanišević pravi, da Dalmacija ni siromašna. Računa se, daje Dalmacija imela 100 milijonov dalmatinskega denarja, od tega skoraj $\frac{3}{4}$ je bil vložen v vrednostne papirje, sodne pologe, jamstva, a le $\frac{1}{4}$ denarja je bila namenjena domači industriji in trgovanju. Mirković pravi, da se večina prebivalstva ukvarja s trgovino, pomorstvom in kmetijstvom.

Knez Borelli je dobil veliko državno pomoč, ko je prodal svoj fevd. Denar je vložil v gradnjo stanovanj. V Dalmaciji se je še vedno odražalo fevdalno mišljenje.

Glavni vzrok za zaostanek industrije je kapital in zanimanje ljudi, ki imajo denar, za razvoj industrije. Industrijski obrati v Dalmaciji so bili zgrajeni z italijanskim kapitalom. Državni denar se je porabil za gradnjo železnic, pristanišč, vzdrževanje cest, vzdrževanje vodotokov. Za razvoj energetskih izvirov (para, elektrika), katere bi pospešile razvoj industrije država ni vlaga nič. Rudniki premoga so bili v rokah tujcev.

B. RAZVOJ ENERGETSKIH VIROV

Pomanjkanje energetskih virov je v Dalmaciji predstavljal problem. V Dalmaciji sta bila dva nahajališča premoga v bazenu Promine (Siverič in Velušić). Bile so v lasti podjetja »Monte Primina« s sedežem v Trstu (Siverič) in »Dalmatia« d.d. (Velušić). V večini je kapital italijanski. Italija je bila revna s premogom, zato je večino premoga izvozila v Trst (po letu 1900 do vojne okoli 130 000 in 150 000 ton letno). Izkoriščenje ostalih nahajališč premoga v okolici Sinja in Skradina, Kolane na Pagu, Strmica pri Kninu ni imelo velikega pomena.

V rudniku Siverića in Velušića je bilo po letu 1900 zaposlenih okoli 800 delavcev. Delavci so prihajali iz podeželja in še vedno se bili navezani na kmetijstvo. Tu je bila največja zaposlitvena moč.

Dalmacija ima vodno moč. Na reki Krki in Cetini je bila ta vodna moč slabo izkoriščena. Šele konec 19.stol. so zgradili prve HE. Prva je bila zgrajena leta 1895 na slapu Jaruga na reki Krki. Bila je v lasti podjetja »Ante Šupuk in sin«, namenjen potrebam mesta Šibenika. HE je imela moč 200 HP. Podjetje »Sufid« d.d. iz Trsta je gradili HE za industrijske obrate. V začetku je bil kapital večinsko italijanski, kasneje pa so prevladali avstrijski delničarji. Podjetje je zgradilo HE u Jaruzi leta 1904 (moč 700 HP), pri slapu Manojlovac na Krki leta 1906 (moč 24 000 HP). Obe sta bili zgrajeni za potrebe njihove tovarne karbida in cianamida v Šibeniku. Tretjo HE je zgradila na reki Cetini, leta 1912 (moč 36 000 HP). Ta HE je bila v Dalmaciji najmočnejša in je bila namenjena tovarni karbida in cianamida v Dugom Radu pri Omišu. Podjetje »Monte Primina« je leta 1909 zgradilo HE na Roškem slapu na Krki. Namenjena je bila za elektrifikacijo premoga v Siveriću in Velušiću. Bila je še ena mala HE, namenjena za tovarno cementa.

Dubrovnik in Zadar sta imela termo centrale za oskrbo mesta.

Moč Dalmatinski rek do 1.sv.v. je bila izkoriščena 69 326 HP. Vse HE so bile zgrajene ne v 12 letih s pomočjo tujega kapitala.

C. MINERALNE SUROVINE ZA INDUSTRIJSKO PREDELAVO

Z mineralnimi surovinami je bila Dalmacija siromašna. Železovih rudnikov za izkop večjih količin ni bilo. Premog se je nahajal le v bazenu Promine in Sinja. Najpomembnejši je bil lapor (za cement). Na podlagi te surovine se je izoblikovala industrija cementa. O boksitu se takrat ni govorilo. Skromno izkoriščanje boksita je bilo n otoku Rabu, na območju Drniša in na otoku Pagu. Celotni izkop boksita v treh letih (čas vojne) je znašal okoli 100 000 ton. Vse se je izvozilo v Nemčijo. Kasneje se je izkazalo, da je dalmatinski boksit dobre kvalitete in se je šele po vojni izvažal v večjih količinah.

Apnenec je služil za predelavo karbida in cianamida in za gradnjo hiš. Kamnoseštvo je bilo na Korčuli, Braču in v bližini Trogira. Majhen obrat kamnoseštva je bil na Hvraru, okolici Splita, Omišu. V Selcima in Pučišću je bila ustanovljena kamnoseška zadruga. Kamnoseška obrt je zaposlila 425 kamnosekov (od tega na Korčuli 110), kateri so bili zaposli v 165 obratih. Na Korčuli je bila tudi kamnoseška šola.

Nahajališče asfalta najvažnejše in najboljše kvalitete je bilo v Paklini pri Vrgorcu. Kljub dobi kvaliteti, vendar zaradi slabih prometnih povezav, izkop ni presegal preko 30 000 kvintala letno. Od leta 1898 je bilo nahajališče v rokah dunajskega podjetja »L. Konig in sin«. Od leta 1908 pa v lasti »Adria«, ki je imela v svojem lastništvu še druga nahajališča asfalta. Rudnik v Paklini je zaposloval 30 – 50 delavcev in je deloval z enim strojem (moč 12HP). Vsa proizvodnja asfalta se je izvozila v Nemčijo in malo v Italijo.

D. INDUSTRIJA CEMENTA, KARBIDA IN CIJANIMIDA, PROIZVODNJAMORSKE SOLI, OPEKE, APNA...

Najvažnejša surovina je bilo apno, katero se je nahajalo na območju Torgira in Makarske. Najvažnejše nahajališče je bilo v bližini Splita in Omiša. Izkopavanje apna se je začelo v 60.-tih, s prodajo same surovine in predelavo v tovarni. Prva tovarna cementa je bila zgrajena z italijanskim kapitalom v Splitu, leta 1865. V začetku je tovarna proizvajala slabo vrsto apnenca (roman-cement), leta 1880 pa je začela s proizvodnjo portland-cement. V zadnji fazi delovanja tovarne je zaposlovala 100 delavcev in proizvedla 2600 vagonov cementa.

Velika povpraševanja cementa v Italiji in drugje v svetu so sprožili novo gradnjo cementne tovarne. Zgradili so jo leta 1904 v bližini Solina. Zaposlovala je 600 delavcev in proizvedla 6 000 vagonov letno cementa. V Majdanu pri Solini je bila zgrajena največja tovarna, katera je imela tudi svojo HE. Proizvedla je med 10 – 16 000 vagonov cementa letno in zaposlovala okoli 1000 delavcev. Zgrajena je bil tudi tovarna v okolici Omiša, zaposlovala je od 150 – 200 delavcev in proizvedla 2000 vagonov letno. Leta 1914 je bila zgrajena še tovarna Kaštel – Sućurcu. Proizvedla je 15 000 vagonov cementa letno. Za izgradnjo je pripomogel italijanski, francoski, nemški in madžarski kapital. Pri izgradnji tovarni v Omišu je bil tudi domači kapital. Skupne investicije za izgradnjo cementa so bile 12 milijon kron.

Zaradi proizvodnje cementa v svetu in drugih avstrijski deželah je cena cementa padal v letih 1908 in 1909 od 5.20 kron na kvintal na 3 krone. Dalmacija je za svojo rabo potrebovalo malo cementa, večinoma ga je izvozila.

Poleg tovarne cementa so bila tudi podjetja, ki so se ukvarjala z izvozom apna v Italijo in Egipt. Izvozilo se je 500 000 ton letno.

V Šibeniku, Dug Rat pri Omišu se je razvila industrija kalcijevega karbida in cianamida. Ta industrija je bila važnejša od industrije cementa, ker je bila pogojena za razvoj energetskih virov. HE so se v večini zgradile zaradi potreb izkopavanja kalcijevega karbida in cijanida.

Podjetje »Sufid« je zgradil leta 1904 prvo tovarno v predmestju Šibenika. Prvotno je proizvajala karbid, kasneje pa cianamid, umetno gnojilo, ki se je pridobivalo z delovanjem dušika na kalcijev karbid. Tovarna je imela 32 peči in je lahko proizvedla 1800 vagonov kalcijevega karbida in 700 vagonov cianamida. Zaposlovala je okoli 800 delavcev.

Povpraševanje karbida je bilo veliko. Stroški vlaganja podjetja »Sulfid« so se hitro izplačale. Podjetje je imelo v svojih rokah tudi italijansko tovarno karbida.

Tovarna v Dolgom Ratu je začela delovati leta 1913. Bila je opremljena z modernimi pečmi, katere so letno proizvedla 2400 vagonov karbida. Zaposlovala je okoli 500 delavcev.

Obe tovarni sta skupaj proizvedli 1/6 svetovne proizvodnje karbida.

Izkoriščanje morske vode za sol, je imelo v Dalmaciji dolgo tradicijo. Znane so soline na Pagu, Stone, Rabu. Soline na Rabu so bile v privatni lasti, vendar ni podatkov o njeni proizvodnji. Soline na Pagu so bile prvotno v zasebni lasti, kasneje pa so prešle v državne roke. Leta 1909 je površina solin znašala 1 128 000 km². Na tem območju se je lahko pridelalo 600 vagonov letno, vendar te številke ni dosegla nikoli. Soline v Stonu so bile v državnih rokah, s površino 450 000 km². Največja proizvodnja je bila leta 1904 in sicer 236 vagonov.

Proizvodnja soli je odvisna os vremenskih situacij. V normalnih pogojih je proizvodnja soli bila me 200 in 400 vagonov letno.

V Splitu je bila znana livarna zvonov in nekatere večje mehanske delavnice v Zadru in Splitu. V Zadru je bila tovarna stekla. Tovarne opek so bile v Kninu, Tivtu, Krtolama, Kuparima pri Dubrovniku in Imotskem. Leta 1902 so zaposlovala 52 delavcev (brez Imotskega).

Za proizvodnjo apna je bilo 7 pogonov, kateri so proizvedli 70 vagonov apna dnevno. Največ so bile »Sufidove« tovarne apna v Dugom Ratu in Šibeniku.

V grafični industriji je bilo veliko obratov, vendar so vsi imeli majhno kvaliteto. V Zadru in Splitu je bilo 6 tiskarn, tri v Šibeniku, Dubrovniku in ena v Kotoru.

E. PREDELAVA RIB, PROIZVIDNJA LIKERJA IN OSTALIH ARTIKLOV NA BAZI POLJEDELSKIH KULTUR

Poljedelstvo zaradi svoje zaostalosti ni zagotavljalo dovolj surovin za razvoj industrije, potrebno pa je tudi poudariti, da pa se mnoge surovine, ki jih je proizvajalo poljedelstvo niso industrijsko izkoriščale v Dalmaciji. Čeprav je Dalmacija proizvajala velike količine tobaka, vseeno na njenem območju ni bilo niti ene tobačne tovarne. Že prej smo govorili o tem, da je bila proizvodnja vina na nizki stopnji in to samo zaradi pomanjkanja solidno opremljenih in suvremenih(?) pridelovalnih obratov.

Na splošno je za poljedelsko dejavnost, ki bazira na poljskih surovinah značilno, da se se v njej prepletata obrt in industrija in je zato težko postaviti mejo, kje se neha obrtna in kje začne industrijska proizvodnja.

Pri poljščinah se je že pred XIX. stoletjem razvila proizvodnja likerjev, ki je dolgo časa nosila pečat obrtništva. Zadar je bil kot center te industrije. Zadarski likerji, maroskin (rozalija) in višnjevca (cherry brandy) so postali znameniti in cenjeni v Evropi kot odlična pijača in so imeli zato zagotovljeno prodajo. Juros pravi, da je bilo v celi Dalmaciji 18 podjetij za proizvodnjo likerjev, od tega 3 v Splitu (Marpurgo, Burolič, Fabia), 2 v Šibeniku (Matavulj in Jelič) dve v Budvi, ostale pa v Zadru (Drioli, Luxardo, Vlahov, Pivac...). Podjetja v Zadru so pripadale italijanskemu ostale pa nacionalnemu kapitalu.

Ni nam znano koliko je znašala celotna proizvodnja likerjev, niti koliko delavcev je bilo zaposlenih v tem segmentu predelovalne dejavnosti. To niso bili veliki obrati, zato se da sklepati, da je bilo v njih zaposleno največ 300-400 ljudi. Proizvodnja pa je večkratno presegala potrebe domače porabe, zato se je največ izvozilo v ostale dežele Avsto-Ogrske ter na druga evropska in svetovna tržišča.

Poleg likerja so se izvažale tudi sveže višnje, kasneje tudi posušene, kajti vedno so dosegle visoke cene (50-55 za kvintal suhih višenj) zaradi specifičnega okusa in arome. Pridelek višenj je letno dosegel okoli 500 vagonov, od katerih je bila večina predelana v domači pokrajini.

Poleg proizvodnje likerja je bila zelo pomembna tudi predelava rib, katera se je po letu 1900 začela močnejše razvijati ob neznatnem sodelovanju domačega kapitala. Tudi v tej veji industrije je bil v večini angažirana italijanski in francoski kapital. Bil je več takšnih obratov, največ na otokih (Korčula, Vis, Brač, Komiža, Sibla, Šipan, Hvar, Dugi otok) Poleg njih so obstajali še obrati na v Trpnju, Bijeloh, Rogoznici, Makarski, Rukavcu. V teh obratih se je delalo samo med sezono april-september, zaposlovala pa so okrog 600 delavcev in delavk.

Poleg proizvodnje sardin v olju, so se tovarne ukvarjale tudi s soljenjem rib, to delo pa so opravljali tudi na domu (kučna radivnost). Proizvodnja tega segmenta je bila odvisna od ulova in količine odkupa, ker so tovarnarji običajno kupovali samo tolikšno količino, za katero so imeli zagotovljeno prodajo. Podatki za leto 1911 kažejo, da se je tega leta proizvedlo okoli 2,6 mio konzerv sardin in sardin v olju, posolilo pa se je več kot 15 tisoč kvintalov plave ribe. V letih z dobrim ulovom pa se je lahko proizvedlo okoli 20 mio konzerv. Največje količine predelane ribe pa so izvozili v Italijo (več kot 2/3 izvoza), Grčijo in druge države.

Povsem obrtniški značaj v tem času pa so imele ladjedelnice in Škverovi v Dalmaciji. Najbolj poznani so bili ladjarji s Korčule, ki so ta poklic opravljali že stoletja, kot tudi kamnoseki. Skupaj z krizo pri jadrnicah se je tudi korčulansko ladjedelništvo nahajalo v nenehni krizi vse do 70. let XIX. stoletja, ker je večino njihovega posla predstavljalo popravilo ladij in gradnji čolnov medtem, ko so bile gradnje velikih ladij zelo redke.

Na začetku stoletja je bilo na Korčuli 15 škverova, ki so zaposlovali več kot 50 ljudi, če se izvzame lastnika in njegovo družino. Drugi center lesenega ladjedelništva pa je bil v Trogirju, kjer so delovali 4 škverovi z minimalno delovno silo. Škverovi za lesene ladje pa so bili še v Boki Kotarski, Dubrovniku in njegovi okolici, polotoku Pelješcu, Starem Gradu, Splitu in Zadru. Vsi pa z izjemo ladjedelnice v Splitu (D. Ivanko in partnerji) niso predstavljali večjega pomena niti v mestnih razmerah. V Splitu je 1918. leta bila ustanovljena ladjedelnica Jug z značilnostmi modernega industrijskega obrata. Na tem mestu se je kasneje razvila tudi sedanja ladjedelnica.

Za proizvodnjo moke so povečini služili mlini na vodni pogon. V Dalmaciji je bilo leta 1902 403 takšnih obratov, ki so zaposlovali 687 delavcev. V zvezi s tem se tukaj težko govori o mlinski industriji temveč o obrti, ki s takšnim številom mlinov ni uspela zadovoljiti potreb pokrajine po moki. Med temi mlini je bilo 8 takšnih, ki so delovali na parni pogon (Zadar, Šibenik, Trogir, Split, Milna, Herceg-Novi, Jelsa, Kombur) ter veliki mlini na vodo v dubrovniški Rijeki, Solinu in Skradinu, katere je mogoče šteti med industrijsko proizvodnjo.

Po Jurasu je bilo 18 testeninskih tovarn. Le-te so bile v Šibeniku (4), Splitu (3), Dubrovniku (2), Makarski, Trogirju, Omišu, Sinju, Zadru in drugih mestih. Del proizvodnje se je izvažal v sosednje države-Bosno in Črno Goro.

Proizvodnja kruha, kolačev in keksov, maslenih in mlečnih izdelkov je imela predvsem obrtniški značaj; v teh obratih pa je bilo zaposlenih preko 1000 ljudi.

Manjši obrati za proizvodnjo mila in sveč pa so bili v Zadru, Šibeniku (5), Splitu (2), Makarski (2), Dubrovniku. Pred vojno je delovalo tudi 15 delavnic za proizvodnjo ustekleničene vode in 6 tovarn ledu.

Pri predelavi konoplje, lana, volne ipd. je sodelovalo nekaj vrvarjev v Splitu (3), Zadru, Korčuli, Omišu in drugih mestih. Delovale so tudi tovarna prediva in tkal, v Šibeniku, tovarna mrež v Omišu in delavnice narodnih oblek v Šibeniku, med katerimi je bila najpomembnejša Matavulj, ki je v določenem trenutku zaposlovala okoli 200 ljudi.

Čeprav je Dalmacija imela dosti surovin, na osnovi katerih bi se lahko razvila kožarska industrija, je bila šele tik pred vojno ustanovljena mala tovarna za predelavo kož v Splitu in Zadru. V Splitu so obstajale tudi dve večji tovarni pohištva.

E. STANJE PREDELOVALNE DEJAVNOSTI V LETU 1902 IN KASNEJE, IZRAŽENO V STATISTIČNIH PODATKIH

Statistično izražena slika predelovalne dejavnosti v Dalmaciji je bila leta 1902 naslednja:

Obratov z več kot 20 zaposlenimi je bilo skupaj 41. Od tega jih je 10 pripadalo primarni proizvodnji (rudarstvo, soline), 2 obdelavi kamna in zemlje (cementna industrija), 1 industriji obdelave železa, 1 industriji proizvodnje strojev, 1 tekstilni industriji, 14 prehrabeni industriji in izdelavi alkohola, 1 gostinstvu, 1 grafični industriji in 10 gradbeništvu.

Gradbeništvu je pripadal tudi največji obrat, ki je zaposloval 2028 delavcev. To je verjetno bilo gradbeno podjetje, ki je gradilo železniško progo Sinj-Split.

Druga statistika iz te iste knjige kaže, da je tega istega leta, t.j. 1902 obstajalo 392 predelovalnih podjetij, ki so imela mehanski pogon s skupno močjo 19672 HP (horse power-konjske moči), zaposlovala pa so 1863 oseb. V primerjavi s številom delavnic brez mehanskega pogona in številom delavcev, ki so bili v njih zaposleni, kar nam je poznano iz prejšnje statistike, to relativno veliko število podjetij z mehanskim pogonom in malo število v njih zaposlenih ter posebno uporabljene konjske moči, v tistem času dalmatinski proizvodnji niso dajale značaja industrijske proizvodnje.

Od navedenega števila podjetij, so 2 pripadale rudarstvu z 822 delavcev in 62 HP, 1 cementni industriji s 56 d in 58 HP, 1 opekarski industriji s 49 d in 41 HP, 1 livarni s 38 d in 12 HP, 1 mehanski delavnici s 15 d in 2 HP, 1 železniški delavnici s 44 d in 22 HP, 3 mastilnici volne s 4 d in 144 HP, 321 mlinom s 551 d in 17610 HP, 1 pekarna s 21 d in 125 HP, 2 tekstilni tovarni s 7 d in 7 HP, 2 klavnici s 2 d in 450 HP, 4 tovarne konzerv in gorčice s 63 d in 18 HP, 1 tovarna alkoholnih pijač z 32 d in 5 HP, 4 polnilnice vode s 7 d in 6 HP, 2 tovarne ledu s 3 d in 12 HP, 1 hotel s 26 d in 50 HP, 1 sadjarnica z 9 d in neznanim HP, 3 električne centrale s 40 d in 880 HP.

Pri mlinih pa je bilo sledeče: 46 mlinov s 1927 HP je bilo izven delovanja, 91 mlinov je imelo samo enega zaposlenega (verjetno lastnik) in skupno močjo 3930 HP, v 72 mlinih je bilo 204 zaposlenih, skupna moč pa je znašala 4538 HP, 10 jih je bilo s 94. zaposlenimi in 6621 HP, 8 mlinov s 594 HP so bili vzporedni obrati in 94 mlinov s 162 zaposlenimi, ki niso imeli oznake konjskih moči.

Pri tovarnah za predelavo masti in olja je bilo 13 takšnih, ki niso delovali z močjo 69 HP, 5 jih je imelo oznako vzporednega obrata in močjo 45 HP, 6 jih je bilo brez navedbe zaposlenih in konjskih moči. V bistvu sta stalno delovala samo 2 obrata, eden z enim in drugi s šestimi zaposlenimi.

Po tem je očitno, da je bilo tukaj največ 30 večjih podjetij, medtem, ko so bila ostala manjši obrati z mehanskim pogonom. Pri mlinski industriji ni bilo niti enega obrata z več kot 20 zaposlenimi. V največjem delu so bili to mali primitivni mlini na vodni pogon. Samo 10 mlinov lahko štejemo med večje obrate.

Leo 1912 oz. 1914 pa prikazuje popolnoma drugo sliko, ne toliko s povečanjem števila mehaniziranih tovarn, kakor s povečanjem vključene pogonske sile.

Med 1902 in 1914 je bilo ustanovljenih 30 večjih podjetij, ki so imela okoli 4000 zaposlenih. Za vsa podjetja na žalost ni podatkov o mehanizaciji in količini konjskih moči ampak so dovolj že samo tisti podatki, s katerimi lahko sigurno razpolagamo, da se vidi kvalitativen preskok, ki ga je napravila dalmatinska proizvodnja v 25. letnem obdobju. Po podatkih iz Lakatoša je 10 od 30 podjetij ustanovljenih po letu 1902 posedovalo mehansko moč 72384 HP. Za ostalih 20 podjetij pa nam ni poznano s kakšno mehansko silo so razpolagali, se pa lahko dokaj sigurno predpostavlja že zato, ker so bila novejša podjetja, da os imela vsa podjetja ali paro ali motorno ali električno pogonsko silo.

Zato ni brez razloga predpostavka, da je predelovalna dejavnost v Dalmaciji pred I. svetovno vojno imela približno 7030 obratov, v katerih je bilo zaposlenih 24000 delavcev in so razpolagali s približno 92000 HP mehanske pogonske sile. Od teh je bilo najmanj podjetij, z več kot 20 zaposlenimi in sicer 71, ta podjetja pa so imela okoli 74000 mehanskih HP in so zaposlovala 9000 delavcev.

Razmerje mehanske sile naproti skupnemu številu obratov in zaposlenih je bil približno 13:1 in 4:1 (92000:7030; 92000:24000). Če pa se v obzir vzame samo podjetja z več kot 20 zaposlenimi (71), števila v njih zaposlenih (9000) in skupna količina mehanskih HP, katere so uporabljali, potem dobimo naslednje razmerje: 1040:1 in 8:1 (74000:71; 74000:9000). Leta 1902 je bilo razmerje med celotnim številom zaposlenih in količine mehanskih HP približno 1:1. Primerjava teh navedenih razmerij je najboljši pokazatelj, kako je predelovalna dejavnost v Dalmaciji v 12. predvojnih letih napredovala in do kakšnih sprememb je pri njej prišlo.

Približno v istem času (1910) sta Hrvaška in Slavonija (brez Rijeke in Istre) imeli 271 industrijskih podjetij, v katerih je bilo zaposlenih 20 ali več ljudi, od tega 110 podjetij z več kot 100 zaposlenimi, 7 z več kot 3000 in 5 z več kot 500 zaposlenimi. V vseh teh podjetjih je bilo zaposlenih 23000 delavcev in uslužbencev. To pomeni, da je bilo v HR in SLA približno 4 krat več industrijskih podjetij z 20 ali več zaposlenimi in okrog 2,5 krat več delavcev in uslužbenec. Če primerjamo te podatke s številom prebivalstva (600000 DAL, 2,7 mio HR in SLA) potem slika industrijskega razvoja Dalmacije ni nič slabša od stanja v HR in SLA. Približno v istem času. Vsekakor pa je potrebno poudariti, da je velika količina mehanskih HP (90%) bila koncentrirana v največ 10 podjetjih (industrija karbida, cianida in cementa).

4. TRGOVINA BANKIRSTVO IN PROMET

A. SPLOŠNO

Med navajanjem razlogov za slabo razvito industrijo v Dalmaciji, je Juras omenil tudi neobstoje železniške povezave z evropskimi državami. Predvsem pomanjkanje železniških vez s sosednjimi državami in preko njih z evropskim tržiščem je odvrnilo razvoj industrije in trgovine.

Kakor je bilo prej rečeno, se je Dalmacija s svojim položajem nahajala na robu države in zaradi zelo slabih povezav z zaledjem (Hrvaška, Bosna-edine povezave so šle preko Trsta in Rijeke) bila še bolj izolirana od gospodarskih tokov v ostalih delih države. Pravzaprav je bila otok na kopnem v okviru Avstro-Ogrske. Daleč od glavnih kontinentalnih poti, brez možnosti, da svoje luke gospodarsko oživi z vsaj eno dobro železniško povezavo z zaledjem, ki bi svoj izvoz napotilo preko dalmatinskih luk. Zato Dalmacija v času avstrijske uprave ni bila v stanju, da izkoristi svoje najpomembnejše gospodarske danosti-morja. Njene luke so bile za mednarodno trgovino tako rekoč mrtve, velika pa ni bila niti menjava gospodarskega blaga znotraj same države, ki je potekala preko dalmatinskih luk. V največji meri so služile za iztovarjanje blaga za Dalmacijo ali pa za natovarjanje blaga iz same Dalmacije, najdlje do Rijeke ali Trsta, redko pa direktno v tujino (cement, oglje, karbid). Drugače je uvozno-izvozna trgovina A-O potekala v glavnem preko Trsta in Rijeke.

Blago, ki so ga BIH in nerazvite gospodarske sile izvozile preko dalmatinskih luk na tuja tržišča je vse težje držalo korak s konkurenco gospodarsko naprednejšimi državami, zato je bila tudi trgovina v 2. pol. XIX. stoletja v zatonu. Ta trgovina preko dalmatinskih luk je postala dobesedno nerentabilna in je povsem propadla, ko se je v evropskem prometu pojavila železnica in parne ladje in odkar je Turčija del svoje trgovine preusmerila na železnico proti zahodu na Egejsko in Mramorno morje.

Po okupaciji Bosne je A-O začela graditi proge tako, da so bile usmerjene proti Slavonskemu Brodu oz. proti progi ZG-SB-OSIJEK z delom proti Madžarski in je tako dober del bosanske trgovine potekal po tem delu.

Vse do 1901 so bile edina direktna veza med DAL in HR ter BIH ceste in po njih se je opravljal dober del manjšega potniškega in trgovskega prometa, predvsem proti Bosni.

Francozi so v okupirani Dalmaciji (1806) prevzeli 281, 6 km kolovoznih cest, sami so jih naredili še 298 km in tako je Avstrija, ko je drugič okupirala Dalmacijo nasledila od njih skupaj 579,6 km kolovoznih cest. V času svoje stoletne uprave (1814-1914) je A v DAL zgradila še 436,2 km cest in je tako celotna dolžina teh t.i. državnih cest znašala 1015, 8 km. Poleg državnih pa so obstajale še pokrajinske in občinske ceste, ki so jih s pomočjo države zgradile posamezne občine oz. pokrajinske oblasti-Zemaljski odbor Dalmacije.

Na koncu A-uprave je bilo v DAL 470 km dokončanih pokrajinskih cest, katerih širina je bila 3-5m. Malo je bilo občinskih cest, ki so bile napravljene za promet z vozovi. To so bile povečini steze, ki so služile večinoma za medsebojni promet posameznih občinskih obrtnikov. Tem je potrebno dodati, da je A-uprava poleg izgradnje novih cest napravila tudi veliko popravil na že zgrajenih cestah, posebej v času po letu 1900.

Večji razvoj proizvodnih sil, ki je potekal konec XIX. stoletja je botroval tudi večjemu trgovskemu prometu, le-ta pa se je težko izvajal, v glavnem po slabih cestah s konjsko vprego. Zato, ker DAL ni imel železniškega priključka niti z BIH, niti z HR, je velik del izmenjave blaga potekal preko Rijeke in Trsta, s pomočjo kadij (jadrnica in parne ladje) in železniškimi povezavami iz teh luk z notranjostjo.

Vse te našteje okoliščine so oteževale normalen razvoj gospodarskega življenja pokrajine, zato je popolnoma razumljivo, zakaj so bili naporji vseh v DAL, ki so v drugi polovici stoletja težili za gospodarskim razvojem dežele, bili prvenstveno usmerjeni na izgradnjo železniške povezave s HR in BIH. Izgradnja železniške proge je postala bistvenega pomena zaradi nadaljnjega razvoja proizvodnih sil pokrajine. Največjo gospodarsko korist je DAL pričakovala od železniške povezave svojih luk z ostalo Evropo.

B. ŽELEZNIŠKI PROMET

Veliko naporov je bilo vloženih, da je uspelo, da je A parlament (1874) sprejel zakon o gradnji železniške proge Siverič-Split s priključkom na Šibenik in možnostjo, da se preko Knina in Gračaca poveže s progo, ki je vodila proti Karlovcu. Zgrajen je bil prvi del (Siverič-Split-Šibenik, 1877) in drugi del (Siverič-Knin, 1888) vendar je šele 1925 prišlo do povezave z Zagrebom preko Gračaca. Ta krnja? Železnica vsekakor ni bila to, kar so hoteli politični in gospodarski krogi v DAL in njena ekonomska korist je bila neznatna. Za gradnjo proge je bilo porabljenih 10 mio forintov, ko pa je bila predana v promet, je delala z redno letno izgubo v višini 80000 forintov. A vlada je lažje prenašala to zgubo, kot pa da je nadaljevala z gradnjo proge, da bi se povezala HR in DAL, čemur je odločno nasprotovala madžarska vlada. In A in MAD sta že imeli zgrajene luke v Trstu in Rijeki in nobeni ni bilo v interesu do tega, da bi z odpiranjem novih prog proti DAL in dalmatinskim lukam omogočili hitrejši razvoj.

Niti njihovi politični računi niso dopuščali, da z železniško progo spojijo jugoslovanske pokrajine, ne glede na to ali so ali niso v okviru monarhije. In so zato nadaljevali s politiko, da jih posamezno vežejo na A oz. MAD, brez bližnje povezave med njima samima. DAL in njen promet, ISTRa in SLO so morale biti povezane na progo Dunaj-Trst in z avstrijskim prometom ter tako izolirane od HR in SLA. Srbija je morala biti železniško vezana na A in MAD in hkrati odsekana od HR in BIH. SLA je morala biti prometno, trgovsko in gospodarsko vezana na MAD in hkrati odsekana od HR. BIH je prav tako preko teh SLA prog morala biti vezana na MAD. Rijeka je dobila železniško progo, luko in trgovino, ker je bila odvzeta HR in pripojena MAD, da služi trgovski ekspanziji MAD preko morja.

Vkleščena v tako politiko je DAL najbolj nastradala, ker ni dobila direktne povezave z niti eno pokrajino v svojem zaledju. Vse njene kopne poti so se končale na njenih mejah razen slabe železniške povezave z Bosno, njene luke pa so bile v glavnem zaprte za evropsko trgovino.

Edina železniška proga (razen Steinbeissove privatne gozdne železnice), ki je povezala DAL z njenim zaledjem je bila ozkotirna železniška proga, ki jo je A začela graditi po okupaciji Bosne in dokončala šele na začetku XX. Stoletja. Ta proga je povezala DAL preko Metkovičev (1885), Dubrovnika in Zelanika (1901) z ozkotirno železnico Gabela-Mostar-Sarajevo. Do 1901 je obstajala samo proga Metkoviči-Gabela-Mostar-Konjic, brez zveze s Sarajevom. Tako so se začasno gospodarsko dvignili Metkoviči, preko katerih luke je v velikem delu šla trgovina iz Hercegovine. S progo Gruž-Gabela-Mostar-Sarajevo (1901) je večji promet dočakala gruška luka.

Proga Sarajevo-Mostar-Gabela-Zelanika z vezemi na Metkoviče, Gruž in Trebinje je poleg težnje, da se omogoči izkoriščanje gozdnega bogastva, imela za A-O posebno strateško pomembnost, ker je povezala vojaško luko v Boki Kotarski z zaledjem in omogočala v danem trenutku hitro premeščanje čet na meje s Črno Goro. Proga se je nahajala na periferiji pokrajine in je bila precej oddaljena od ekonomskih centrov monarhije in se je v bistvu ni občutilo v ekonomskem smislu. Čeprav je gruški in dubrovniški luki, kot tudi Metkovičem prinesla opazno povečanje prometa.

Proga Metkoviči-Gabela-Gruž-Zelanika je stala okoli 25 mio kron. Glede na traso in gradbene okoliščine je bila to ena od najtežjih železniških gradenj A-O.

Tretja proga, ki se je v DAL gradila do prve svetovne vojne je bila ponovno krnj proga Split-Sinj, katera je po izračunih stala 17,7 mio kron. Ta ozkotirna železnica, katere cilj je bil, povezati DAL preko Sinja in Aržana z Bogojno v Bosni, je bila odprta 1903 ampak svojega končnega cilja ni dosegla niti danes. Ostala je kot proga lokalnega značaja. Pokrajini ni prinesla večje gospodarske koristi, razen te, da je povezala Split s Cetinskim poljem in tako omogočila hitrejšo izmenjavo blaga med primorskim in zagorskim delom DAL.

Proge Siverič-Perkovič-Split oz. Šibenik in Sinj-Split niso mnogo pripomogle k povečanju prometa v luki v Splitu niti v Šibeniku. Niti kasneje, ko je začel obratovati del Knin-Siverič ni splitska luka bistveno povečala svojega prometa. Primerjalno tabelo o ladijskem prometu v glavnih DAL lukah (1896-1911) in Trsta (za primerjavo) daje naslednjo sliko:

Iz teh podatkov je razvidno, da se je med 1886 in 1911 procentualno najbolj povečal ladijski promet v lukah Split, Gruže z Dubrovnikom, Zadar in Kotor (min. 5 krat).

Dokler je povečanje ladijskega prometa v zadarski luki potekalo postopno in v skladu z normalnim, tako rekoč z razvojem proizvodni zmogljivosti, do takrat se v ostalih lukah opazijo določenih obdobjih večji skoki oz. padci, ki so bili posledica določenega napredka v razvoju proizvodnih sil pokrajine. V Splitu sta bila dva večja skoka v povečanju prometa, oba po letu 1897, kar očitno dokazuje, da je bilo to povečanje rezultat razvoja industrije v splitskem bazenu po letu 1902. Luka Gruža z Dubrovnikom je imela največji skok v prometu v času med 1897 in 1907, kar je neizogibno rezultat povezave te luke z bosansko železnico. Drugi rezultat tega povezovanja pa je začetek stagnacije prometa v luki Metkoviči, ki se je prav tako začel v tem času.

Velik skok v povečanju prometa luke v Šibeniku v letih med 1897 in 1907 je v največji meri rezultat naglega razvoja industrije v šibeniškem bazenu, o čemer smo že govorili.

Težko je pojasniti zares velik padec ladijskega prometa v šibeniški luki 1897 ter prav tako velik skok prometa kotorske luke v času med 1886 in 1887, katera potem stagnira v svojem razvoju, kar je do neke mere razumljivo z obzirom na povezavo Gruža z bosansko železnico. Že 1911 ta luka kaže velik vzpon.

Konstante in ne majhen vzpon prometa zadarske luke, ki ni imela niti železniške veze, niti se v tem času v Zadru ali njegovi okolici ni ustanovila neka večja predelovalna dejavnost, dokazuje, da je proti zadarski luki gravitiralo najširše področje, ki je razen severne DAL zajemalo tudi podgoriški kanal, južni del Like in zahodno Bosno.

C. POMORSTVO

Zaradi geografske lege DAL, zaradi slabih kopnih zvez, predvsem pomanjkanja povezav z zaledjem, kot tudi zaradi tega, ker je pomorski promet cenejši, so najpomembnejše trgovske poti in zveze šle preko morja, središče teh pa sta bila Trst (TR) in Rijeka (RI). Zaradi takšnega stanja v prometu je bila DAL, kot telo odvojeno od glave, ki sta jo predstavljala TR in RI. Pomorstvo je bilo od nekdaj zelo važna gospodarska dejavnost, ki je okoli 1908 zaposlovala 11500 mornarjev in častnikov (brez ribiških ladij). Prebivalstvo DAL se je začelo s pomorstvom v večji meri ukvarjati v času vinogradniške krize. Ko so nekateri iskali zaslužek v tujini, so se drugi začeli ukvarjati s pomorstvom, ki je v tem obdobju postalo močnejša panoga. V sami DAL niti v tem delu gospodarstva ni šlo zmeraj vse gladko. Pomorstvo je dolgo časa preživljalo veliko krizo zaradi pojava ladij na parni pogon.

V prvih letih XIX. stoletja je dalmatinsko pomorstvo dobro napredovalo in s številko 247 jadrnic za dolge plovbe. Parniki so bili takrat v A-O še redki. V 50. in 60. letih je zaradi gospodarske depresije po krimski vojni število jadrnic v dalmatinskem pomorstvu malo padel ampak se je v 70. ponovno dvignil na 136 s skupno težo 65708 ton. V tem času se je razvilo zahvaljujoč velikim državnim subvencijam ladjarstvo na parni pogon v Trstu, največjem centru pomorstva in pomorskega gospodarstva v A-O in malo kasneje še v Rijeki. DAL pa je ostala pri jadrnicah, katerih, kot se vidi iz podatkov parniki niso takoj izpodrinili. Po 1880 pa število velikih jadrnic konstantno in hitro pada. Takrat se je namreč dvignilo ladjarstvo na parni pogon v Trstu, pri čemer kot lastniki sodelujejo tudi mnogo Jugoslovanov dalmatinskega porekla, hrvaškega Primorja in Črne Gore. Ti pa vse bolj pritiskajo na velike jadrnice, ki jih je bilo leta 1896 vsega skupaj samo še 12. Tega leta so dalmatinski ne računajoč na tiste, ki so delovali v Trstu, imeli vsega skupaj 5 parnikov za dolge plovbe, 4 za veliko obalno in 21 za malo obalno plovbo. Število parnikov je raslo veliko počasneje, kot pa so izginjale jadrnice. To se še bolj vidi iz podatka o tonaži ladij za dolge plovbe, katerih skupna masa je 1873 znašala 65708 ton, medtem, ko je skupna masa jadrnic in parnikov v isti plovidbi? 1896 znašala 12504 ton. 1908. je bilo v DAL stanje trgovske mornarice v dolgi, veliki in mali obalni plovidbi naslednje:

Vse večja uporaba parnikov v pomorskem prometu je med lastniki jadrnic v DAL povzročila večjo krizo iz katere se mnogi od njih niso uspeli izvleči v dobi pred prvo svetovno vojno (Boka Kotarska, Pelješac itd.). Mnogi lastniki jadrnic se niso znašli v novo nastali situaciji, ne zato, ker ne bi hoteli ampak, ker jim je primanjkovalo kapitala, saj je bilo za parnik potrebnih veliko več sredstev, kot pa za nabavo jadrnice. Država pa je prispevala za razvoj tržaškega in reškega ladjevja na parni pogon, medtem, ko vsaj v začetnem obdobju ni prispevala prav nič za prebroditev krize dalmatinskih ladjarjev, na kar so le-ti upali.

Ladjarstvo na parni pogon TR in RI, ki je bilo favorizirano z A in MAD oblasti, se je naglo razvijalo in se koncentriralo v nekaj velikih podjetij. V DAL so se sile v začetku XX. Stoletja organizirale v manjša društva parnikov, ki so brez državnih subvencij slabo napredovala. Dubrovčani, ki so imeli velike pomorske izkušnje skozi stoletja, so se najboljše znašli v tej krizi. Društvo, ki so ga ustanovili 1888 se je najboljše razvijalo izmed vseh. Dubrovačka parobrodsko plovdba (Ragusea) je imela pred prvo svetovno vojno 1913 6 parnikov z nosilnostjo 3250 ton in je bila ena izmed močnejših podjetij v DAL, v kateri je bil vložen samo domači kapital (1,2 mio kron)

Od ostalih podjetij s parniki, ki jih je bilo leta 1908 še nekaj, je potrebno omeniti ustanovitev društva Dalmatia. Ta je nastalo z združitvijo nekoliko manjših društev in s pomočjo države, ki mu je namenila stalno subvencijo zaradi ohranitve prometnih poti na Jadranu. Poti so bile takrat boljše organizirane.

Dalmatia je bila ustanovljena 1908 z glavnico v višini 4,2 mio kron. Sedež je bil v Zadru, poslovni prostori pa v Trstu, kjer so se postopoma v vse večjem številu zbirali dalmatinski trgovci in kapital, pa tudi skoraj vsi mornarji in kapitani tržaškega Loyda in drugih društev so bili Dalmatinci. Trst je tako postajal čedalje bolj trgovsko središče DAL. V TR je bil sedež in matični dom znamenitih hrvaško-dalmatinskih podjetij s parniki z izključno hrvaškim ali povečini hrvaškim kapitalom, tako, da so Hrvati in Srbi iz DAL razpolagali v tržaški plovidbi s tonažo okoli 150000 bruto registriranih ton, ne računajoč 100000 ton lošinjskih lastnikov. In tako so Jugoslovani kot kapitalisti, podjetniki, kapitani in mornarji razvili proizvodne moči do višje stopnje, kot v kateri koli drugi dejavnosti. In spet so v tem prednjačili Kotorčani, Dubrovčani in Peljuščani razen Lošinja, ki so kot kapitalistični podjetniki v Trstu zapustili jugoslovanske nacionalne panoge.

Splošni napredek pomorstva in parnikov v A-O, čeprav se je razvijala tako, da je DAL ostala prikrajšana v razvoju svojih ekonomskih moči, je vseeno mnogo doprinesel k izboljšanju življenjskih razmer dalmatinskega prebivalstva, saj so mnogi prebivalci našli zaposlitev pri različnih ladjarskih podjetjih, ne glede na to ali so imela le-ta sedež v TR, RI, Zadru, Splitu, Dubrovniku ali kje drugje.

Kar pa se tiče samih pomorcev, je mogoče tudi za njih reči, kakor za druge, da sta obstajali dve vrsti. Profesionalci, ki so živeli izključno od dohodka na morju in občasni, ki se predvsem niso odrekli zaslužku čez leto, niso se pa še bili pripravljene odpovedati kmetijstvu.

Za gradnjo in vzdrževanje luke in ostalih objektov, potrebnih pomorskemu prometu v A-delu monarhije, se je tudi v DAL oblikoval poseben organ. Pomorska oblast s središčem v Trstu, ki je upravljala z vsemi pomorskimi posli. V svojem popisu lokalitet?, v katerih se je vršila gradnja, popravilo ali rekonstrukcija nekega objekta potrebnega pomorstvu oz. pomorski dejavnosti, brez objave potrošenih sredstev in detaljnega opisa dela (običajno o izgradnji luk, sidrišč, svetilnikov....).

Mnogo teh lokalitet?, v katerih je A v dobi stoletne uprave vršila dela, vezana na pomorstvo. Eden največjih projektov je bil izgradnja velikega vetrobrana v splitski luki.. Vsa dokumentacija o teh gradnjah pa se nahaja v Državnem arhivu v Trstu.

D. TRGOVSKI PROMET

Na osnovi podatkov o ladijskem prometu v glavnih dalmatinskih lukah, lahko zaključimo, da se je po 1886 začel močnejše razvijati trgovski promet in trgovina, notranja in zunanja ter tranzitna, ki je z uvozom preko Dalmacije obsega predvsem les za gradnjo in kurjavo, živino, žito in splošne surovine. Uvoz za zaledje pa so bili kolonialni proizvodi in predelovalnine????? Za industrijo in obrt. Ta tranzitna trgovina se je opravljala največ preko Gruža in Metkovičev ter Šibenika, Splita in Kotorja.

V izvozni trgovini, ki se je prav tako v začetku XIX. stoletja povečala pa je DAL sodelovala z vinom, ribami (svežimi in konzerviranimi), likerji, oljem, buhačem?, eteričnimi olji in aromatičnimi rastlinami, njuhancem in surovo kožo, cementom, tupinom?, ogljem, karbidom in cianidom, asfaltom in kvalitetnim kamenjem.

Najvažnejši izvozni artikel DAL je bilo vino, ki se jena začetku izvažalo v Italijo in Francijo, kasneje pa v Avstrijo, Madžarsko, Nemčijo, kot namizno vino ali za mešanje. Izvoz je leta 1907 znašal 635094 kvintalov in to največ v TR in RI.

Glavni uvozni artikli pa so bile žitarice, moka in drugi proizvodi, testeninske industrije v skupni količini okoli 650000 kvintalov, kar je bilo približno kvintal na prebivalca.

Med ostalim uvozom je potrebno omeniti kolonialno blago, volno, bombaž, les za gradnjo in kurjavo ter vse produkte industrije in obrti.

Razen notranjega tržišča, ki je zajemalo celo A-O, je DAL trgovala s ČG, I J AMERIKO, GRE, FR, GER. Skupna vrednost trgovine je leta 1907 znašala okoli 350 mio kron. Glede na

prejšnja leta je bila vsota kar visoka, vendar še vedno nizka glede na vse gospodarske potenciale.

Na koncu poglavja omenimo še nove veje gospodarstva, ki se začne v zadnjih letih XIX. stoletja. Govor je o prometu tujcev, za kar so poskrbeli v društvu za promocijo narodno-ekonomskih interesov Kraljevine Dalmacije s sedežem na Dunaju (1894). Slabo leto zatem so izdali brošuro, v kateri se prosi za ustanovitev turističnega društva brez političnega delovanja in v katerem se opisujejo lepote, zgodovina in zanimivosti Kaštela in obale. Prva takšna organizacija se je pojavila šele leta 1899 v Zadru pod imenom Planinsko in turistično društvo Liburnija. Deset let kasneje je ustanovljena še Pokrajinska zveza za promocijo prometa tujcev v Kraljevini Dalmaciji.

V poročilu, ki ga je namestnik Nardelli poslal predsedniku vlade na Dunaj o stanju pobude za gospodarski vzpon Dalmacije v letih 1907-1909 je poseben odlomek, ki govori o razvoju tiste veje gospodarske dejavnosti in o nastopanju in uspehih, ki jih je na tem delu dosegel književnik Gustav Gezeman. V Dubrovniku. Poročilo se nadaljuje s tem, da je v Zadru ustanovljena zveza, ki je dobila 400 kron državne pomoči. Tudi društvo Liburnija je dobila 7000 kron za obnovo samostana v Rogovi, ki bo preurejen v turistični dom. Na Hvaru pa se je pripomoglo k izgradnji hotela Elizabet z brezobrestnim kreditom v višini.

S temi deli, ki jih je prekinila vojna, so bili napravljeni prvi koraki, da se razvije turizem kot gospodarska veja v Dalmaciji.

E. BANKIRSTVO

Govorili smo že o tem, da DAL ni imela dovolj organiziranega kapitala, ki bi se v večjih količinah nahajal v domačih denarnih ustanovah in bi mogel uspešno posredovati pri krepitvi predelovalne dejavnosti in širitvi trgovine. Domače denarne ustanove niso posedovale velikega kapitala, ker so poslovni ljudje iz DAL raje vlagali v avstrijske denarne ustanove. Ker niso imeli dovolj denarja za večje investicije a računajoč na to, da so vlaganja v trgovino varnejši posel, kot vlaganje v industrijo, so domače denarne ustanove več investirale v trgovino in 20 let pred prvo svetovno vojno prispevali k njenemu razvoju al z dajanjem kreditov privatnikom ali za ustanavljanjem lastnih trgovskih podjetij.

Konec XIX. stoletja in na začetku XX. Stoletja so v DAL delovale naslednje denarne ustanove in banke:

Zemljiško-veresijski zavod kraljevine Dalmacije s sedežem v Zadru, ustanovljen 1892. Leta 1913 je imel 19.142.100 kron obveznic; Nanca popolare di Zara (1902) s sedežem v Zadru in osnovnim kapitalom v višini 201.100 kron (1912). Imela je podružnici v Šibeniku in na Pagu. Dalmatinska gospodarska banka, registrirana družba z omejenim jamstvom in sedežem v Zadru, ustanovljena 1911. Prva kmečka dalmatinska banka v Splitu, ustanovljena 1877 z osnovno glavnico v višini 990.000 kron (1912). Banca commerciale spalatina s sedežem v Splitu (nastala iz Banca popolare spalatina, 1877) s kapitalom v višini 100.000 forintov (1893). Kot kaže se je ta banka pred vojno združila z Banca dalmatia di sconto. Hrvaška kmečka banka z glavnico 1 mio kron (1911). Hrvaška veresijska banka v Dubrovniku z osnovno glavnico , ustanovljeno 1902 in glavnico 1 mio kron (1904). Dubrovniška trgovska banka v Dubrovniku (ustanovljena pred 1907) z osnovno glavnico v višini 400.000 kron (1911).Hrvaška veresijska banka v Dubrovniku, ustanovljena 1902 z glavnico 1 mio kron (1904). Imela je podružnice v Splitu, Šibeniku in Zadru. Hrvaška kmečka hranilnica, registrirana družba z omejenim jamstvom v Dubrovniku (ustanovljena 1902 ali 1903).

V Splitu je obstajala tudi podružnica Banca commerciale iz Trsta (1912), pa tudi Jadranska banka iz Trsta je imela svoje podružnice v Dubrovniku, Kotorju, Metkovičih, Splitu, Šibeniku in Zadru.

Če izvzamemo podružnice in družbe z omejenim jamstvom, potem nam ostane, kakor je že povedal Juras šest domačih bank.

Pred samo vojno (1913) so po uradni statistiki obstajale v DAL 3 deniške banke: Dubrovniška trgovska banka, Prva kmečka dalmatinska banka v Splitu in Banca commerciale spalatina v Splitu ter ena hipotekarna ustanova: Zemljiško-veresijski zavod Kraljevine Dalmacije v Zadru.

Poleg tega je obstajala še cela mreža hranilnic in blagajn in vse to je močno vplivalo na denarne tokove. Največji del teh hranilnic in blagajn so bile ustanove tipa Raiffeisen ali Schultze-Delitsch in so bile v večini včlanjene v eno izmed treh zadružnih organizacij, ki so takrat delovale v DAL: Zadružna zveza v Splitu (s 180 člani), Zveza srbskih poljedelskih zadrug s sedežem v Dubrovniku (57 članov, 1914) in Zadružna zveza v Ljubljani, ki je imela svoj pododbor v Splitu (68 članov).

Zadružna zveza je bila ustanovljena leta 1907, Zveza srbskih poljedelskih zadrug 1908; Zadružna zveza iz LJ pa je imela 1913 celo 92 članov. Tega leta se je spojila z Zadružno zvezo v Splitu in skupaj imela 250 članov.

Zadružna zveza je bila vsekakor najvažnejša zadružna organizacija v DAL. Kot je bilo že rečeno je imela 1910 včlanjenih 180 zadrug, od katerih je bilo 99 hranilnic in blagajn, 30 je bilo potrošniško-obrtnih zadrug, 10 ribiških, 13 oljnih, 4 vinogradniške, 2 rožmarinski, 1 klesarska, 1 mlekarstva, 1 ladjedelniška, 1 lesna in 5 drugih zadrug. Tako je navedeno v poročilu v Splitu.

F. STATISTIKA O STANJU TRGOVINE, PROMETA IN BANKIRSTVA

Podatki iz popisa za leto 1902 dajejo naslednjo sliko stanja v trgovini, pomorstvu, prometu in bankirstvu v DAL, izraženo v številkah obratov in količine v njih zaposlenih ljudi:

Skupno je bilo 3842 podjetij s 6432 zaposlenimi. Od skupnega števila podjetij jih 46 ni obratovalo.

Izmed podjetij z več kot 10 zaposlenimi so 4 pripadala trgovini, 3 pomožnim trgovskim strokam in 8 prometu. Denarnih, kreditnih ustanov in menjalnic je bilo skupaj 51, od tega samo 5 z več kot 6-10 zaposlenimi.

Od vseh podjetij z več kot 10 zaposlenimi je imelo mehanski pogon 13 podjetij s 3048 registriranimi HP. Te registrirane HP so se nanašale samo na 5 obratov vodnega prometa, medtem, ko za ostalih 8 ni bila označena količina konjskih moči. V 12 od 13 navedenih obratov je bilo zaposleno 322 delavcev.

Za razvoj trgovine in obrti v DAL so obstajale tudi 3 trgovsko-obrtne komore-v Zadru, Dubrovniku in Splitu. Isti zadevi so služili tudi različni sejmi, na katerih je DAL sodelovala z izdelki svojega poljedelstva in obrti (Zagreb, Dunaj, Budimpešta, Praga, Pariz in Milano). Eden izmed teh sejmov je bil 1906 odprt tudi v Londonu, kjer je imela DAL 2 svoja paviljona. Glede na poročilo uprave društva za napredek ekonomskih interesov Kraljevine Dalmacije, ki je bila iniciator in organizator sejma, je bil njen uspeh velik, saj je sodelovalo 97 razstavljalcev.

V AKCIJI ZA POMOČ DALMACIJI 1907

Pišoč enega svojih zadnjih poročil o akciji za pomoč Dalmaciji in nezadovoljen s stanjem stvari na tem področje je namestnik Nardelli poleg ostalega apeliral na vlado na Dunaju, da uresniči plan pomoči Dalmaciji, ki je bila že od mletskih časov preplavljena z različnimi vladnimi programi, od katerih ni bil niti eden realiziran.

Zares je bilo mnogo takšnih programov in poskusov pokrajinskih oblasti, da se nekaj naredi za to zaostalo pokrajino. V tem pogledu je potrebno izpostaviti delovanje guvernerja Lilienberga v 30. letih XIX. stoletja.

V kratkem času med revolucijo 1848 in nastopom Bachovega absolutizma leta 1850 je bilo ustanovljeno centralno agronomsko društvo v Zadru, s ciljem, da pospeši napredek poljedelstva v Dalmaciji. To so bili prvi poskusi naprednega dalmatinskega gospodarstva. Politični dogodki so prinesli veliko upanje, da se bodo ti poskusi tudi realizirali. Ob svečani inavguraciji novo nastalega društva sta govorila Vlado Ghetaldi, vršilec dolžnosti guvernerja Dalmacije in Franjo Borelli, predsednik novo nastalega društva, ki je med drugim dejal: »Konec je predhodnega slabega pravnega sistema, ki je naposled ubil upanje na boljšo prihodnost. Opira se nova doba, v kateri ni preganjan tisti, ki predlaga nove mere, zakone in sisteme, bodisi ljubezen, ki jo dolguje tej bedni zemlji. Z eno besedo, vse nas danes vodi, da mislimo dobro, prepričuje, da ne odstopimo od že začelih poslov in nas obvezuje, da ostanemo čvrsto na svojem mesu, da zedinimo sile v nastopu za izboljšanje žalostnih pogojev v kmetijstvu in živinoreji.«

Borelli je v svojem govoru zelo prepričljivo in nazorno prikazal vse težave in probleme dalmatinskega kmetijstva; mnogi od teh problemov pa so bili aktualni še ob koncu stoletja, kar je najboljši dokaz za to, da je šlo z napredkom kmetijske proizvodnje zelo počasi. On je v več segmentih predočil prisotnim težave in napore, ki jih v poslu, katerega so si izbrali in potrebo čvrste zaupanja v uspeh projekta.

»Ne slepimo se!« ali upamo, da vse te aktivnosti uspejo in se pripravimo za veliko preizkušnjo ali pa takoj odstopimo, če menimo, da bodo naši napor nekoristni, kot pri ostalih kmetijskih institucijah in akademijah, ki so bile pred nami.. Leta 1798 se je govorilo kakšen polet, kakšna prihodnost od danes naprej čaka agronomijo tega kraja? Ampak je bilo le huje in huje. 1806 so se pisale in ponavljale iste besede in ponovno je bilo slabše. Enako spet leta 1813. Danes spet poslušamo iste besede, in kaj nas čaka?

»Stari sistemi so se končali, ekonomski pogoji v kmetijstvu ne morejo biti hujši, tako lahko upamo le na boljše.

Kdor bi rad zanikal to mojo trditev, naj obišče mizerne pogoje neke vaše občine, kar lahko stori še danes in potem poskusi zanikati.«

Leta 1875 je bil ponovno velik poskus napredka ekonomskih sil, posebej trgovskih možnosti v Dalmaciji. Sigurno pa je prišel kot rezultat pohoda Franca Jožefa v Dalmacijo.

Takrat je bil (9.7.1875) s strani ministrstva za trgovino na Dunaju v Dalmacijo napoten trgovec in industrijalec Leopold Stockhammer z nalogo, da poišče način, kako bi se čim bolje izkoristile naravna bogastva tega področja, povečala njegova predelovalna dejavnost in njegovi trgovski odnosi. Stockhammer je napisal poročilo v dveh delih in sicer splošnem in posebnem. Na koncu splošnega dela je za nadaljnji in boljši razvoj pokrajine predlagal:

1. ukinitvev kolonatskega sistema
2. ureditev zemljiških knjig
3. projekt cestnega omrežja, ki bi se pospešeno gradile
4. povezava dalmatinskih železnic z glavnim železniškim omrežjem v državi in turškimi železnicami
5. povezati otoke z manjšimi parniki, ki bi jih morala subvencionirati država oz. bi morali biti vsaj nekaj časa oproščeni davka in zaščiteni pred konkurenco
6. vzpostavitev šol in štipendijske politike
7. Dalmacijo sprejeti v carinsko zvezo
8. ustanoviti in favorizirati banke in bančne podružnice, ki bi podpirale trgovino
9. novo nastala podjetja in industrijo oprostiti davkov
10. z besedami in spisi delati na poznavanju Dalmacije, da bi se temu področju usmerila pozornost močnejših trgovinskih in industrijskih sil, da bi se obrtniki in delavci selili v

Dalmacijo in ne v Ameriko. Formalne kolonizacije pa si zaradi sprtosti politike ni mogoče predstavljati.

Dovolj je že preučitev zadnjega Stockhammerjevega predloga, da bi se ocenilo, kako ni razumel bistva problema dalmatinskega gospodarstva. Dalmacija ni na noben način mogla biti obljubljeni dežela, kakor Amerika v tistem času.

Vse tri trgovske komore v Dalmaciji so bile pozvane, da to poročilo natančno preučijo in dodajo svoje mnenje. Zadarska in dubrovniška sta v svojih poročilih izdali svoje mnenje in poglede na Stockhammerja in zavrnila ukinitvev kolonatskega sistema in z veliko zadržkov sprejele točke 7, 8 in 10. Opozorili sta tudi na to, kako najpomembnejši njegovi predlogi, posebej oni za napredek prometa, niso nobena nova zadeva, temveč so bile že davno izražene želje gospodarskih in političnih dalmatinskih krogov. Poleg tega so se obrnili še na neka druga važna gospodarska vprašanja, kot npr. tranzitna trgovina s katero se Stockhammer sploh ni poglobil.

Nova močnejša aktivnost za napredek gospodarskih kapacitet Dalmacije je verjetno prišla iz radikalnih elementov v narodni stranki, ki so 1892 izstopili iz nje, na čelu z Bianchinijem in ustanovili poseben hrvaški klub. Kot četrto točko programa tega kluba so izpostavili: »Povezava Dalmacije z železnico s Hrvaško in obramba njenih zanemarjenih ekonomskih interesov.« To je bilo prvič, da je neka politična skupina v Dalmaciji ekonomskim vprašanjem pokrajine dala programski karakter. Bianchini je kot zastopnik v parlamentu bil proti Taffejevi vladi, ki jo je narodna stranka podpirala. Skupaj s Spinčinčem in Laginijem je ustanovil posebno opozicijsko skupino. Malo kasneje je nastalo društvo za napredek narodno-ekonomskih interesov Kraljevine Dalmacije (1884) na iniciativo čeha Ivana grofa Harracha.

Približno takrat se je končalo prvih 80 let avstrijske uprave v Dalmaciji, o kateri je pisal Artmann. Na iniciativo tega društva se je 1896 začelo intenzivno delati na razvoju kmetijstva po planu, ki ga je sestavil pokrajinski kmetijski nadzornik Zotti ter istočasno tudi na privabljanju tujih investicij.

Prva močnejša gibanja za napredek kmetijstva so dala dobre rezultate, posebno v predelavi vina in olja ter melioraciji in urejanju potokov in vodo oskrbi, s tem pa se je tudi izboljšala zdravstvena slika prebivalstva. Ožanična vaja, da so v letih med 1890 in 1918 samo za urejanje 49. potokov porabili 3,1 mio kron.

Dinamika vlaganja državnih sredstev v te projekte je bila zadnje predvojno leto 1913 zelo močna. Porabili so 1,5 mio kron za:

1. melioracijska dela na 8 objektih (Morpolača-Trolokve, Rivina Jaruga-Čikola, Bačinsko jezero, Vrgorac-Podprolog, Blato na Korčuli ter Blato in Ombla pri Dubrovniku) za kar so porabili 450.550 kron
2. za izboljšanje zdravstvene situacije na področju Raba, Nina, Ražanca, Zatona, Kaštela, Kupare, Kune, Starega Grada, Velega polja na Visu so porabili 178.300 kron
3. za vodo oskrbo na 63. objektih 534.300 kron
4. za ureditev potokov na 25. lokacijah na področju Benkovca, Dubrovnika, Imotskega, Knina, Kotorja, Makarske, Sinja, Splita, Šibenika 344.800 kron

Iz navedenih podatkov lahko zaključimo, da so se dela na melioracijah, vodo oskrbi in urejanju potokov intenzivneje izvajala šele po letu 1907, ko se je začela obsežna akcija za gospodarski vzgon Dalmacije. Tedaj je centralna vlada na Dunaju, na predlog ministra Becka sprejela 10 letni program, v katerega bi vložila 10 mio kron. Ta program pa ni obsegal samo gospodarske prenova temveč tudi družbene dejavnosti. Tako je Avstrija nameravala izpolniti eno od pomembnejših nalog, ki jih je dotlej zanemarjala.

Negativna reakcija tiska in dalmatinskih politikov v zvezi z nenehnim slabim izpolnjevanjem tega plana, je vzpodbudila namestnika Nardellija, da je za obdobje od 1907 do 1909 napisal obširno poročilo. To poročilo opisuje najprej stanje parnikov in dotacije, ki so jih ta podjetja dobivala. Sledili so podatki o projektiranju železniških prog Knin-Pribudič, Dugopolje-Aržano, Madunič-Metkoviči, Zadar –Očestovo, Djeverske-Bribir-Drniš. Nadalje govori o gradnji cest, borbi proti malariji, vodo oskrbi, razvoju drobne obrti, obrtniškega in trgovskega šolstva, o izboljšanju PTT vezi in službe, o pomoči verskim skupnostim, o povečani pomoči za restavracijo kulturnih spomenikov, subvencijah za osnovno in srednje šolstvo, poddržavljanju in urejanju solin.

V nadaljevanju poročila se prikazujejo problemi in rešitve v zvezi s kmetijstvom, o strokovnem izobraževanju prebivalstva na področju kmetijstva, o melioracijah in organizacijskih ukrepih, ki so potrebni, da bi bil napredek kmetijstva čim uspešnejši. Poleg ostalega predlaga tudi sprejem zakona o komasaciji kmetijskih zemljišč, o razdelitvi občinskih zemljišč in reformi kmetijstva. Potem izpostavi potrebo po ustanovitvi organizacije, ki bi skrbela za interese poljedelcev. Na koncu poroča o stanju zadrug in za njihov napredek zahteva višje subvencije.

Poročevalec se pritožuje, ker je izkoriščanje vodnih virov pokrajine povsem prepuščeno privatni iniciativi čeprav bi njihovo izkoriščanje za industrijske namen odpiralo široke možnosti.

V celoti pa je vredno omeniti zaključni del poročila. Čeprav je poudaril, da so najvažnejše točke tega programa tiste, ki zadevajo izgradnjo železniških prog, pokrajinskih in občinskih cest, nadaljuje takole:

»Obstaja nevarnost, da bodo te točke ostale neizpolnjene želje, nekje deloma, nekje popolnoma in spet bo ostala kot vladna neizpolnjena obveznost, če sama ne najde poti in načina, da uresniči te programske točke. Jaz ne morem nič drugega, kot da opozorim Vašo Ekselenco (ministrski predsednik) in da Vas prosim, da izkoristite svoj vpliv pri madžarski vladi in pri pristojnih resornih ministrih zahtevate, da tudi oni držijo besedo in pristopijo k izgradnji povezovalnih prog in naslednja, da priskrbite sredstva za izgradnjo načrtovanih železniških in cestni del v Dalmaciji.

Železniško vprašanje s vleče že pol stoletja, nič mlajši pa ni niti čas, v katerem se kopičijo akti o neizgrajenih cestah. Važni gospodarski in politični razlogi nujno kličejo k temu, da bi bila ta dela naposled opravljena. Verjamem, da se bo to izplačalo, saj si bo avstrijska uprava z izvedbo teh del postavila trajen spomenik, ki bo celemu svetu pokazal, da se je končno našla vlada, ki je v tej pokrajini, preplavljeni z vladnimi programi že od beneških časov, dejansko program tudi izvršila.

Nezadovoljstvo, ki je vse bolj raslo zaradi premale pomoči vlade pri izvrševanju tega programa, je spodbudilo Miho Jeriniča, novinarja Hrvatske korespondence, da je napisal brošuro-Vladna akcija za dvig Dalmacije v pravi luči (Dunaj 1909). Jerinič je izkoristil Nardellijev obisk na Dunaju 1909 in se je najprej z njim pogovoril o tej temi in ta pogovor s svojim komentarjem objavil na prvih straneh svoje brošure. Nato je govoril še z nekaj dalmatinskimi zastopniki v parlamentu ali na kakšen drug način pridobil njihovo mnenje o tej temi. Na koncu je izdal zares konstruktivno kritiko celotni akciji in delu na njeni realizaciji in opozoril na slabosti programa v zvezi s predelovalno dejavnostjo in na potrebe hitrega reševanja kmetijstva in drugih vprašanj, ki so onemogočala močnejši razvoj kmečkih dolgov in vzpostavitev načina, da se onemogoči »zelenaštvo«, ki je cvetelo po celi Dalmaciji in je bilo rak rana celotnega gospodarstva.

Jerinič je pokazal tudi na slabosti domačih politikov in poslovnežev, ki so vso iniciativo prepustili vladi. »V parlamentu edino naši zastopniki iz Dalmacije pričakujejo od vlade, da bo le-ta delala za narod; so edini, ki se ne morejo pohvaliti z izjemo Ivaniševića, da imajo za

seboj toliko in toliko institucij, ki so jih ustanovili, medtem ko so vse druge stranke, tudi 3 sokolska društva iz Istre lahko pohvalijo ne z eno ampak desetimi narodnimi ustanovami«. Zelo ostra intervencija zastopnika dr. Josipa Smodlake v parlamentu 1910, kateri je zares razkril politiko Avstrije proti Dalmaciji, kar je bilo izzvano z neaktivnostjo vlade, da realizira svoj načrt gospodarskega napredka Dalmacije.

Vse to kar smo prej navedli očitno prikazuje, da avstrijska vlada s temi programi ni niti mislila resno, da posreduje z lastnimi sredstvi pri vprašanju izgradnje močnejše industrije na bazi mineralnih in poljedelskih surovin pokrajine in takšne pri krepitvi energetskih moči z izkoriščanjem voda. Ta razvoj bi bil, verjetno s podporo države stimuliran z vlaganji tujega kapitala, ki je pričel izkoriščati naravna bogastva Dalmacije in njeno delovno silo. Juras se je pritoževal, da pri velikih industrijskih projektih sodeluje samo z dobrinami in naravnimi močmi-slapovi, oglje, glina...in delovno silo svojega prebivalstva, medtem, ko je vloženi kapital večinoma tuj in sicer italijanski, francoski, nemški in belgijski. Vlaganj, ki jih je tuji kapital investiral samo v energetiko, cementno industrijo in proizvodnjo karbida in cianida je znašali več kot 26 mio kron. Tuji kapital je imel v svojih rokah vso primarno proizvodnjo Dalmacije (rudniki in energetika) ter vso prej našteto industrijo.

Velika pa so bila tudi vlaganja tujega kapitala v lažjo industrijo (predelava rib, alkohola...), ki je bila v dobrem delu v njegovih rokah, manjši del pa v domačih, katerih pa vlada ni tako favorizirala kot tuje, posebej nemškega in italijanskega. Potrebno pa je ločevati italijanski (autonomaški) od hrvaškega in srbskega kapitala saj so imeli popolnoma nasprotno nacionalne ideje, Mirkovič piše, da je težko enostavno ugotoviti, v kolikšni meri je industrija nacionalna. Obstaja domača industrija, ki ni nacionalna, imamo pa tudi tujce, ki pa se vedejo nacionalno. Takšna domača industrija, ki nikakor ni bila nacionalna v svojih političnih ciljih, je bil industrija v rokah autonomašev saj so bili vezani na Italijo in so podpirali njihove iredentistične težnje po Dalmaciji. Pri takem stanju stvari je bila za Dalmacijo celotna korist od industrije na njenem področju v delavcih, luških pristojbinah in prevozu v kolikor se je vršil z domačimi ladjami. Vse ostalo skupaj z velikimi profiti je pripadlo tujemu investitorju. Državne industrije v Dalmaciji so v glavnem bazirale na pomoči poljedelstvu, nekaterih delih prehrabene industrije (vinarstvo, predelava olja, tobak, proizvodnja soli), bolj pomorskemu kot kopnemu prometu, nekaterih melioracijskih delih ter določenemu izboljšanju prosvetnih, zdravstvenih in administrativnih zadev.

Kar se pa tiče domačega kapitala, ki je bil naložen v različnih denarnih ustanovah Avsto-Ogrske, pa so ga nedvomno posredno izkoriščale tuje firme in banke, tudi za investicije v sami Dalmaciji in je v tem primeru ponovno prinesel korist tujemu kapitalu. Organiziranju in koncentraciji domačega kapitala bi morala pomagati država, saj Dalmacija ni imela dovolj močnih kapitalistov ali podjetij, ki bi lahko speljali večje projekte. Splošne razmere v sami pokrajini so bile še zmeraj toliko zaostale, da se brez večje pomoči države ni moglo veliko narediti.

Pomanjkanje iniciative in politične volje pri domačih politikih in pomanjkanje podjetnosti pri poslovnějšíh iz Dalmacije niso pripomogli, da bi se nedokončan projekt za napredek vseh družbenih okoliščin v Dalmaciji dal boljše rezultate. Te slabosti, ki so bile neobhodne pa se lahko opravičijo z dejstvom, da je Avstrija več kot 80 let sistematično zapostavljala Dalmacijo in ni realizirala niti ene izmed osnovnih zahtev njenega prebivalstva na političnem in gospodarskem področju. Zato se je za investicijo v Dalmacijo odločil samo tisti, kogar je država favorizirala. To pa je bil v prvi vrsti nemški kapital, pa tudi italijanski je bil favoriziran poleg avstrijskega in madžarskega za projekte v Dalmaciji.

5. ZAKLJUČEK

Na osnovi predhodnih razlag in statističnih podatkov lahko potegnemo naslednje:

1. največji del prebivalstva Dalmacije (več kot 80%) se je ukvarjal s poljedelstvom, katero pa je v tem obdobju slabo napredovalo in dajalo slabe rezultate. Z izjemo nekaterih kultur-vino v primorskem delu in tobak v zagorskem delu ter mogoče predelava masla v nekaterih, zelo omejenih predelih pokrajine, poljedelska proizvodnja ni prešla okvire naturalnega gospodarstva. Za takšno stanje obstaja več razlag, najvažnejši pa so naslednji:
 - a) male in kvalitetno slabe obdelovalne površine, na katerih so bile delno zasejane kulture, ki niso odgovarjale klimatskim in zemeljskim pogojem Dalmacije
 - b) nezadostne investicije s strani države, da bi se z melioracijo in drugimi deli razširila obdelava površin in se usposobila za stalno izkoriščanje
 - c) zaostala in neracionalna obdelava zemlje, kar je bil rezultat splošnega in stalnega nazadovanja prebivalstva, predvsem zagorskega dela pokrajine in nedejavnost države, da to stanje popravi oz. pripomore k temu s finančnim vložkom
 - d) kolonatski odnosi v poljedelstvu, ki niso stimulirali kmetov za intenzivno obdelavo zemlje in povečanje donosa ter zelenaštvo, ki je kot masovni pojav na vasi do kosti izžemalo narod
 - e) velika utesnjenost posesti je prav tako negativno vplivala na razvoj in napredek poljedelstva ter ravno tako neznanje posestnikov, da na svojem posestvu organizirajo moderno poljedelsko proizvodnjo

Živinoreja je zaradi pomanjkanja dobrih travnikov in pašnikov ter zaradi slabe oskrbe živine, ki je bila v glavnem slabih pasem, bila zaostala v svojem razvoju.

Niti ribištvo, ki bi lahko bilo pomembna veja gospodarstva se ni uspelo razviti v skladu za možnostmi, ki so bile na voljo. Pomanjkanje profesionalnih ribičev, primitivno orodje in slabe prometne zveze, ki so onemogočale prodajo svežih rib otoškega in obalnega pasu, so bili vzrok za takšno stanje. Profesionalnih ribičev ni bilo več kot 3000, med njimi pa so bili tudi lastniki ladij in orodja.

Pri takem stanju vaško prebivalstvo Dalmacije ni moglo s poljedelsko dejavnostjo zagotoviti sebi najosnovnejših sredstev za preživetja. Glede na to, da pa je bilo poljedelstvo najvažnejša in najmočnejša panoga, ni težko zaključiti, da je velik del vaškega prebivalstva Dalmacije živel v stalni bedi, da je bila Dalmacija v svojem največjem delu prizor neprestane lakote z mnogo reveži, ki so bili stalno prisiljeni, da začasno ali stalno zapustijo pokrajino in iščejo zaslužek v drugih vejah gospodarstva, po večini v industriji in pomorstvu, kot nekvalificirana in poceni delovna sila. V kritičnem obdobju za poljedelstvo Dalmacije, ki je nastalo s pojavom filoksere in vinske klavzule, so mase lačnega vaškega prebivalstva zapuščale vasi in iskale delo, ki jim ga nerazvita pokrajina ni mogla nuditi. Tako se je povečala migracija prebivalstva, ki je naraščala vse do vojne.

Pomembna značilnost v mentaliteti tega novega najemnega dalmatinskega težaka, polkmeta, in pol lastnika je bila navada, da živi v bedi in kulturni zaostalosti ter da so bili njegovi interesi razdrobljeni med kosom zemlje, ki jo je težko zapustil in novega poklica, ki ga ni uspel dojeti kot možnost svojega preživetja. Hkrati pa želi izkoristiti vse priložnosti, ki se mu ponujajo. On je najemnik s poljedelskimi interesi oz. kmet, čigar interesi se prekrivajo z ekonomskimi in socialnimi interesi mestnih delavcev.

2.

Izkoriščanje naravne baze, ki jo je ponujala Dalmacija s svojim rudnim bogastvom in poljedelskimi proizvodi, je postalo intenzivnejše po letu 1890, povečalo pa se je po letu 1904. Ta razvoj je bil zaostal v primerjavi z ostalimi pokrajinami v monarhiji. Izkoriščanje najvažnejše dalmatinske rude-boksita, se do vojne sploh ni začelo, niti se ni razvila močnejša industrija na osnovi poljedelskih surovin (tobak, aromatične in zdravilne rastline, koža). Za napredek nekaterih vej gospodarstva se je naredilo izredno malo, čeprav so obstajali vsi pogoji za razvoj (predelava vin in olja, ladjedelništvo, kamnoseštvo...). Po letu 1904 se opazi velik napredek energetike in tovarn za predelavo karbida cianida in cementa, tako, da je ta industrija imela pomembno mesto v evropski produkciji in je dala pečat industrijski proizvodnji dalmatinskega gospodarstva.

Pred vojno je bilo v Dalmaciji okoli 220 industrijskih in obrtnih delavnic, ki so zaposlovala več kot 10 delavcev. Okoli 130 podjetij je zaposlovalo manj kot 20 delavcev, okoli 50 manj kot 50, 8 -100 ter 13 preko 100 delavce.

Teh 200 podjetij bi lahko smatrali kot industrijska, če bi se kot osnova za določitev industrijskega podjetja vzelo število več kot 10 zaposlenih v enem podjetju.

Če pa kot industrijsko podjetje vzamemo tisto, ki imajo poleg 10. zaposlenih tudi mehanski pogon, potem bi slika o industrijskih podjetjih v Dalmaciji izgledala takole:

Pred 1902 je bilo 30 obratov, ki so zaposlovali 10 ali več oseb in imeli instalirano pogonsko silo, po tem letu pa je bilo ustanovljenih novih 30 podjetij, kar skupaj zneso 7000-8000 zaposlenih. To bi bila najbolj realna slika dalmatinske industrije pred prvo svetovno vojno. Kar pa se tiče števila celotne delovne sile, zaposlenih v industriji in obrti pred vojno, pa je potrebno dati prednost statističnim podatkom ob poklicih prebivalstva iz leta 1919 glede na leto 1902 iz dveh razlogov:

- a) v statističnih podatkih iz 1902 so zajeti tudi lastniki kot zaposlene osebe
- b) v popisu iz 1902 je bilo med industrijo in obrtjo oz. med proizvodne obrate zajeto tudi ribištvo in gostinstvo (8551 zaposlenih), medtem, ko je v popisu 1919 gostinstvo zajeto v okviru trgovine, ribištvo pa v okviru poljedelstva.

Leta 1919 je bilo v industriji in obrti zaposlenih 9454 delavcev in uslužbencev, če pa temu številu dodamo še najmanj 1000 delavcev (1910 je bila ustanovljena tovarna cementa in cianida), dobimo približno sliko o zaposleni delovni sili v industriji in obrti pred prvo svetovno vojno (10500-11000 delavcev in uslužbencev).

Iz navedenih podatkov izvira tudi značaj predelovalne dejavnosti v Dalmaciji. Ta je bila do 1902 pretežno obrtna, kar se vidi iz števila in opremljenosti obratov in ravno tako iz števila zaposlenih v tej proizvodnji. Stanje pred vojno v bistvu govori za industrijski karakter te proizvodnje. Pa čeprav je dalmatinska proizvodnja doživela največji napredek med 1902 in 1914, je celotni napredek zajel največ 10 podjetij, vsa ostala pa so delovala v svojih zaostalih okvirih.

Paradoks in ekstremi so značilni za dalmatinsko predelovalno dejavnost pred prvo svetovno vojno, predvsem zato, ker je vsa industrija z izjemo industrije cementa in karbida slabo napredovala in ostala na obrtni ravni.

3.

Stanje trgovine, prometa in bančništva ni bilo zadovoljivo ne leta 1902 niti kasneje. Trgovina je bila skrčena in motena zaradi slabih prometnih poti Dalmacije z zaledjem in to stanje se ni spremenilo do konca vojne. Številčnejša je bila trgovina po morskih poteh in ta je po letu 1907 zelo napredovala, saj je prišlo do izboljšanja potniških in trgovskih prometnih poti znotraj same pokrajine in z ostalimi deli Avstro-Ogrske. Tedaj se posebej razširile plovbe s

parniki, družbi Dalmatia in dubrovniška Ragusia, saj so dobile državno subvencijo. Poleg tega so obstajala še druga manjša prevozna podjetja. Nekaj podjetnikov iz Dalmacije je imelo lastna močna podjetja s parniki ali pa so bili solastniki takih podjetij v Trstu, centru avstrijskega pomorstva. Mnogi prebivalci dalmatinskega primorja in otokov so bili zaposleni kot mornarji v trgovski floti Avstro-Ogrske.

Od majhnega števila bank, ki so obstajale v Dalmaciji pred vojno, niti eni ni uspelo ustvariti močnejše koncentracije kapitala, da bi lahko uspešno sodelovala v večjih gospodarskih projektih.

Številu podjetij z več kot 10 delavci, ki jih je bilo 1902 15, je treba dodati najmanj 30-40 podjetij s preko 10 delavci, največ v pomorstvu. Tako lahko z gotovostjo predpostavimo, da je na področju trgovine, prometa in bančništva bilo čez 50 podjetij z več kot 10 zaposlenimi, od katerih je največji del imel mehanski pogon.

Za število delavcev in uslužbencev v trgovini in gostinstvu, bančništvu, prometu so najbolj verodostojni podatki iz popisa 1910, ker so podatki iz 1902 zajemali še lastnike sredstev. Če število 7322 zaposlenih delavcev 1919 zaokrožimo na 8000, dobimo približno točno sliko zaposlene delovne sile v trgovini bankirstvu, prometu Dalmacije neposredno pred prvo svetovno vojno.

Po tem pregledu, četudi je nepopoln je vseeno omogočeno, da se opazi problematika gospodarskega stanja v Dalmaciji in ugotovi, da je politika deljenja drobtinic bil tipičen način, s katerim je Avstrija tretirala to pokrajino. Lažje je razumeti in razložiti politična dogajanja v Dalmaciji v tistih časih, posebno negativne pojave v političnem življenju pokrajine kot so oportunistem proti vladi in njenim organom, politično kratkovidnost, nacionalno zavisti, versko nestrpnost in močno strankarstvo v notranje političnem življenju pokrajine.