

STANJE POMORSTVA GRADA RIJEKE U VRIJEME REINKORPORACIJE (1776/77)

Austrijska apsolutna monarhija stala je u drugoj polovici 18. stoljeća intenzivnije kalkulirati s hrvatskim historijskim i etničkim teritorijem u svojim ekonomskim i političkim pothvatima i planovima. Bila je ona na to upućivana svojim unutrašnjim ekonomskim i političkim razvitkom, novim i sve većim potrebama koje je taj razvitak sa sobom donosio, zatim sve jačim istiskivanjem iz Zapada i napokon otvaranjem realnih mogućnosti za penetraciju i sticanje vojnih, ekonomskih i političkih pozicija na Istoku i Sredozemlju uslijed opadanja turske i mletačke moći u tim dijelovima Evrope. Sticajem tih i drugih okolnosti Monarhija je izvodila, kako u materijalnoj osnovici društva, tako i u njegovoj nadgradnji, niz reformi širokih razmjera – izvan kojih, dakako, nije mogla ostati ni staleška Hrvatska – u cilju podizanja privrednog potencijala zemlje (prvenstveno trgovine) i učvršćivanja apsolutističkog društvenog režima.

U tome valja tražiti korijene reinkorporaciji Hrvatskoj obalnog pojasa (Hrvatskog primorja s Rijekom) od razmeđa Kantrida–Preluka do, uključeno, Zrnovnice i njegova neposrednog unutrašnjeg teritorija (1776/77) te stvaranju Severinske županije i Riječkog gubernija. Bijahu to događaji i novine od dalekosežnih učinaka, kako za prosperitet gradova i sela spomenutog pojasa, tako i za gospodarstvo hrvatsko-ugarskog zaleđa, koje se otad sve više povezivalo s evropskom i svjetskom privredom. Time bijaše otvoreno, aktualizirano i pospješeno rješavanje niza različitih pitanja ekonomske i društveno-političke naravi.¹

U prvi red pitanja koja su s time tijesno vezana i koja su otad drugačije postavljena i tretirana valja svakako ubrojiti pomorstvo,

¹ Sve je to mnogo opširnije razrađeno u našoj disertaciji: »Severinska županija«, pogl. II, III, IV, V, VI i VII.

kojemu se otada počelo posvećivati od strane zainteresiranih faktora više brige na cijeloj obali Hrvatskog primorja, a *napose* u Rijeci.

Upravo zato što je pomorstva Rijeke ukazana naročita pažnja, u ovom ćemo radu, ovaj put,^{1a} ogledati, osvijetliti i ocijeniti, na osnovu dosad nepoznate i neobjavljene arhivske građe, *njegovu materijalnu osnovicu* (vrstu i veličinu plovnih objekata, kakvoću i obim radne snage i drugo) koja je postojala u riječkoj luci 1776/77. godine.

1. BRODOVLASNICI

Merkantilizam je unio u pomorstvo kao i u ostale neagrarnne radnosti načelo rentabiliteta. Valjalo je, po njemu, sticati bogatstvo sa što manje troškova i žrtava i bez velikog rizika. On je kalkulirao sa svime. To je dovelo do sistematske registracije materijalnih faktora i njihove povremene ocjene.

Ista se operacija provodi u Rijeci. Tu se prikupljaju fakta o materijalnim snagama, na temelju kojih se vrši trijezna procjena i uočavaju se mogućnosti za dalji razvitak. Stvara se neka vrsta ekonomske bilance, na kojoj se za dulji rok gradi ekonomski program pomorstva. U tome skladno surađuju promućurni riječki poduzetnici i odgovorni dvorski faktori, jer im se interesi poklapaju. U toj gospodarskoj oblasti kretanje na velikoj udaljenosti jednih bez drugih ne bi bilo sigurno ni uspješno. Razvitak pomorstva i njegova gospodarska uloga koju mu je dvor namijenio u svojoj ekonomskoj politici neminovno su upućivali jedne na druge.

Stoga je bilo potrebno ogledati i ocijeniti snage i mogućnosti od kojih je valjalo dalje poći u promicanju pomorstva.

Dok su s jedne strane u tablici I prikupljene i sažete bitne komponente o broju brodovlasnika, snazi, veličini i kakvoći brodova u Rijeci, ona s druge strane u cjelini pruža podlogu da naše pitanje osvijetlimo s više strana.

Iz nje se može razabrati da oko $\frac{2}{3}$ brodovlasnika i suvlasnika nosi hrvatska prezimena.

Od 31-og brodovlasnika i suvlasnika 24 potječe iz Rijeke, dok ostali znatno manji broj vuče svoje porijeklo iz okolnih mjesta, i to: Senja 1, Bakra 1, Voloskog 2, Lipe 1, Mošćenica 1 i Veprinca 1. Taj manji broj doselio se i stalno nastanio u Rijeci posla radi.

^{1a} Potporom Uprave Jugoslavenske akademije prikupili smo dosta građe, koju će vjerojatno još trebati kod obrade nadopunjavati, o pomorstvu, zatim u manjoj mjeri o trgovini i manufakturama Rijeke za vrijeme postojanja Severinske županije, a djelomično za čitavu drugu polovicu 18. stoljeća. Stoga ćemo drugom zgodom problematiku, o kojoj je ovdje riječ, iznijeti i obraditi na široj osnovi i za veći vremenski period.

Tablica I
Pregled brodovlasnika i brodova u Rijeci godine 1777.²

Brodovlasnici i mjesto njihova porijekla	Kapetani i vozari ³ mjesto njihova porijekla	Tipovi i imena brodova	Broj		
			tona ⁴	mem- tadje	topova ⁵
Susanni Marko iz Senja	Soić Luka ⁷ iz Bakra	Nava »Sagra Famiglia« ⁸	333	24	22
Gjustini Fabijan i Defranceschi Valentin iz Rijeke	Pilepić Ksaver iz Rijeke	Nava »S. S. Anunziata«	232	20	20
Barčić Vid i Ljenčić Josip iz Rijeke	Lupis Jakov iz Rijeke	Nava »Il Sansone«	231	16	4
David ud. Jelena iz Rijeke	Šepić Bartol iz Bakra	Nava »Il Vincitore«	230	20	18
Lupi Ivan iz Rijeke i nasljednici Agnese iz Bakra	Kranjec Franjo iz Rijeke	Nava »S. S. Trinità«	200	16	6
Pisanello Karlo iz Rijeke, Ivančić Ivan iz Voloskog i Derras Josip iz Lipe	Soić Luka iz Bakra	Nava »La Madona delle Grazie e Le Anime del Purgatorio«	180	17	8
Tomašić Franjo i Poglajen Ivan iz Rijeke	Vičić Josip iz Rijeke	Keč »S. Francesco di Paula«	180	14	12
Simotić Lovro iz Rijeke	Simotić Lovro iz Rijeke	Pandora »La Concezione«	124	11	—
Buzzi Agustin i Gjustini Fabijan i Ferdinand iz Rijeke	Pilepić Ksaver iz Rijeke	Pulaka »S. Anunziata«	118	12	4
Susanni Marko iz Senja	Dubravičić Ivan iz Senja	Pulaka »S. Francesco Saverio«	98	12	4
Tomašić Franjo i pašanci iz Rijeke	Soić Jerolim iz Bakra	Marsiliana »S. S. Anunziata e S. Venanzio«	98	12	—
Tomičić Toma iz Rijeke i Lazarić Matija iz Mošćenica	Mihletić Juraj iz Bakra	Marsiliana »Madona delle Grazie«	74	9	—
Susanni Marko iz Senja	Fumulo Ivan iz Rijeke	Fregadun »Madona del Carmena«	80	10	—

Brodovlasnici i mjesto njihova porijekla	Kapetani i vozari ³ mjesto njihova porijekla	Tipovi i imena brodova	Broj		
			tona ⁴	mom- čadi ⁵	topova ⁶
Gjustini Fabijan iz Rijeke	Karina Toma iz Kraljevice	Trabakul »S. S. Anunziata«	60	7	—
Margan Franjo iz Rijeke	Travisani Matija iz Ancone	Trabakul »Le Anime del Purgatorio«	50	7	—
Tomašić Franjo iz Rijeke	Loj Juraj iz Rijeke	Trabakul »S. Francesco di Paula«	45	6	—
Susanni Marko iz Senja	Riljin Ivan iz Senja	Trabakul »Madona del Rosario«	40	5	—
Tomčić Toma iz Rijeke	Vitto Atanasije iz Rijeke	Trabakul »Madona delle Grazie«	35	6	—
Lupi Ivan iz Rijeke i Ivančić Matija iz Voloskog	Ivančić Ivan iz Voloskog	Trabakul »Madona delle Grazie«	30	6	—
Gjustini Fabijan iz Rijeke		Peota	30	—	—
Margan Franjo iz Rijeke	Franković Bartol iz Rijeke	Trabakul »S. Francesco di Paula«	30	6	—
Wochinz Mihael iz Rijeke	Milonja Anton iz Mošćenica	Trabakul »S. Antonio di Padova«	30	5	—
Wochinz Mihael iz Rijeke	Dešković Franjo iz Mošćenica	Trabakul »S. Antonio di Padova«	25	5	—
Pisanello Karlo iz Rijeke i Bačić Ivan iz Veprinca	Bačić Ivan iz Veprinca	Trabakul »S. Antonio di Padova«	25	5	—
Bradičić Josip iz Rijeke	Bradičić Josip iz Rijeke	Trabakul »Le Anime del Purgatorio«	20	5	—
Kovačić Franjo iz Rijeke	Kovačić Franjo iz Rijeke	Trabakul »Le Anime del Purgatorio«	20	5	—
Margan Franjo iz Rijeke	Fiozzo Andrija iz Opatije	Peligo »Le Anime del Purgatorio«	10	3	—

Brodovlasnici i mjesto njihova porijekla	Kapetani i vozar ² mjesto njihova porijekla	Tipovi i imena brodova	Broj		
			tona ⁴	mom- čadi ⁵	topova ³
Derossi Nikola iz Rijeke		Bracera »Madona del Carmene«	7		
Gabrić Petar iz Rijeke		Bracera »Di Traghetto«	7		
Findella Matija iz Rijeke		Bracera »Di Traghetto«	5		
Benuzi Antun iz Rijeke		Bracera »Di Traghetto«	5		
Freza Antun iz Rijeke		Bracera »Di Traghetto«	5		
Sambson Karlo iz Rijeke		Bracera »Pescarecia«	3		
Margun Franjo iz Rijeke		Bracera »Pescarecia«	3		
Gjustini Fabijan iz Rijeke		Bracera »Pescarecia«	3		
Gjustini Fabijan iz Rijeke		Bracera »Pescarecia«	2 ¹ / ₂		
Razni vlasnici		Kopanji, Kaići i Frigadine, 50 kom.	od 1 do 2 tone		
			2668 ¹ / ₂	264	98

² Acta Cameralia (skraćeno = AC), fasc. 1330/10-6 (»Tabella de bastimenti appartenenti alli abitanti nella città, e porto franco di Fiume nell' 1777«). Ta tabela pruža potpuniji pregled negoli ona u fasc. 199/50 Gubernium Fluminense (skraćeno = GF) - Državni arhiv Rijeke (skraćeno = DAR).

³ »Condutore«, »padrone«, »Schiffsführer«

⁴ U to vrijeme bilo je još uvijek neprilika oko utvrđivanja nosivosti broda, jer za to nije bilo jedinstvenog kriterija. Nesporazumi su obično izbijali pri izradi i kupoprodaji broda, a napose kod ubiranja lučkih taksa. Da bi se tome doskočilo i stalo na kraj, riječki gubernij izdao je veoma interesantno uputstvo prema kojem se u buduću morala određivati veličina brodova.

»Ottavo Nell'Esazione dei Diritti di Porto venienti sotto li nomi Ancoraggio, ed Alboraggio, e distintamente per quanto concerne il primo d'essi ossia Ancoraggio, egli è da sapersi che questi si dessume secondo la maggiore o minore capacità del Naviglio, che avrà da rilevarsi, e considerarsi a raggion di Tonnellate, e che secondo a questo s' esiggera il Suo Diritto.

Nono La Tonnellata, sarà già notte, essere quella capacità di Nave, che può ricevere la quantità di Merci non eccedente il peso di libbre 2000 Venote: siccome però

Zanimljivo je da među njima od 49 patricija koliko ih je bilo godine 1776., 1777. nema nijednoga.⁹ Patriciji se još uvijek uljuljkuju

il riconoscere ciò fa duoppo (!) della Misurazione, così viene addittato il Metodo, secondo cui ella avrà da farsi, e da procedersi infallibilmente dalli Capitani de Porti, Provisori, e Deputati di Sanità onde non siano pregiudicati nè li Proprietari delle Navi nè il Sovrano Erario.

Decimo La Misurazione avrà da farsi delli Navigli grossi non solo nella Stiva, ma anche nel Corridore e mediante il passetto de piedi Inglesi che qui s'aggiunge per uso de Ciascheduno de Capitani, e Deputati, cioè si misura la longhezza della Nave in Coperta dall'Asta di Puppa all'Asta di Prova, la medesima si moltiplica con la larghezza di bocca in Corridore, questa poscia si moltiplica con l'Altezza della Stiva e la tal Summa divisa per 95, il Resultato formerà la qvantità delle Tonnellate nella Stiva.

Esempio

Si supponga che la Nave in Coperta abbia in Lunghezza piedi	70 e
di larghezza di bocca in Corridore	20
Moltiplicate queste due partite riuscirà la qvantità di piedi Inglesi	1.400
Si supponga pure, che l'Altezza della Stiva abbia piedi	8
Quali due posteriori partite nuovamente moltiplicate una con l'altra apparirà la Summa di piedi Inglesi	11.200
La qual Summa divisa per	95
risulterà che la capacità della Nave in Stiva secondo il sudetto Supposto formi Tonnellate	117.85/95

e secondo questa progressione si fa la Misurazione ed il calcolo di qualunqueiasi Naviglio.

Quello (che) concerne la Dimensione del Corridore di qualunque Legno, si prenderà la metà della lunghezza della Coperta, questa si moltiplicherà con l'intera larghezza del Corridore, l'importo verrà nuovamente moltiplicato con l'Altezza del medesimo Corridore da essere rilevata e quest'ultima Summa divisa in 95 costituirà la qvantità Tonnellate nel Corridore.

Esempio

La lunghezza della Coperta nell'Esempio Superiore fu di piedi	70
adunque la Metà di questi sono piedi	35
Moltiplicati le (!) Medesimi, come 5 è detto con l'intera Larghezza del Corridore già sopra avuto con	20
Risulterà la qvantità di piedi	700
Questi iteratamente moltiplicati con l'Altezza del Corridore, che avrà da prendersi, e che suppongasi essere di	4 1/2
Diverà la qvantità di Tonnellate	3150
e divisa quella in	95/33 15/95
La capacità del Corridore sarà di Tonnellate 33 15/95 unita poi questa con la Superiore della Stiva, cioè Tonnellate in Stiva	117 85/95
Dette in Corridore	33 15/95
La capacità totale della Nave nelli due Esempi sopra riferiti sarà di Tonnellate	151 5/95

Undecimo La predetta Misurazione avrà bensì Luoco, e pieno effetto rispetto a quelli Navigli, che sono provveduti del Corridore, oppure che non hanno il Corridore hanno però libere le Stanze, il Cassero, il Castello, e perciò comodo separato per riporvi li Attrezzi, poscia che osservandosi, che mezza Camera vi sia in Stiva, e parte di essa servir detta per riposizione delli Attrezzi, convien fare in tal caso un proporzionato ribasso, che potrà estendersi fino ad un quinto del Resultato intiero delle Tonnellate.

Duodecimo Ogni Tonnellata nella Dessunzione del Diritto d'Ancoraggio verrà computata con X^{ti} 4.e così tanto, e non più verrà incassato per Ciascheduna d'esse

u svom konzervativnom nobilitetu i s visine gledaju na poslove, iz kojih se ne može na lak i komotan način izbiti renta. Za njih je, čini se, bila plovidba suviše riskantna i opasan posao, a možda i nedostojan njihova aristokratskog statusa. Plovidbom se, naprotiv, bave ljudi slobodni od preživjelog nobiliteta, građanski clemenat različitih profesija, koji je nošen željom za bogaćenjem i akumuliranjem, pri čemu nije žalio ni truda ni novaca. Svojom poduzetnošću i svojim bo-

e se ne incaricà il Rispettivo Capitano del Porto o Deputato di Sanità nella Presa del Conto.

Decimoterzo Se in occasione della Misurazione risultasse qualche avanzo de piedi Geometrici Inglesi quale fosse minare di una Tonnellata, o sia se v'entrassero de rotti, in tal caso la Desunzione de Diritti d'Ancoraggio avrà na farsi con norma seguente. Arrivando quel numero rotto alla concorrenza di mezza Tonnellata, o non giungendo a tal Importo l'Esazione si farà sempre per mezza Tonnellata o sia con X^{ri} 8. Superando poi quella Frazione la metà d'una Tonnellata il Diritto in allora s'incasserà per l'intera Tonnellata, cioè con X^{ri} 4.

Decimoquarto Il Diritto d'Arboraggio poi s'esigge dal Carico che porta attualmente la Nave ragguagliato però esso a norma di Tonnellate per Ciascheduna delle qvalli si faranno pagare X^{ri} 3.

Decimoquinto Ogni Merce che verrà caricata e sarà destinata alla partenza avrà da ridersi all'uso di Tonnellate ripartendo, come si è detto libbre 2000 per cadauna, e quindi al peso di libbre 2000 per cadauna, e quindi a peso di libbre 2000, e così ad una Tonnellata si equipareranno Carbone, Corbe 15.

Tetta Balle	10.
Vino Barille	20.
Grano di qualunque specie:	
Stara Veneti	20
Chiedi Barille	10

cioè Canali e de qvalli entrano in Barilla 18. e per ogni Tonnellate delli anzidetti generi si percepiranno come si è detto X^{ri} 3.

Decimosesto Le Barche, che nell'attuale lor Carico avessero delle Merci, qvalli oltre il numero delle Tonnellate ne formassero qualche Frazione, verranno esse assoggettate al Diritto d'Arboraggio nella gvisa stessa come si è detto di sopra al § 13 cioè se quell'avanzo non divisibile in Tonnellate formasse meno di mezza Tonnellata, o anche arrivasse alla metà o sia al peso o importo di 1000 libbre Veneze, l'Incassazione verrà in tal caso fatta con X^{ri} 1½ che è la Tassa di mezza Tonnellata, diversamente poi se trascorresse la mezza Tonnellata. L'Esazione si farà in allora con la Tassa intiera, o sia con X^{ri} 3. (GF fasc. 201/571 - DAR).

⁵ U istoj proporciji nije uvijek rastao broj posade s tonažom broda.

⁶ Osim topova imao je još brod »S. S. Trinità« 4 »petriere«, »La Madona delle grazie e le Anime del Purgatorio« 6, »La Concezzione« 4, »S. S. Annunziata« 2, »S. S. Annunziata e S. Venanzio« 2.

⁷ U ovoj su radnji hrvatska prezimena prenijeta iz talijanske ortografije u hrvatski pravopis (na pr. Musić mj. Mussich, Vičić mj. Vicich i t. d.), a ona koja su očito talijanska ili se o njihovu nacionalnom porijeklu sumnja, ostala su u izvornom obliku.

⁸ Tada je uglavnom bio poslovni jezik talijanski, što je dakako rezultat trgovačkih veza s pojedinim talijanskim gradovima i pokrajinama, zatim sticaja raznih historijskih okolnosti. Naši brodovlasnici kao poslovni ljudi nošeni komercionalnim interesima davali su talijanska imena svojim brodovima.

⁹ Franjo Rački, Rieka prema Hrvatskoj, Zagreb, 1867., str. 7-8.

gatstvom stalno je jačao ekonomske, a adekvatno tome i političke pozicije.¹⁰

S obzirom na broj brodova i njihovu nosivost postoje među brodovlasnicima velike razlike. Između svih se ističe Senjanin Marko Susanni. On posjeduje i iskorišćava 4 broda kojih nosivost iznosi 551 tonu ili preko 20% od cjelokupne tonaže. Za njega rade 4 kapetana i 51 mornar ili preko 19% od svega ljudstva. Za ono vrijeme bila je to velika koncentracija proizvodnih sredstava i radne snage u rukama jednog čovjeka. Dolazi zatim Fabijan Gjustini i njegovi sudrugari itd. Prema tome dohodak brodovlasnika jako je varirao, on je bio adekvatan veličini plovnog objekta, zavisio o njemu, o veličini radne snage i drugim okolnostima.

Od 36 brodova 10 ih zajednički posjeduju i iskorišćuju ortaci, sudrugari. Ako bismo o tome sudili po navedenim brojkama, onda to nije mnogo. Drugačije stvar stoji ako to promatramo u odnosu na tonažu i ljudstvo. Izlazi tada da ortaci drže preko polovice nosivosti (1368 tona) od svega brodovlja i da za njih radi oko polovica momčadi.

Te činjenice upućuju na to da je pomanjkanje *novčanih sredstava* primoravalo i upućivalo pomorski poslovni elemenat da se udružuje i da tako zajedničkim novcem gradi brodove i vodi poslove.¹¹ Napokon sama priroda plovidbe (u to vrijeme pogotovo) nosila je sa sobom velike rizike i kojekakve opasnosti, tako da se za nju pojedinac teže odlučivao i odvažavao, a više se ljudi na to prije odvažavalo i lakše preuzimalo eventualne nedaće. Sve je to bila smetnja za razvitak pomorstva, a posebno je usporavalo tehniku i organizaciju plovidbe. Ipak u vrijeme o kojem je ovdje riječ njegova razina nije bila suviše niska. Od 26 brodova, za koje su navedeni kapetani i vozaari, samo su na četiri broda te funkcije vršili brodovlasnici. Čak je i onaj brodovlasnik čiji brod nije prelazio 30 tona povjeravao brod, plovidbu i ostale poslove vezane uz nju kapetanu ili vozaru. Plovidba je time svakako ušla u viši stadij organizacije. Brodovlasnici su se oslobodili teškog i napornog posla na brodu, ličnih stradanja i opasnosti koje krije u sebi more i plovidba po njemu. Oni su se otada mogli više posvetiti finansijsko-ekonomskoj strani plovidbenog pothvata, koji su obično vezali uz druge djelatnosti (trgovinu), a sama ih je funkcija prijevoza robe i ljudi po moru interesirala toliko, koliko je ona opravdavala njihovu finansijsku računicu. Nema dvojbe, da su takva dioba rada i funkcija, zatim načelo rentabiliteta i konkurencija znatno pospješili usavršavanje plovidbenih objekata i sredstava, utjecali na organizacioni i tehnički razvitak uopće.

Što se pak tiče rentabilnosti plovidbe, valja istaći da ona nije bila nerentabilnija negoli ostale neagrarne djelatnosti. Brodovlasnici sigurno ne bi ulagali kapital u brod i radnu snagu kada on ne bi od-

¹⁰ Giuseppe Viezzoli, *Contributi alla storia di Fiume nel settecento*, »Fiume« X/1932., str. 125-6.

¹¹ N. Ebner von Ebenhall, *Maria Theresia und die Handelsmarine, Triest, 1888.*, str. 6-7, 25-38.

bacivao veću ili barem istu stopu rente koju bi odbacivao u drugim oblastima privrede. Bio je takav posao naročito unosan, kada je brodovlasniku polazilo za rukom da sretno poveže plovidbu s drugim neagrarnim radinostima.

Mnoge riječke brodovlasnike susrećemo¹² u oblasti privrednog života kao trgovce, vlasnike manufakture, eksploatatore šuma, zakupnike raznih regalija na komorskim dobrima u Vinodolu i Gorskome kotaru, zemljoposjednike i kućevlasnike, a na političkom polju kao nosioce raznih javnih časti i funkcija u trgovačko-pomorskim sudovima, općinskim vijećima, guberniju, županiji; oni komuniciraju s najvišim nadležstvima i najodgovornijim funkcionerima i tako svestrano utječu na javni život. Njima pomorska djelatnost nije samo omogućila da se obogate i da postanu utjecajni faktori u svojoj sredini, već i da postepeno izrastu u potencijalne buržoaske i kapitalističke nosioce.

Razvitak je u pomorstvu išao lagano; u periodu od 1760. do 1776. godine uvećao se broj brodovlasnika i suvlasnika za 11 ili 55%.¹³ Isto tako se uvećala, kako ćemo vidjeti, tonaža brodova, umnožio broj ulaza i izlaza u luku, porastao broj mornara i slično.

2. PLOVIDBA

Zatečeno brodolje i njegova nosivost (1777) nije bilo dovoljno da udovolji novim potrebama plovidbe koje su nastale reinkorporacijom Rijeke. U Rijeci je tada bilo (tablica I) (bez onih 50 lađica od 1 do 2 tone) 36 brodova od 2½ do 333 tone nosivosti, ukupno dakle 2668½ t. Istina; više za 1031 t ili 63% negoli godine 1760.,¹⁴ ali još uvijek

¹² Spisi riječkog Gubernija od 1776. do 1787. godine - DAR.

¹³ Za to se vrijeme održalo u pomorstvu 7, napustilo ga 13, a došla su 24 nova brodovlasnika i suvlasnika.

¹⁴ Viezzoli o. c. X, str. 69.

Potpunija se još slika dobiva o riječkom brodarstvu, ako se ono gleda u tadanjoj proporciji sveukupnog brodarstva »austrijske obale« od Trsta do Karlobaga:

»Im Jahre 1755 gab es in Triest 29 patentirte Schiffe mit dem Gesamtgehalte von 4385 miliara (1 miljar = 1000 funti = 560 kg I. E.) und 30 pieleghi und brazzere mit 1040 miliara. In Fiume bestanden in demselben Jahre 12 patentirte Schiffe mit einem Gehalte von 2490 miliara, und 11 Trabakel und pieleghi mit 652 miliara. Zengg weist 21 patentirte Schiffe mit 1660 Tonnen, 10 noch mit Seepass der Intendenza versehene Schiffe von 220 Tonnen und 7 trabaccoli, pieleghi und brazzere ohne Flagge mit 56 Tonnen auf. Carlobago erscheint mit 1 Trabakel mit Seepass (Gehalt 53 Salzketen), und 4 Trabakeln und brazzere (Gehalt 470 barile Wein). Im Jahre 1759 sind Triest mit 45 grossen (iznad 100 tona I. E.) und kleinen (do 50 t. I. E.) Schiffen von 1981 Tonnen, Fiume mit 27 solchen Schiffen von 1700 Tonnen, Zengg mit 39 Schiffen, Carlobago mit 5 Schiffen (Gehalt 720 barile Wein), Buccari mit 23 Schiffen von 2255 Tonnen notirt.

Nach einer Nachweisung vom 31. September 1760 belief sich der Stand der Handelsmarine auf 53 grosse, 30 mittlere (iznad 50 tona) und 44 kleine, zusammen 127 Schiffe mit einer Bemannung von 927 Seelcuten.« (Ebenthal o. c., str. 55).

premalo. Nastojalo se stoga da se olakoti, stimulira i ubrza izgradnja brodova. Nužnost transportiranja dobara i ljudi postala je otad šira i intenzivnija između primorskih mjesta i mediteranskih luka. Ojačala je izmjena ekonomskih dobara između stanovništva kontinenta s jedne i mora s druge strane, umnožio se i broj kretanja brodova u riječkoj luci. S obzirom na zastave brodova u toku dvije godine broj njihovih ulaza i izlaza bio je ovakav:¹⁵

Godine 1776.

Godine 1777.

a) *austrijske*

Uplovilo: nave 4, marsilijane 2, pulake 2, keč 1, tartanuna 2, tartanela 1, trabakula 40, peliga 133, bracara 175, kaića 271;
isplovilo: tartanela 1, peliga 35, peota 6, bracara 233, kaića 332.

Uplovilo: nava 12, marsilijane 3, keč 1, pipara 2, martigana 1, tartanun 1, trabakula 29, peliga 126, bracara 176, batela 343;
isplovilo: nava 12, marsilijana 2, pulaka 1, keč 1, pandora 1, pipara 2, tartanuna 6, trabakula 36, peliga 131, peota 9, bracara 208, batela 439.

b) *papske*

Uplovilo: pipara 2, martigan 1, tartanuna 70, trabakula 54, peliga 3, braccere 3, kaića 2;
isplovilo: peota 1, bracara 5, kaića 3.

Uplovilo: pipara 4, tartanuna 72, trabakula 64, peliga 5, bracara 1;
isplovilo: pipara 3, tartanuna 65, trabakula 66, peliga 3, bracara 5, batela 4.

c) *francuske*

Uplovilo: keča 4, brigantina 6.

Uplovilo: pulaka 1, keča 4, pengo 1, brigantina 2;
isplovilo: keča 4, pengo 1, brigantina 3.

d) *engleske*

Uplovilo: pulake 2;
isplovilo: pulake 2.

e) *švedske*

Uplovilo: nava 1, keča 2.

Uplovilo: galeot 1;
isplovilo: galeot 1.

f) *holandske*

Uplovilo: keč 1, galeot 1, londra 1.

g) *napuljske*

Uplovilo: pulake 2, arabakala 2;
isplovilo: bracara 1.

Uplovilo: pulaka 1, martigan 1, trabakula 4, braccere 4;
isplovilo: pulaka 1, martigan 1, trabakula 4, peota 3, bracara 6, batela 5.

¹⁵ GF fasc. 201, M 10 ad 43 - DAR.

h) *venecijanske*

Uplovilo: nava 1, keča 2, tartanela 4, feluka 3, trabakula 12, peliga 97, bracara 305, fregata 1, kaića 113; isplovilo: tartanela 4, feluka 1, peliga 26, bracara 296, kaića 125.

Uplovilo: nava 3, pulaka 1, pengo 1, tartana 1, tartanele 2, trabakula 21, peliga 48, bracara 313, batela 142; isplovilo: nava 3, pulaka 1, tartane 2, tartanele 2, trabakula 13, peliga 53, bracara 317, batela 155.

i) *dubrovačke*

Uplovilo: tartana 1, feluka 3, trabakul 1, peligo 1, bracara 7, kaić 1; isplovilo: feluka 3, peligo 1, bracara 7, kaić 1.

Uplovilo: nava 1, tartanela 2, peligo 1, bracere 2, batela 2; isplovilo: nava 1, tartanela 2, peligo 1, bracara 2, batela 5.

j) *turske*

Uplovilo: tartana 3, peligo 1.

Uplovilo: tartana 2; isplovilo: tartana 2.

k) *malteške*

Uplovilo: tartanela 1; isplovilo: tartanela 1.

U sveukupnom, dakle, broju ulaza i izlaza brodova pojedine su zemlje u tome učestvovala:

	G o d i n e					
	1776	1777	razlika	1776	1777	razlika
	broj ulaza			broj izlaza		
Država:						
austrijska	631	694	+63	607	848	+241
papska	135	146	+11	9	146	+137
francuska	10	8	-2	—	8	+8
engleska	—	2	+2	—	2	+2
švedska	3	1	-2	—	1	+1
holandska	3	—	-3	—	—	
napuljska	4	10	+6	1	20	+19
venecijanska	538	532	-6	452	546	+94
dubrovačka	14	3	-6	12	11	-1
turska	4	2	-2	—	2	+2
malteška	—	1	+1	—	1	+1
Ukupno:	1342	1404	+62	1081	1585	+504

U svemu tome, dakako, važan je broj brodova, koji je saobraćao u riječkoj luci, ali je isto tako važna i njihova vrsta. Naime vrstom (ti-

pom) je broda manje više određen njegov koristonosni prostor, brzina, broj posade i dr. O tome je, pored ostalog, zavisila jačina pomorskog prometa u luci. Da bi se sagledao broj kretanja brodova pojedinih tipova u *oba pravca* u toku dvije godine, možemo navesti ove podatke:

Tip ili vrsta broda	Godine	
	1776.	1777.
Nava	6	32
Fregadun	—	—
Marsiliana	2	5
Pulaka	4	10
Keč	10	10
Pandora	—	1
Pengo	—	3
Tartana	4	7
Galeot	1	2
Šebek	—	—
Brigantin	6	5
Londra	1	—
Pipar	2	11
Martigan	1	3
Tartanun	72	144
Tartanela	10	10
Feluka	10	—
Trabakul	109	237
Peligo	297	568
Peota	7	12
Bracera	1032	1034
Gondula	—	—
Gajeta	—	—
Grip	—	—
Batel	—	1095
Fregata	1	—
Kaić	848	—
Ukupno:	2423	2989

Dvadeset i sedam tipova većih i manjih brodova na jedra i vesla saobraćalo je u riječkoj luci godine 1776. i 1777.; to svjedoči o težnjama brodovlasnika da se dobije što koristonosniji, ekonomičniji i brži brod.

Razabire se nadalje da je godine 1776. i 1777. broj ulaza i izlaza brodova austrijske zastave (radi se zapravo o brodovima naših ljudi na jadranskoj obali od Trsta do Karlobaga koju je Austrija tada držala) iznosio 51%,¹⁶ a stranih 49%. Ta podjednaka proporcionalnost za obje godine rezultat je prilično ustaljenih tradicionalnih veza i pravaca koji su vodili u Rijeku i iz nje, zatim koristi koju su iz toga izbijali učesnici.

Najvažnije je međutim istaknuti činjenicu da je broj kretanja brodova u riječkoj luci bio u godini 1777. veći za 23% negoli 1776, a od

¹⁶ U ovoj radnji svugdje, gdje se operira s postocima, obično su uzeti zaokruženi brojevi.

toga je 13% otpadalo na tuzemne i 10% na inozemne brodove. Pokazali su se, dakle, već u samom početku blagotvorni učinci reinkorporacije Rijeke Hrvatskoj. Takav porast kretanja brodova stvarao je široku osnovu za razvitak pomorskog gospodarstva u Rijeci i otvorao perspektive poslova, sticanja i bogaćenja brodovlasnicima i drugim poduzetnicima. Taj jednogodišnji napredak rezultat je sve većeg priliva ekonomskih dobara iz zaleđa u Rijeku te sve jače potražnje i dopreme mediteranske i prekomorske robe, čime se osiguravalo dovoljno tereta za optimalno iskorišćavanje brodova, a vjerojatno i uz povoljnu vozarinu. Novčani se volumen robâ kretao tada u Rijeci ovako:¹⁷

	G o d i n a		P o r a s t	
	1775 f. kr. (%)	1780 f. kr. (%)	5-godišnji f. kr. (%)	1-godišnji f. kr.
Uvoz iz Ugarske i Hrvatske	156763 30 (15)	793967 36 (31)	637204 6 (41)	127440 49
Uvoz iz ostalih austrijskih zemalja	69495 27 (7)	289742 30 (11)	220247 3 (14)	44049 25
Proizvodnja riječkih manufakturna ¹⁸	802582 28 (78)	1496386 43 (58)	693804 14 (45)	138760 54
Svega	1028841 25 (100)	2580096 49 (100)	1551255 23 (100)	310251 8

Iz ovih se kvantitavnih podataka, koji inače svjedoče o dalekosežnim učincima reinkorporacije¹⁹ i koji su veoma važni za sveukupno narodno gospodarstvo, jasno razabire kako se širila materijalna podloga riječkog brodarstva i plovidbe uopće. U tome učestvuje kako bliža i dalja unutrašnjost tako i sama Rijeka. Priliv robe iz Ugarske i Hrvatske porastao je u toku 5 godina (1775–1780) za 405% (ili prosječno godišnje 81%), iz drugih austrijskih zemalja za 320% (ili godišnje 64%), a riječka je proizvodnja uvećana za 85% (ili godišnje 17%). U Rijeci je iz dana u dan rastao, adekvatno novčanom, i fizički volumen robâ, prema tome bivalo je sve više i više tovara za brodove.²⁰

¹⁷ J. Chn. Engel, Staatskunde und Geschichte von Dalmatien, Croatien und Slavonien, Halle, 1798., str. 368; Giov. Kobler, Memorie per la storia della Liburnica città di Fiume II, Fiume, 1896., str. 90. (Pri operiranju s brojevima potkrale su se Engelu i Kobleru griješke).

¹⁸ »Erzeugniss der Fiumaner - Fabriken« (Ibidem).

¹⁹ Rački o. c., str. 71–72.

²⁰ Intenzifikacija prometa u riječkoj luci nametnula je potrebu veće ekspeditivnosti i bržu otpremu robe i brodova, proširenje luke i uvećanje njena kapaciteta. Ri-

Od svih ulaza i izlaza brodova u riječkoj luci, kako je istaknuto, gotovo je polovica otpadala na strane zastave. Predominantan položaj u tome zauzimaju brodovi venecijanske zastave. Njeni su brodovi godine 1776. izvršili 990 ulaza i izlaza ili 83%, dok su brodovi svih ostalih stranih zastava učinili svega 195 ili 17%. Venecija je zahvaljujući svojoj ranijoj političkoj i ekonomskoj premoći uspjela još dugo održati svoj monopolni položaj pred ostalim stranim zemljama u pomorskom životu Rijeke. Ta prejaka vezanost uz jednog partnera onemogućavala je nastajanje plodonosnijih i širih poslovnih veza s drugim zemljama. Ali već se godine 1777. naziru jake tendencije da se to prevlada. Te je godine broj ulaza i izlaza venecijanskih brodova pao od 83% na 74%, dok je ostalih stranih zemalja porastao od 17% na 26%. Tako Rijeka počinje izrastati u eminentno pomorsko-trgovački emporij evropskog značaja.

3. BRODOGRADNJA

Uklanjanje Rijeke u okvir širokog unutrašnjeg tržišta i njeno jače povezivanje sa svjetskim tržištem djelovalo je na priliv dobara sa svih strana, na intenzifikaciju plovidbe, opseg i veličinu prometa uopće. Naravno, to je prouzrokovalo veću potražnju za brodskim prostorom, stavilo pred brodogradnju mnoge i veće zadatke, ali istodobno otvorilo joj je šire i realnije mogućnosti za njeno vlastito unapređenje.

O stanju brodogradnje (1776/77) u Rijeci (izuzevši radnu snagu) nije se sačuvalo detaljnijih podataka, iako se znade da riječka brodogradnja vuče svoj korijen i organizacionu strukturu iz srednjega vijeka te da je njeno djelovanje bilo sad jače, a sad slabije, ali da se nikad nije ugasilo.²¹ Dugogodišnjim radom u tom poslu stekli su naši Primorci u Rijeci i okolnim mjestima bogato iskustvo koje im je uz druge okolnosti omogućilo ne samo da stvore i urede nekoliko brodogradilišta, već da podignu i njihovu organizacionu i tehničku razinu. Ne smije se smetnuti s uma da se u vrijeme reinkorporacije izrađivalo što u Rijeci a što u okolnim mjestima oko 15 tipova različitih brodova i da su poneki od njih imali nosivost od 300 do 400 tona.

Uza sve to zainteresirani poduzetnici, a napose upravno-politički faktori (Gubernija i dr.), kako se može razabrati iz škratih podataka, nisu bili zadovoljni stanjem tadašnje brodogradnje, kako one u Ri-

ječki se gubernij starao da za to namakne novac i nađe stručnu radnu snagu. Čini se da je najgore stvar stajala s ljudstvom koje je čuvalo luku i obavljalo lučke poslove. Bilo je naime u svemu 10 ljudi: jedan kapetan s godišnjom plaćom od 370 f i devet mornara kojih su ukupna godišnja beriva iznosila 1620 f. (AC fasc. 1330/10; Viezzoli, o. c. str. 63-64, 74).

²¹ Zlatko Herkov, Statut grada Rijeke, Zagreb, 1948, str. 149 i 355; Ciklar, Slike iz pomorske prošlosti Kvarnera (»Pomorstvo« br. 2-1953); Viezzoli X, o. c. str. 66-67.

jeci, tako i one u okolnim mjestima.²² Oni su dobro uočili da potrebe koje su nastajale, idu *ispred* kapaciteta tadašnje brodogradnje.

Razvitak brodarstva (uopće pomorstva), kao što je poznato, tijesno je vezan uz sveukupni privredni razvitak zemlje, njenih proizvodnih snaga i njena tehničkog dostignuća. Poblži i konkretniji pak razvitak i organizaciju brodarstva uvjetuju i određuju potrebne sirovine, njihovo obilje i dostupačnost te količina i kakvoća radne snage. Na te su neposredne i determinantne komponente nadležni faktori koncentrirali svoju pažnju u svrhu trijezne evidencije fakata i ocjene stvarnih mogućnosti za podizanje brodarstva.

Od svih sirovina bilo je najvažnije drvo, od kakvoće i veličine drveta ovisila je kakvoća i veličina ječrenjaka, njegova nosivost, trajnost i sposobnost za plovidbu. Veličina stabla tvorila je veličinu brodova, a njihova kakvoća davala im je granicu života, koja se mogla kretati od 5 do 60 godina.²³ Stoga se vazda nastojalo izgraditi brodove od prvorazrednog drveta i ostalih pomoćnih sirovina. Pri tome se, naravno, posvećivala izuzetna pažnja izboru drveta, koje je za tu svrhu moralo imati neka odieđena svojstva kao tvrdoću, žilavost, otpornost prema truljenju, utjecaju atmosferilija, morskih nametnika, a elastičnost radi obrade i oblikovanja. Da bi se to u optimalnoj mjeri postiglo, pazilo se na vrstu drveta, dob stabla, vrijeme sječe i način dopreme. Drvo se, vjerojatno, još pougljenjivalo, močilo u vodu i pre-mazivalo raznim namazima. Žime se brodovima povećavala trajnost i vrijednost.²⁴

U Rijeci se upotrebljavalo u to vrijeme hrastovo, orahovo, brestovo i drugo drvo.²⁵ Hrastovina je vrlo tvrda i čvrsta, dosta otporna prema truleži, žilava, elastična i napokon veoma trajna. Ona je služila kao materijal za osnovni kostur brodova, a naročito je za to bila prikladna zbog svoje čvrstoće hrastovina primorskoga krša.²⁶ Brestovina po svojoj žilavosti, elastičnosti i trajnosti gotovo je jednaka hrastovini. Mekše i laganije drvo, kao što je bor, jela i smreka služilo je za palubu, jarbole i drugo.

Riječka je brodogradnja podmirivala svoje potrebe drvetom iz Hrvatskog primorja, Gorskog kotara²⁷ i Istre,²⁸ ali kako su tada po-

²² GF fasc. 202. - DAR.

²³ Slobodan Štampar, *Borba jedrenjača s parobrodima u Hrvatskom Primorju* (Historijski zbornik, 1-4/1949, str. 56, 55-6).

²⁴ Specifica delle cose essenziali per la costruzione navale (fasc. 202) GF - DAR.

²⁵ GF fasc. 202 M 10 No 47 - DAR (»Ad 1^{um} quod ad sciendum id num Ligna Quercina, aut etiam Nuces, Ulmi: et quaevis aliae species arborum fabricis Navium necessariae, possint in exteris Status libere, et citra Praejudicium internae Navigationis evehi et distrahi? ...«).

²⁶ Pomorska enciklopedija 2/527.

²⁷ Arhiv JAZU III d 77.

²⁸ Wiener Staatsarchiv - K. K. Staats-Rath P. 1720/1779 (Isp. Šiš. ost. Arh. JAZU).

rasle potrebe za drvetom, počinje se ono dovoziti i iz udaljenijih naših krajeva. Transport drveta bio je dosta težak, koliko uslijed neprikladnih putova, toliko zbog toga, što je drvo valjalo dopremiti u njegovoj skoro prirodnoj veličini.

Povećana potražnja drveta za brodogradnju dovela je u pitanje korisnost njegova daljeg izvoza u strane zemlje. Stoga je tadašnji Riječki gubernij upućivao na evidenciju šumskog fonda, odnosno brodogradnog drveta, držao za »nerazumnu stvar« izvoz drveta ako ide na štetu domaće brodogradnje.²⁹ To je nedvojbeno podržavanje koncepcija i interesa brodograditelja i brodovlasnika protiv zahtjeva i interesa trgovaca-izvoznika. Time se podupirala domaća brodogradnja (obilnijim i jeftinijim drvetom), a istodobno se kočio proces devastacije šuma.

Brod je složena stvar (res connexa), zato su za njegovu izgradnju, osim drveta kao osnovnog materijala jedrenjaka, potrebne i druge sirovine. Kasnije se s obzirom na veličinu i kvalitet broda jedrenjaka utvrdilo, da su te sirovine mogle iznositi 15%–40% troškova njegove izgradnje.³⁰ Stoga o njima nije ovisio samo kontinuirani rad u brodogradilištu, već i konkurentna sposobnost. Posve je onda razumljivo nastojanje brodograditelja da se vežu uz stalne, obilne i jeftine izvore takvih sirovina. Napretkom tehnike u brodogradnji jedne su od njih otpadale, a druge se usvajale i primjenjivale. U Rijeci je majstor brodogradnji F. Imbert, o kojem će još biti govora, naveo za gradnju broda ove sirovine: drvo, čavle, paklinu, katran, bijele i crne kućine, loj, kože, špagu, bijelu i crnu smolu (»rasa«), laneno ulje, užeta i ostale različite situarije (»bagatele«).³¹

Te i druge sirovine Rijeka je tada mogla nabaviti u cijelosti ili djelomično u svojim lokalnim i regionalnim okvirima. I sidrima kojih je nabavka bila najteža, Rijeka se djelomično opskrbljivala iz vlastitog izvora, dok su ostali naši brodogradilišni centri od Trsta do Karlobaga pokrivali svoje potrebe uvozom iz Genove i Holandije.³² Prema tome naša analiza pokazuje da je sirovinska baza za brodogradnju u Rijeci i njejoj okolici bila povoljna, pristupačna i upotrebljiva.

Drugi bitni uvjet za razvitak brodogradnje tvorila je ljudska radna snaga, koja je jedina u stanju da iskoristi, oblikuje i privede svrsi sirovine. U tome je njena uloga nezamjenjiva. Njena količina, a napose stepen njene stručnosti određuju brzinu i ekonomičnost iskorišćavanja sirovina.

Što se tiče broja uposlenih radnika u brodogradnji, on relativno, kako izlazi iz slijedeće tablice, nije za ono vrijeme bio suviše nizak.

²⁹ GF fasc. 202/47 – DAR.

³⁰ Štampar, o. c. str. 56.

³¹ GF fasc. 202 »Nota de materiali necessarii per la costruzione navale«.

³² Ebenthal, o. c. str. 59–60.

Tablica II Brodogradilišni radnici - majstori (1777)³³

Prezime i ime	Mjesto	Godina	Bavi se brodogradnjom		Mjesto	Vrijeme	Tadašnja dob	
			od					registracije
			godine(n)					
Blažina Antun	Kraljevica	1729	1746	17	Rijeka	1764 V 8	35	
Borić Antun	Rijeka	1728	1743	15	"	1764 XII 26	36	
Blažić Antun	"	1724	1742	18	"	1764 XII 26	40	
Bruketa Bartol	Bakar	1709	1724	15	"	1764 XII 31	55	
Benulić Josip	Lovran	1716	1749	33	"	1764 XII 31	46	
Berket Ivan	Trogir	1740	1758	18	"	1770 V 4	30	
Katalinić Vinke	"	1742	1750	8	"	1764 XII 26	22	
Krtica Marko	Bakar	1713	1734	21	"	1764 XII 30	51	
Krtica Antun	"	1715	1730	15	"	1765 III 10	50	
Krtica Josip	"	1741	1757	16	"	1765 III 10	24	
Krtica Bartol	"	1744	1757	13	"	1765 III 10	21	
Krtica Andrija	"	1755	1764	9	"	1765 III 10	10	
Katalinić Jeronim	Trogir	1729	1750	21	"	1768 III 25	39	
Katalinić Stjepan	"	1720	1758	38	"	1768 IV 16	45	
Dezara Pavso	Rovinj	1739	1749	10	"	1764 XII 26	25	
Fodi Antun	Rijeka	1748	1760	12	"	1764 XII 26	16	
Glažar Toma	Kostrena	1714	1731	17	"	1764 XII 26	50	
Gabro Dominik	Trogir	1725	1743	23	"	1765 X 20	40	
Gabro Nikola	"	1741	1766	25	"	1768 III 25	27	
Host Antun	Rijeka	1724	1738	14	"	1764 XII 26	40	
Lukšić Matija	Grobnik	1736	1750	14	"	1766 V 19	30	
Medici Antun	Rijeka	1712	1728	16	"	1764 XII 26	52	
Murunić Antun	Kostrena	1718	1734	16	"	1764 XII 26	45	
Matković Matija	Trsat	1729	1744	15	"	1764 XII 26	35	
Milčinić Jakov	Rijeka	1738	1759	11	"	1764 XII 26	26	
Milčetić Gašpar	"	1744	1758	14	"	1764 XII 26	20	
Medici Franjo	"	1745	1759	14	"	1764 XII 26	19	
Martinić Matija	Bakar	1739	1754	15	"	1764 XII 31	25	
Mihletić Antun	"	1719	1732	13	"	1764 XII 31	45	
Mihletić Fabijan	Rijeka	1746	1758	12	"	1764 XII 31	18	
Milčetić Mihael	"	1734	1747	13	"	1764 XII 31	30	
Mikulčić Andrija	Bakar	1741	1756	15	"	1765 VIII 4	24	
Naccetti Petar	Livorno	1736	1752	16	"	1764 IV 24	28	
Pavletić Matija	Bakar	1731	1746	15	"	1765 III 10	34	
Pavletić Jakov	Kostrena	1725	1737	12	"	1765 VI 18	40	
Randić Martin	Bakar	1742	1756	14	"	1764 XII 31	22	
Rubelli Franjo	Livorno	1742	1753	11	"	1770 V 1	28	
Senković Mihael	Rijeka	1725	1737	12	"	1764 XII 26	39	
Štiglic Matija	Bakar	1714	1729	15	"	1764 XII 31	50	
Štiglic Juraj	"	1732	1747	15	"	1764 XII 31	32	
Štiglic Martin	"	1740	1755	15	"	1765 VIII 4	25	
Šušić Antun	Kostrena	1737	1754	17	"	1765 VIII 4	28	
Taborić Matija	Rijeka	1727	1749	22	"	1764 XII 26	37	
Taborić Antun	"	1726	1747	21	"	1764 XII 26	38	
Taborić Vid	"	1740	1755	15	"	1764 XII 26	24	
Taborić Ivan	"	1736	1748	12	"	1764 XII 26	28	
Taborić Jakov	Bakar	1715	1728	13	"	1765 III 19	50	
Vičević Antun	"	1738	1751	13	"	1765 VIII 4	27	
Zohar Matija	Draga	1709	1722	13	"	1764 XII 26	55	
Zohar Franjo	Rijeka	1734	1754	16	"	1764 XII 26	26	
Zohar Toma	"	1747	1760	13	"	1764 XII 26	17	
Želja Juraj	Bakar	1714	1746	12	"	1764 XII 26	30	

³³ AC fasc. 1330 No 10.

Od 52 radnika – majstora počelo se 85% baviti brodograđevnom djelatnošću u dobi 8 do 20 godina, a 15% od 20 pa nadalje.

Počeo a godina:

8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 23, 25, 33, 38

Broj radnika:

1 1 1 2 6 7 5 11 5 3 2 3 1 1 1 1 1

Sigurno je da su se oni koji su se od rane mladosti počeli privikavati i sticati znanje uz oca, brata ili koga drugog iz brodograđevne djelatnosti osposobili za taj posao, izrashi u specijaliste-majstore ovog ili onog užeg procesa brodograđnje. Isto tako ti su mladići, budući majstori, vezali svoju materijalnu egzistenciju uz brodograđevnu radinost. Onaj pak manji dio ljudstva koji se u podmaklim godinama počeo baviti brodograđevnim poslom mogao je biti od različitih stručnih specijalnosti koje su bile potrebne i upotrebljive u brodograđnji, ili je bio obična manuelna radna snaga.

Naši izvori ne navode zvanja, ali ipak se može s punim pravom pretpostaviti da se među navedenim brodograđilišnim radnicima nalaze zastupljeni gotovi svi zanati potrebni za izgradnju broda jedrenjaka kao što su: majstori (proti), tesari, kalafati, pilari, drvodjelci, jarbolari, jedrari, kovači i dr.

Rijeka se snabdijevala stručnom radnom snagom jednim dijelom iz vlastite sredine, a drugim, većim iz svoje uže i šire okolice. Gotovo svi majstori nose hrvatska prezimena. Svi oni, osim dvojice iz Livorna, potječu iz naših mjesta: iz Rijeke 17, Bakra 17, Trogira 6, Kostrene 4, Kraljevice 1, Drage 1, Grobnika 1, Lovrana 1, Rovinja 1 i Trsata 1. Prema tome oni su većinom stjecali svoje znanje iz brodograđnje u Rijeci ili njenoj okolici. Njihovo upošljavanje teklo je po godinama ovako:

1722 = 1	1737 = 2	1748 = 2	1755 = 2
1724 = 1	1738 = 1	1749 = 4	1756 = 2
1728 = 2	1742 = 1	1750 = 3	1757 = 2
1729 = 1	1743 = 1	1751 = 1	1758 = 4
1730 = 1	1744 = 1	1752 = 1	1759 = 1
1731 = 1	1746 = 3	1753 = 1	1760 = 2
1732 = 1	1747 = 3	1754 = 3	1764 = 1
1734 = 2			1766 = 1

Vidi se da je u toku 44 godine upošljavanje novih radnika (»naučnika«) išlo veoma sporo i bilo popraćeno jakim oscilacijama. Tendencije uspona teško su se probijale.

Dolazak Noccetija i Rubellija iz Livorna kao i Katalinića iz Trogira u Rijeku vjerojatno je rezultat mjera nadležnih faktora da se kod naših ljudi, a napose kod podmlatka, podigne znanje iz brodograđnje.³⁴

³⁴ Ebenthall, o. c. str. 58.

Doprinos koji su Katalinići kasnije dali za razvitak brodogradnje bio je obilan. Svojom inicijativom, poduzetnošću i znanjem zauzeli su posebno mjesto u riječkoj brodogradnji.³⁵

Naši su Primorci sticali stručno znanje o brodogradnji kao i o drugim proizvodnim djelatnostima u praksi, uz oca ili nekog drugog, bez naročite pripreme i škole.³⁶ Stoljećima se tako stečeno iskustvo prenosilo s jedne na drugu generaciju. U obradi i oblikovanju drvene materije stekli su izuzetne sposobnosti. Njihove marljive ruke dale su mnoga remek-djela brodogradnje. Ali već tada se pokazalo da sama praksa nije dovoljna ako se želi držati korak s novim tehničkim dostignućima. Iskustvo, ma kako bilo bogato, potencijalno krije u sebi inertnost, koja prije ili kasnije koči višu proizvodnost rada, racionalnije i ekonomičnije iskorišćivanje i oblikovanje materije. Praksa brzo šablonizira i rutinira proizvodne funkcije i uspavljuje inicijativu. Naša tadašnja brodogradnja bila je nešto ispod razine nekih evropskih zemalja (na pr. Francuske).³⁷

Proizvodno-tehničke manjkavosti brodogradilišta sjevernog Jadrana pokušavalo se otkloniti, ili barem ublažiti, davanjem više stručne spreme neposrednim proizvođačima-majstorima. U tom je pravcu upravo svoje mjere riječki gubernij. U nastojanju da podigne stručno znanje brodogradilišnih radnika i da ukloni tehničke i organizacione manjkavosti u riječkoj brodogradnji gubernij je uspio, gotovo odmah nakon reinkorporacije (1777) naći i dovesti u Rijeku izvršna brodograditelja (constructor navalis) Francuza Franju Imberta, kojemu doznajemo da je prešao 30 godina (rođen 1745), da je bio oženjen, otac dvoje djece, plebejskog porijekla,³⁸ ex districtu provinciae Galicae (!) (bez bližeg označavanja mjesta), bez posjeda, izvanredno sposoban u svom zvanju, neporočan, da govori francuski i talijanski itd.³⁹

Bio je Imbertov dolazak u Rijeku veliki dobitak ne samo za riječku brodogradnju već i za brodogradnju cijelog Hrvatskog primorja. Svojim temeljitim i svestranim stručnim znanjem, svojom inicijativom i marljivošću, uz skromna tadašnja materijalna sredstva uklonio je kojekakve sitne manjkavosti u proizvodnji i organizaciji brodogradnje, upoznao naše ljude s višim, suvremenim tehničkim dostignućem, podigao njihovo znanje i interes za brodogradnju.

Zbog toga je stekao ne samo priznanje i poštovanje u Rijeci, već je bio za svoj rad i veoma dobro nagrađen. Na plaćevnoj listi gubernija on stoji na trećem mjestu. Samo gubernator i vice-gubernator imaju veću plaću od njega, a ostali funkcioneri i stručnjaci manje.⁴⁰ Nje-

³⁵ Heinrich v. Littrow, Fiume in Maritimer Beziehung, Fiume, 1870, str. 8; Kobler, o. c. II/58.

³⁶ Arhiv JAZU III d 77.

³⁷ Ebenthall, o. c. str. 58.

³⁸ »Conditionis ignobilis«

³⁹ GF fasc. 207 (»Tabella censoria«) - DAR.

⁴⁰ GF fasc. 199/ad 4. - DAR.

gova plaća od 1.200 for. godišnje veća je od plaće bilo kojeg velikog župana u Hrvatskoj⁴¹ a ravna je plaćama koje dobivaju osam učitelja.⁴²

Tadašnja su brodogradilišta po svom uređenju i orudu bila veoma jednostavna. Bilo je najpreče naći prikladno mjesto za smještaj, pri čemu su uzimani u obzir mnogi činioci: maksimalna zaštita od atmosfere, lako i jeftino spuštanje broda u more, blizina šume, podesni putovi za dopremu drveta itd. Kapital se u takvoj brodogradnji mogao sastojati ponajviše iz opticajnog kapitala (koji se brzo reproducira) dok je konstantni kapital mogao biti veoma neznatan, jer izdataka gotovo nije ni bilo za zemljište i zgrade. Iz toga izlazi da su investicije bile relativno niske.

Ne postoje podaci o vrijednosti i cijeni sveukupnih oruđa brodogradilišta. Čini se da je ono oruđe bilo najskuplje, a vjerojatno i najvažnije, koje je služilo za tegljenje i porinuće broda («Atrezzi ehiè si rendono necessari si per tirare in terra che lanciare in acqua le Navi»); ono je prema proračunu F. Imberta stajalo oko 5.531 liru (faksimil 1).⁴³ Drugom zgodom naziva se to bruče »instrumenta«, »vulgo Ordegni«, a njegova se cijena kreće oko 1.044 f 54 kr 1²/₃ denara, što odgovara prije navedenoj svoti.⁴⁴ Koliko je Imbert uspio u svojim nastojanjima oko opreme brodogradilišta, ne može se točno utvrditi. Razabire se međutim da je vrijednost opreme bila veoma niska.⁴⁵ Glavna je nevolja bila u tome što lokalni izvori nisu imali dovoljno novca; stoga je Imbert predlagao da se brodogradnja financira iz trgovačke blagajne; čime bi se, po njegovu sudu, privuklo više stanovnika («incolas») na gradnju brodova («ad Navigiorum fabricacionem») jer tada bi otpala potreba da se služe brodogradilištima u drugim mjestima a državni erar imao bi od toga koristiti.⁴⁶ Za slab priliv kapitala u brodogradnju valja tražiti uzroke koliko u njegovu pomanjkanju, toliko i u tome što ona dugo nije pružala realne mogućnosti za bogaćenje kao plovidba ili trgovina.

Sama priroda i struktura broda traži za njegovu izgradnju više kombiniranih zanata. To je složeni proces rada, stoga je u tadašnjoj brodogradnji prevladavala heterogena manufaktura, iako podjela rada nije bila još jako oštra. Sve se obavljalo neposrednim ručnim radom.

⁴¹ Arhiv JAZU - D - CXXVI - 110.

⁴² Viezzoli XI, str. 62.

⁴³ GF fasc. 202 M 10 No 47 - DAR.

⁴⁴ AC fasc. 1332/101-3 - DAR.

⁴⁵ Imbert je imao bolje mišljenje o bakarskoj i kraljevičkoj brodogradnji nego o riječkoj. Iz toga se možda može izvesti to, da su brodogradilišta u Bakru i Kraljevici bila bolje opremljena nego u Rijeci. Gradsko se brodogradilište davalo obično u zakup (na 1, 2 ili 3 godine), u čemu se nesumnjivo ogleda javna kontrola suzbijanja monopolizma i prejakog utjecaja pojedinaca ili grupa; ali to je imalo i svojih negativnih učinaka. Zakupoprimalac je nastojao da u tom kratkom roku maksimalno izvuče dobiti za sebe, a da se nije puno brinuo za održanje postojećih sredstava. (GF fasc. 202; Kobler II, o. c. str. 197).

⁴⁶ GF fasc. 202/47 - DAR.

Organizacija pak rada nosila je cehovski pečat. Skupa sa stjecanjem znanja iz ovog ili onog zanata i operacije sticala se i radna disciplina. Radilo se po čitav dan.⁴⁷ Dugim radnim vremenom poduzetniku je polazilo za rukom da iscijedi puno rada iz radničkih ruku, a da nije morao adekvatno tome ulagati novac u proizvodna sredstva. To je ekstenzivna i najjeftinija eksploatacija rada.

Život radnika prema zabilješci F. Imberta bio je težak; on se stoga zalagao za opremu i proširenje brodogradilišta, da bi »bijedno radništvo moglo životariti kako od bradve tako od kalafatije, jer umire od gladi« (che si muore da fame).⁴⁸ To je potresna konstatacija o vremenu depresije iz koje se pomalo počela izvlačiti riječka brodogradnja.

Materijalni položaj brodogradilišnih radnika vjerojatno nije bio puno bolji nego što ga je ocrtao Imbert. Pri tome ipak valja imati na umu da je on gledao očima Francuza, mjerio francuskom mjerom, gdje je organizaciono i tehnički brodogradnja bila daleko ispred naše, pa prema tome je i sam položaj radnika bio drugačiji i bolji negoli kod nas. Nadnice radnika pokazivale su dugo u toku XVIII stoljeća u Rijeci i Vinodolu manju ili veću nominalnu konstantnost, ali s jačim osciliranjem njihove kupovne moći. Cijene su neke robe ponekad rasle brže od kupovne moći radničke nadnice. Nadnicom kalafata od 4 lire (iz godine 1732.)⁴⁹ moglo se godine 1777/8. kupiti u Rijeci oko

⁴⁷ B. Kojić utvrdio je to i za kasniji period (Anali Jadranskog instituta JAZU sv. 2/241).

⁴⁸ GF fasc. 202/47 — DAR.

⁴⁹ Priopćujemo cijene nadnica za različita zvanja i za različite poslove (prvenstveno brodogradnje) radnika, koje nisu vrijedile samo (1732.) u Kraljevici, već u čitavom Vinodolu i Rijeci, i kao takve se još dugo održale. U tome je njihova velika vrijednost za komparabilnost.

Estratto delle quattro Liste dali (!) lauri di Porto-Rè di quattro sino 30 Giugno 1732. Comprendendo 18 e 1/2 giorni di lavoro.

	Prezzo	Giornatte	Importo
Tamburo la giornata à ragione di	L. 1 sol. 10	18 ¹ / ₂	L. 27 sol. 15 ¹ / ₂
Caporalli à ragione di	L. 2 sol. —	90 ¹ / ₂	L. 181 sol. —
Caporalli à ragione di	L. 1 sol. 15	50 ¹ / ₂	L. 88 sol. 7 ¹ / ₂
Calefatti à ragione di	L. 3 sol. 10	24	L. 84 sol. —
Calefatti à ragione di	L. 4 sol. —	18	L. 72 sol. —
Calefatti à ragione di	L. 3 sol. —	10	L. 30 sol. —
Calefatti à ragione di	L. 2 sol. 10	8	L. 20 sol. —
Putazzo per li mede(s)mi à rag. di	L. — sol. 15	12	L. 9 sol. —
Minatori à ragioni di	L. 2 sol. —	83 ¹ / ₂	L. 167 sol. —
Minatori à ragioni di	L. 1 sol. 15	89	L. 155 sol. 15
Minatori à ragioni di	L. 1 sol. 10	139	L. 208 sol. 10
Sottopolier di muratori à ragio. di	L. 18	La settimana	L. 72 sol. —
Muratori à ragione di	L. 2 sol. —	234	L. 469 sol. —
Muratori à ragione di	L. 1 sol. 15	417	L. 729 sol. 15
Maltari à ragione di	L. 1 sol. 10	14	L. 21 sol. —
Maltari à ragione di	L. 1 sol. 5	55 ¹ / ₂	L. 69 sol. 7 ¹ / ₂
Quali conducon l'acqua à ragione di	L. 3 sol. 15	18 ¹ / ₂	L. 69 sol. 7 ¹ / ₂
Marangoni à ragione di	L. 2 sol. —	25	L. 50 sol. —
Marangoni à ragione di	L. 1 sol. 15	37	L. 64 sol. 15
Marangoni à ragione di	L. 1 sol. 10	289	L. 433 sol. 10

45 kg soli ili 6 kg mesa. Drugačije je sa njenom kupovnom moći u pogledu žita. Za isti naime novac moglo se u jesen dobiti više žita nego li u proljeće. Na njegovu cijenu utječu; suša, nerodica, epidemije, konjunktura i sl., tako da mu je cijena oscilirala između 11 i 19 lira za jedan riječki star (cca 44 kg pšenice)⁵⁰ od godine 1714. do 1782.⁵¹

Za materijalnu egzistenciju radnika nije bila važna samo kupovna moć njegove nadnice, već i količina samih nadnica u toku godine. Na to su utjecale koliko realne potrebe brodogradnje, toliko atmosferske prilike i mnogobrojni blagdani koji su se obdržavali i dr. Ponajveća je, dakle, nevolja bila u tome što radnik zbog ovog ili onog nije mogao izbiti svaki dan nadnicu.

O visini nadnice, o cijeni drveta i pomoćnih sirovina ovisila je cijena broda jedrenjaka, jer su glavne troškove za izgradnju jedrenjaka činili drvo i radna snaga. Rijeka je zahvaljujući prirodnim uvjetima⁵² i sticaju raznih okolnosti imala dovoljno drveta i radne snage. Ali je njoj kao i drugim našim pomorskim centrima u to vrijeme, nedostajalo novca. Naročito je bilo teško smoći onaj početni neophodni kapital. Ono pak, što se u tom pogledu učinilo, bilo je rezultat inicijative, poslovnosti, napora i *novčanih sredstava* naših ljudi. Oni su se u tom morali osloniti na svoje vlastite snage, orijentirati na lokalne izvore. Kredita nije bilo, a ako se tu i tamo našao, bio je kratkoročan, a kamatnjak visok. Uloga se pak države ograničavala na *administrativne*, a pokatkad i na ekonomske mjere šireg značaja: reguliranje prometa, osiguravanje plovidbe, osposobljavanje kadrova, zaštitu imovine i ličnosti, izgradnju i održavanje luka itd.⁵³ Novaca nije davala za izgradnju brodova, a ni kredita.

Guardiani à ragione di	L. 1	sol. 5	84	L. 105	sol. —
Fabri à ragione di	L. 3	sol. —	38	L. 114	sol. —
Aiutanti di fabri à ragione di	L. 1	sol. 10	38	L. 57	sol. —
Aiutanti di fabri à ragione di	L. 1	sol. 5	19	L. 23	sol. 15
Reparatori di sassi à ragione di	L. 1	sol. 10	1166 ¹ / ₂	L. 1749	sol. 15
Tagliapietre à ragione di	L. 2	sol. —	8	L. 16	sol. —
Manualli à ragione di	L. 1	sol. 5	514 ¹ / ₂	L. 643	sol. 2 ¹ / ₂
Quali ricolgion l'ordegni à rag. di	L. 1	sol. 5	91 ¹ / ₂	L. 114	sol. 7 ¹ / ₂
Manualli à ragione di	L. 1	sol. —	4270 ¹ / ₂	L. 4270	sol. 10
Putazzi à ragione di	L. —	sol. 15	1940 ¹ / ₂	L. 1455	sol. 7 ¹ / ₂
Done à ragione di	L. —	sol. 15	2486	L. 1864	sol. 10
Segadori à ragione di	L. 2	sol. —	33	L. 66	sol. —
Il huomo (!) che si passa per li scrivani à	L. 1	sol. 5	28	L. 35	sol. —
Summa	Lire	13536	sol. 10		
	„	F.	2556	X ^{ri}	53 ¹ / ₂

Carlo Giuseppe Lang mp

(S. A. Öster. Akten, Triest-Istrien, fasc. 8) — Wien.

⁵⁰ Engel, o. c. str. 375.

⁵¹ Kobler, o. c. str. 107.

⁵² Arch. JAZU III d 77.

⁵³ Bernard Stulli, Pregled povijesti pomorstva do početka XIX. stoljeća (Pomorska enciklopedija, sv. IV/33-49).

Upravo zato nas mora zanimati veličina kapitala, koji je bio potreban za izgradnju i opremu jednog broda. Nažalost, o tome se može dobiti tek približna slika, jer zasad ne postoje podaci, koji bi dali na to točan i direktan odgovor.

U to vrijeme Josip Orebić dobio je za izgradnju jednog broda 600 f,⁵⁴ lađa (tzv. »feluca«) koja je služila za lučke potrebe u riječkoj luci, stajala je 1.900 f (a ribarska barka 215 f);⁵⁵ u karlovačkom brodogradilištu na Kupi izrađivao se brod (s opremom) za 3.000 f.⁵⁶ Šezdeset godina kasnije (1840) prosječna cijena jednom brodu jedrenjaku od 246 t iznosila je 23.124 f ili 94 f po toni, a (1841) od 257 t 21.083 f ili 82 f po toni.⁵⁷ Iako ovi posljednji primjeri daju sve elemente za određivanje vrijednosti i cijene nekoga broda, mi se ipak njima u našem slučaju ne možemo poslužiti, jer su se od 1780. do 1840. godine zbile različite promjene u ekonomskom i političkom životu, uslijed čega je forint jako devalviran, a cijene su porasle.

Čini se da ćemo se najviše približiti realnoj vrijednosti i cijeni broda ako se uzme, a to se može na osnovu navedenih podataka i drugih okolnosti, da je jednom jedrenjaku (bez opreme) od 100 do 120 t iznosila cijena 2.500–3.000 f. To je vrijednost za koju se tada u Rijeci moglo dobiti 3.000 kablova soli (cca 168.000 kg),⁵⁸ svota ravna jednogodišnjoj renti, koju su kaštelanati bibrirski i hreljinski sa 5.064 stanovnika odbacivali Komori.⁵⁹

Za sticanje i prilijevanje te svote iz različitih grana narodnoga gospodarstva u brodarstvo i plovidbu bila je potrebna izuzetna poduzetnost i ustrajnost, smisao za poslove i realnost.

Brodovlasnici su tada uglavnom naručivali jedrenjake i davali predupjam brodogradilištima za izgradnju broda, jer brodogradilišta uslijed svoje slabe opremljenosti i pomanjkanja kapitala nisu bila u stanju da grade brodove za tržišta. Predumljeni novac za izgradnju broda nije vlasnicima ništa odbacivao dok je trajala gradnja. Njima je stoga bilo veoma stalo da se brod izgradi u što kraćem roku. Duži ili kraći rok izgradnje bio je uvjetovan tonažom broda, tehničkom opremom brodogradilišta, brojem radnika i vremenskim prilikama.

⁵⁴ Ebenthall, o. c. str. 58.

⁵⁵ Viezzoli, o. c. X, str. 52, 74.

⁵⁶ »Es ist Wien der Ort nicht, wo man den Schiffbau antragen kann; und die Unkosten, die des Hepe Bau mit seiner, und seiner Leute Berufung, und durch hundert andere Nebendinge sich vergrößert haben. sollen kein abschreckendes Beyspiel seyn, da ein gleiches Schiff in Karlstadt mit allem Gezeuge nicht über 3000 fl. kosten kann. Hier zu Karlstadt haben Ihre Maj. einen wohlanständigen Schiffbauplatz in dem 1771 ten Jahre hergestellt, auf welchem nebst Hepe auch andere Handelsleute wirklich künftiges Jahr auf eigene Rechnung Schiffe bauen werden, die nicht 1500 oder 2000 Zenten, wie das heutige ist, dessen Bestimmung Hepe hey der Erbauung noch nicht gewust, sondern 3000 Zenten, und darüber...« (Anleitung für die erste Navigations = Divisions = Direction von der Sau und Kulpa) - Wien, J. 1774/5 (?).

⁵⁷ Littrow, o. c. str. 12.

⁵⁸ AC fasc. 1331/ad 43 - DAR.

⁵⁹ Acta Buccarana, fasc. 60 - Državni arhiv Zagreb.

Predujmljivanjem novca dobili su naručioc i mogućnost da utječu na nabavku materijala za brod i njegovu izradu. (Prava pak strana tog posla obično se regulirala ugovorom.) Naročito su pritom pazili da brod dobije što više koristonosnog prostora i da mu se uveća brzina, jer o jednom i drugom ovisio je rentabilitet poslovanja (plovidbe) i rok amortizacije broda.

Iako sporo, ipak riječka brodogradnja izlazi iz svoje stagnacije, nastaje za nju s reinkorporacijom solidnija ekonomska osnova. Ojačao je interes naših poslovnih ljudi za gradnju brodova a preljevaju se otad i veće količine kapitala u brodarstvo. Dok je Rijeka tokom 17 godina (1760–1777) dobivala prosječno godišnje jedan brod cca 60 t, samo za tri godine (1779–80–81) dobila je 9 brodova ili svake godine po 3.⁰⁰ Stagnaciju je zamijenio vidan napredak.

4. POMORCI

Za izvođenje ove ili one djelatnosti iz pomorskog gospodarstva gotovo je uvijek potreban kolektivni rad. Potvrđuje to kako brodogradnja tako i plovidba.

Iste značajniji plovidbeni pothvat zahtijeva suradnju više ljudi i više ruku; on je neizvediv s jednim čovjekom. Plovidba je nadalje ona djelatnost kojoj su manje-više sve ostale pomorske radinosti podređene; u njoj one nalaze svoju realizaciju (npr. brodogradnja).

Njeno brzo, pravilno i koristonosno odvijanje uvelike ovisi, pored prirodnih i drugih elemenata, od samih ljudi kojima je povjerena. njihovih svojstava, kao što su: znanje o brodu i moru, ovladavanje njime i cjelokupnom plovidbenom tehnikom, neustrašivost pred prirodnim i ljudskim elementom, samostalnost, snalažljivost, poduzimljivost i sl. Mnoga su ta i slična svojstva sticali naši Primorci još u djetinjstvu tako da su izrasli u vješte i smione pomorce kojima nije bilo premca.⁶¹ Bio je to dragocjen i nenadoknadiv element u plovidbi čija je uloga i važnost neprestano rasla.

Povećana razmjena dobara u XVIII stoljeću na jadranskoj obali sve više je izdvajala funkciju prijevoza od sveukupnog plovidbenog pothvata. Ranije je obično nosilac plovidbenog pothvata bio istodobno nosilac i prijevoza. Funkcija prijevoza povjerena je sada kapetanu, vozaru i mornarima, dok je organizaciju plovidbenog pothvata zadržao vlasnik broda. To je s jedne strane otvaralo šire polje rada mornarima od kojih se otad tražilo i veće znanje, poslovnost i odgovornost, s druge pak strane dobivao je brodovlasnik vremena i mogućnosti da na široj osnovi organizira i poveže plovidbu s trgovinom i drugim vanagrarnim djelatnostima.

⁶⁰ Viezzoli, o. c. X, str. 69, 71.

⁶¹ Arh. JAZU III d 77.

Izdvajanje funkcije prijevoza od plovidbenog pothvata i odvajanje nosioca plovidbenog pothvata od nosioca prijevoza bijaše u vrijeme reinkorporacije u Rijeci jako uznapredovalo (tablica I). Bila su tada ukrcana samo 24 kapetana i vozara, a stvarni njihov broj bio je još veći. U ogromnoj većini bili su to naši domaći ljudi.

Naravno, otad je uloga kapetana postala mnogostruka. Kapetan spada među najvažnije ličnosti na brodu, jer se u njegovoj osobi stiču mnoge funkcije i interesi. On nije samo tehničko-nautički rukovodilac, već i poslovno-trgovački zastupnik brodovlasnika. U njemu se nadalje ne stiču samo interesi brodovlasnika, već i same države. Nije stoga čudo što je Politički edikt Marije Terezije, koji se pojavio u to vrijeme, dao poseban status kapetanu, posvetio izuzetnu pažnju njegovim ovlaštenjima.⁶² Adekvatno svojim funkcijama, pravima i dužnostima, stekao je kapetan materijalnu osnovu i uvjete života, koji su bili iznad razine plebejskog elementa.

Kapetani su redovno potjecali sa sela. Njihov materijalni položaj sve više ih je približavao brodovlasnicima i drugim poslovnim ljudima, jer su neki u toku vremena i sami postajali brodovlasnici (u našem slučaju Lovro Simotić).⁶³ Izrastao je tako jedan zaseban, doduše tanak sloj ljudi vezanih zajedničkim interesima, koji su otad koliko poradi svoga povoljnog materijalnog položaja, toliko poradi širine svoga vidokruga vršili znatan utjecaj u društvenom životu našeg primorskog svijeta.

Posebnu našu pažnju zaslužuju mornari, ti sitni, često puta anonimni akteri, o čijoj je neustrašivosti, smionosti i vještini redovno ovisio veći ili manji uspjeh plovidbe. Njihov broj i razina njihove vještine bijahu jedan od važnih preduvjeta za veće pothvate u pomorstvu uopće, a u plovidbi napose. Rijeka u tom pogledu, kako izlazi iz slijedeće tablice, nije zaostajala za ostalim našim pomorsko-trgovačkim centrima, ali nije bila ni ispred njih.

Tablica III pruža dragocjene i zanimljive podatke o pomorcima i njihovoj vezi s morem. Mada je ona koncipirana pregledno i iscrpno, njeni se podaci mogu daljom analizom učiniti još preglednijima i upotrebljivijima.

Prvo što se uočava pri razradi podataka jeste činjenica da se riječko pomorstvo u ogromnoj svojoj većini snabdijevalo ljudskim radnim elementom iz svoje sredine i obližnje okolice. U kojoj su proporciji pojedina mjesta u tome učestvovala, daje o tome zornu sliku grafikon I.

⁶² Editto politico di Navigazione Mercantile Austriaca. Vienna 1774 (Ristampato 1822 in Trieste). Articolo II/§ 1-49 »De'capitani e padroni di bastimenti mercantili«.

⁶³ Razumije se, to približavanje nije bilo takve naravi da bi izbrisalo razliku između brodovlasnika koji su održavali svoju egzistenciju i akumulirali pomoću proizvodnog sredstva (broda), i kapetana koji su prodavajući radnu snagu gradili svoju egzistenciju.

Tablica III
Pregled pomoraca (1776/77)⁶⁴

Prezime i ime	Mjesto rođenja	Godina	Počeo ploviti na brodovima austrijske zastave		Mjesto imatrikulacije	Vrijeme	Tadanijs dob
			od	sa			
			godine(a)				
Albanese Krištofor	Rijeka	1716	1740	24	Rijeka	1764 XII 26	48
Attanasio Vid	Napoli	1721	1750	26	"	1764 XII 27	40
Adrario Gašpar	Lovran	1753	1764	11	"	1774 III 1	21
Bakarčić Vinko	Rijeka	1738	1747	9	"	1764 IV 19	26
Brozinović Josip	Bakar	1721	1749	25	"	1764 V 6	40
Blažić Sebastijan	Rijeka	1735	1746	11	"	1764 V 7	29
Bassa Simun	"	1748	1762	14	"	1764 V 7	16
Benčić Petar	"	1729	1745	16	"	1764 V 8	35
Blažina Antun	Kraljevica	1729	1746	17	"	1764 V 8	35
Reagante Karlo	Rijeka	1741	1759	18	"	1764 VI 5	23
Bradičić Bartol	Mošćenice	1744	1757	13	"	1764 VI 18	20
Batistin Franjo	Lovran	1738	1749	11	"	1764 VII 23	26
Bernardin Ivan	Grott'						
	Amore	1724	1752	28	"	1764 VIII 18	40
Blažinić Nikola	Lovran	1740	1749	9	"	1764 VIII 30	24
Batistin Franjo	"	1751	1764	13	"	1764 VIII 30	13
Barboti Lovro	Rijeka	1742	1750	8	"	1764 IX 7	22
Bastijančić Franjo	"	1698	1722	24	"	1764 XI 26	66
Benčić Ivan	"	1742	1756	14	"	1764 XII 26	22
Butra Franjo	Cres	1734	1752	18	"	1764 XII 26	30
Branković Josip	Rijeka	1740	1757	17	"	1764 XII 26	24
Bichtačič Nikola	Rovinj	1731	1755	24	"	1764 XII 26	33
Bolten Ivan	Rijeka	1741	1754	13	"	1764 XII 30	23
Bradil Mihael	"	1746	1758	12	"	1764 XII 30	18
Bradičić Josip	Mošćenice	1715	1730	15	"	1765 III 3	50
Bradičić Jakov	Rijeka	1743	1755	12	"	1765 III 3	22
Brozinović Andrija	Bakar	1740	1759	19	"	1765 V 2	25
Bartolović Stjepan	Kostrena	1745	1765	20	"	1765 V 2	20
Burić Antun	Kraljevica	1723	1739	16	"	1765 V 22	42
Bassa Toma	Rijeka	1749	1762	13	"	1766 III 29	17
Blažinić Antun	Lovran	1710	1719	8	"	1766 IX 2	56
Bernardini Nikola	Fermo	1736	1753	17	"	1766 XI 23	30
Benčić Jakov	Lovran	1741	1753	12	"	1768 VII 4	27
Barković Grgur	Brnoč	1739	1751	12	"	1769 XI 26	30
Bakarčić Karlo	Rijeka	1741	1753	12	"	1770 III 16	29
Bradičić Josip	Mošćenice	1748	1759	11	"	1770 VII 3	22
Bremberić Toma	Lovran	1734	1744	10	"	1774 IV 25	40
Karina Mihael	Kraljevica	1736	1749	13	"	1764 V 6	28
Korić Antun	Opatija	1743	1755	12	"	1764 V 8	21
Karina Toma	Bakar	1721	1736	15	"	1764 V 11	43
Kopajčić Andrija	Draga	1734	1742	8	"	1764 V 11	30
Kopajčić Matija	Bakar	1744	1760	16	"	1764 V 11	20
Karina Franjo	Kraljevica	1745	1761	16	"	1764 VI 25	19

⁶⁴ AC fasc. 1330 No 10/5 - DAR (U ovu su tablicu unijeti kapetani i vožari iz I. tabl. koji su bili registrirani).

Prezime i ime	Mjesto rođenja	Godina rođenja	Počeo ploviti na brodovima austrijske zastave		Mjesto imatrikulacije	Vrijeme	Tražnja dob
			od	sa			
			godine(a)				
Crnić Luka	Bakar	1747	1761	14	Rijeka	1764 VI 25	17
Krulić Ivan	Rijeka	1752	1764	12	"	1764 VII 11	12
Cameli Franjo	Grott' Amare	1737	1758	21	"	1764 VIII 18	27
Crnić Franjo	Bakar	1731	1741	10	"	1764 IX 19	33
Čiganić Jakov	Rijeka	1722	1733	11	"	1764 XII 26	42
Cellentani Salvatore	Napoli	1721	1735	14	"	1764 XII 30	43
Čiganić Matija	Rijeka	1738	1751	13	"	1764 XII 31	26
Kovačić Franjo	Bakar	1725	1740	15	"	1765 I 16	40
Kraljić Petar	Rijeka	1727	1750	23	"	1765 IV 1	38
Kranjec Franjo	"	1745	1761	16	"	1765 IV 1	20
Collona Pasko	Grott' Amare	1720	1757	37	"	1765 IV 4	45
Kalafatović Nikola	Bakar	1739	1750	11	"	1765 V 9	26
Kučijan Ivan	Kraljevica	1745	1764	19	"	1765 VII 1	20
Collin Serafin	Grott' Amare	1745	1762	17	"	1765 XI 16	20
Cattoui Dominik	Grott' Amare	1750	1760	10	"	1765 XI 16	15
Čiganić Andrija	Lovran	1729	1743	14	"	1767 IV 14	38
Čiganić Gašpar	"	1752	1760	8	"	1767 IV 14	15
Kumičić Antun	Brseč	1718	1735	17	"	1768 IV 23	50
Kukić Antun	"	1735	1750	15	"	1768 VIII 29	33
Čiganić Lovro	Rijeka	1744	1755	11	"	1768 XII 30	24
Karina Ivan	Kraljevica	1715	1739	24	"	1769 XI 27	54
Kumičić Josip	Brseč	1741	1759	18	"	1771 XI 18	30
Kumičić Juraj	"	1753	1759	16	"	1773 VIII 18	20
Dobrović Stjepan	Kastav	1746	1761	15	"	1764 IV 19	18
Đinarić Stjepan	Rijeka	1736	1748	12	"	1764 V 7	28
Dešković Andrija	Mošćenice	1734	1749	15	"	1764 V 8	30
Dodić Martin	Bakarac	1728	1737	9	"	1764 V 9	36
Dašević Juraj	"	1744	1758	14	"	1764 V 11	20
Dudić Matej	Kraljevica	1734	1748	14	"	1764 VI 12	30
Đeročić Roko	Rovinj	1724	1744	20	"	1764 VIII 30	40
Dattili Ksaver	Rijeka	1717	1734	17	"	1764 XII 26	47
Dujmić Josip	"	1728	1748	20	"	1764 XII 26	36
Dattili Mihael	"	1723	1739	11	"	1764 XII 27	36
Dujmić Franjo	"	1732	1748	16	"	1765 II 25	33
Dodić Matija	Bakar	1735	1750	15	"	1765 V 9	30
Dubrec Pavao	Veprinac	1729	1740	11	"	1765 V 22	36
Dešković Juraj	Brseč	1747	1755	8	"	1768 X 25	21
Fabijanić Ivan	Lovran	1746	1755	9	"	1764 IV 24	18
Freza Antun	Lipari	1726	1747	21	"	1764 V 11	38
Fiamini Ivan	Opatija	1744	1752	8	"	1764 VII 11	20
Franulić Antun	Lovran	1729	1749	10	"	1764 VII 23	25

Prezime i ime	Mjesto	Godina	Počeo ploviti na brodovima austrijske zastave		Mjesto	Vrijeme	Tehnička dob	
			rođenja					imatriculacije
			od	na				
Federici Nikola	Grott'	1711	1758	37	Rijeka	1764 VIII 18	53	
Fumulo Ivan	Rijeka	1729	1750	11	"	1764 VIII 18	35	
Francesa Ivan	Cres	1736	1761	28	"	1764 IX 7	28	
Findella Matija	Kotor	1714	1750	36	"	1764 XII 28	50	
Franković Franjo	Rijeka	1708	1715	7	"	1764 XII 29	56	
Franković Nikola	Rijeka	1714	1724	10	"	1764 XII 29	50	
Franković Martin	Bakar	1719	1740	21	"	1765 III 5	46	
Fiamini Juraj	Opatija	1742	1753	11	"	1765 V 22	23	
Franković Ivan	Bracč	1719	1736	17	"	1769 XII 14	50	
Filipas Franjo	"	1730	1750	20	"	1770 III 29	40	
Franković Matija	"	1736	1747	11	"	1772 I 11	36	
Franjul Matija	Lovran	1749	1762	13	"	1774 III 4	25	
Freza Jakov	Rijeka	1758	1768	10	"	1776 XII 26	18	
Jeličić Juraj	Rijeka	1727	1744	17	"	1764 III 28	37	
Gjačić Franjo	Opatija	1719	1734	15	"	1764 IV 30	45	
Jurković Ivan	Kraljevica	1736	1756	20	"	1764 V 6	28	
Jurković Anton	"	1744	1761	17	"	1764 V 6	20	
Jurković Martin	"	1736	1754	18	"	1764 V 6	28	
Jakovčić Toma	"	1734	1752	18	"	1764 V 8	30	
Gaus Martin	"	1728	1744	16	"	1764 V 9	36	
Jakovčić Matija	"	1737	1752	15	"	1764 V 9	27	
Gjačić Šimun	Opatija	1746	1757	11	"	1764 V 9	18	
Čardaković Ivan	Kostrena	1746	1762	16	"	1764 VI 5	18	
Justić Jakov	Kraljevica	1742	1757	15	"	1764 VI 12	22	
Jakovčić Marko	"	1724	1740	16	"	1764 VI 12	40	
Jakovčić Juraj	"	1744	1762	18	"	1764 VI 12	20	
Justić Stjepan	"	1749	1764	15	"	1764 VI 12	15	
Jeličić Franjo	Rijeka	1750	1764	14	"	1764 VI 25	14	
Justić Matija	"	1726	1742	16	"	1764 VIII 31	38	
Jurković Martin	Kraljevica	1734	1744	10	"	1764 VIII 31	30	
Justić Nikola	"	1734	1744	10	"	1764 XII 30	30	
Gjačić Ivan	Opatija	1738	1751	13	"	1765 IV 1	27	
Gjačić Andrija	"	1739	1756	17	"	1765 V 9	26	
Jurković Luka	Kraljevica	1725	1745	20	"	1765 VII 1	40	
Gaus Matija	"	1745	1755	10	"	1765 VII 1	20	
Justić Stjepan	"	1725	1745	20	"	1765 VII 1	40	
Jurčić Pavao	Veprinač	1730	1764	34	"	1766 VIII 16	36	
Gigonte Anton	"	1737	1761	24	"	1767 II 16	30	
Čalović Ivan	Brseč	1737	1751	14	"	1769 XI 26	32	
Gaus Jakov	Kraljevica	1713	1729	16	"	1769 XI 27	56	
Jurković Matija	"	1745	1765	20	"	1769 XI 27	24	
Gjačić Ivan	Opatija	1733	1744	11	"	1769 XI 30	36	
Gjačić Matija	"	1739	1763	24	"	1769 XI 30	30	
Gjačić Matija	"	1729	1744	15	"	1769 XI 30	40	
Justić Ivan	"	1719	1729	10	"	1769 XII 9	50	

Prezime i ime	Mjesto	Godina	Počeo ploviti na brodevima austrijske zastave		Mjesto	Vrijeme	
			rođenja			imatriculacije	
	od	sa					
	godine(a)						
Grđetić Matija	Brseč	1729	1736	7	Rijeka	1769 XII 14	40
Geletić Matija	Lovran	1753	1765	12	"	1776 VI 5	17
Jelić Josip	Novi (Vinodol)	1726	1752	26	"	1772 VI 22	46
Jeličić Nikola	Rijeka	1753	1764	11	"	1772 XI 16	19
Jeličić Lovro	"	1733	1747	14	"	1773 X 29	40
Host Nikola	"	1738	1765	9	"	1767 VII 19	29
Ivčević Ksaver	"	1756	1750	9	"	1772 XI 16	16
Lazarić Matija	Mošćenice	1721	1747	26	"	1764 IV 30	40
Lenac Mihael	Lovran	1737	1736	10	"	1764 VI 8	27
Levantin Ivan	"	1728	1734	8	"	1764 VIII 30	36
Letis Andrija	"	1725	1747	9	"	1764 VIII 30	39
Loj Juraj	Grott' Amare	1733	1752	19	"	1764 VIII 30	31
Lupetić Gašpar	Labin	1734	1758	24	"	1764 VIII 31	30
Lottansi Domink	Grott' Amare	1734	1756	22	"	1764 XII 27	30
Lukinić Ivan	Bakar	1710	1725	15	"	1765 V 9	55
Latin Matija	Kastav	1750	1760	10	"	1765 V 22	15
Lovar Matija	Kraljevica	1725	1741	16	"	1765 V 30	40
Leskovac Bartol	Bakar	1737	1753	14	"	1767 III 8	30
Lenac Jakov	Lovran	1732	1740	8	"	1768 VII 7	36
Matković Jakov	Rijeka	1740	1750	10	"	1764 IV 19	24
Medanić Juraj	Bakar	1719	1731	12	"	1764 IV 24	45
Mihletić Jakov	"	1726	1742	16	"	1764 IV 24	38
Marchiori Antun	Rijeka	1731	1746	15	"	1764 IV 30	33
Matetić Juraj	Lovran	1724	1744	20	"	1764 V 2	40
Musić Matija	Veprinac	1734	1749	15	"	1764 V 2	30
Marochino Vinko	Bakar	1716	1738	22	"	1764 V 6	48
Mikoč Antun	"	1734	1744	10	"	1764 V 6	30
Marochino Ivan	"	1721	1734	13	"	1764 V 6	43
Mačan Martin	"	1714	1724	10	"	1764 V 6	50
Matijašević Ivan	"	1729	1749	20	"	1764 V 6	35
Mihčić Matija	Kraljevica	1743	1757	14	"	1764 V 7	21
Mihčić Ivan	"	1745	1761	16	"	1764 V 7	19
Marchiori Antun	Rijeka	1729	1746	17	"	1764 V 7	35
Medvedić Juraj	"	1731	1749	18	"	1764 V 11	33
Martinić Matija	Bakar	1724	1744	20	"	1764 V 11	40
Medanić Ivan	Kostrena	1706	1734	28	"	1764 VI 12	58
Marochino Franjo	Bakar	1718	1729	11	"	1764 VI 18	46
Mihletić Grgur	Kostrena	1718	1727	9	"	1764 VI 18	46
Mihčić Grgur	Kraljevica	1709	1729	20	"	1764 VI 18	55
Mihčić Mihael	"	1744	1759	15	"	1764 VI 18	20
Mihčić Antun	"	1746	1762	16	"	1764 VI 18	18
Marochino Karlo	Bakar	1741	1758	17	"	1764 VI 25	23
Medanić Lovro	Kostrena	1719	1737	18	"	1764 VI 25	45

Prezime i ime	Mjesto	Godina	Počeo ploviti na brodevima austrijske zastave		Mjesto	Vrijeme	
			imatrikulacije			Tadajna dob	
	rođenja		od	sa			
			godine(s)				
Milić Nikola	Rijeka	1734	1744	10	Rijeka	1764 VI 25	30
Mancini Simun	Fermo	1722	1752	30	"	1764 VIII 18	42
Marochino Jakov	Bakar	1742	1753	16	"	1764 VIII 18	22
Milić Matija	Rijeka	1737	1756	19	"	1764 VIII 31	27
Moderčin Matija	Kraljevica	1750	1761	11	"	1764 IX 7	14
Martinović Nikola	Rijeka	1722	1730	8	"	1764 XII 26	42
Martinović Dikma	"	1728	1741	16	"	1764 XII 26	36
Mancini Antun	Sinigaglia	1742	1763	21	"	1764 XII 26	22
Musić Ivan	Rijeka	1728	1750	22	"	1764 XII 30	36
Maserić Mihal	Kostrena	1729	1741	12	"	1764 XII 30	35
Marchiori Ivan	Rijeka	1749	1760	11	"	1764 XII 30	15
Međanić Franjo	Kostrena	1729	1751	12	"	1765 IV 1	26
Macanić Antun	"	1725	1748	23	"	1765 IV 8	40
Martini Bartol	Rovinj	1749	1758	9	"	1765 IV 13	16
Mibiletić Martin	Kostrena	1726	1749	23	"	1765 V 9	39
Martinić Juraj	Bakar	1733	1745	12	"	1765 V 9	32
Mihajić Juraj	Kraljevica	1725	1741	16	"	1765 V 22	40
Mikoč Martin	Bakar	1726	1739	13	"	1765 V 30	39
Mihajić Gregur	Kraljevica	1715	1735	20	"	1765 VII 1	50
Mihajić Luka	"	1740	1754	14	"	1765 VII 1	25
Montanari Josip	Ancona	1740	1763	23	"	1765 X 26	25
Musić Andrija	Lovran	1746	1754	8	"	1767 I 9	21
Mihovilić Matija	"	1727	1746	19	"	1767 I 9	40
Milić Franjo	Rijeka	1751	1767	16	"	1767 I 23	16
Mavrić Simun	Lovran	1738	1746	8	"	1767 XI 22	29
Medić Andrija	Rijeka	1738	1750	12	"	1770 III 29	32
Marotti Antun	Vološko	1742	1752	10	"	1770 IV 9	28
Mavro Ivan	Kastav	1749	1761	12	"	1771 VI 10	22
Marotti Ivan	Vološko	1742	1761	19	"	1773 X 30	31
Mavrić Gaspar	Lovran	1753	1766	13	"	1774 III 1	21
Mavrić Andrija	"	1716	1734	18	"	1774 III 1	58
Orebić Josip	Bakar	1738	1752	14	"	1764 VI 18	26
Pliškovec Stanislav	"	1731	1745	14	"	1764 V 6	33
Prosen Andrija	"	1746	1764	18	"	1764 V 6	18
Padovan Petar	Rijeka	1709	1724	15	"	1764 V 7	55
Pesel Mihal	Kostrena	1727	1750	23	"	1764 V 8	37
Posić Antun	Vološko	1752	1762	10	"	1764 V 8	12
Pravdica Juraj	Kraljevica	1724	1736	12	"	1764 V 9	40
Pilepić Nikola	Rijeka	1728	1744	16	"	1764 VI 5	36
Pintar Marko	"	1740	1756	16	"	1764 VI 5	24
Perić Franjo	Lovran	1741	1748	7	"	1764 VI 8	23
Pisani Mihal	Rijeka	1750	1762	12	"	1764 VI 8	14
Perović Andrija	Kostrena	1746	1761	15	"	1764 VI 18	18
Parlato Jakov	Napoli	1714	1734	20	"	1764 VI 25	50
Padovan Jakov	Rijeka	1747	1761	14	"	1764 VI 25	17
Pašić Jakov	"	1711	1724	13	"	1764 VII 11	53

Prezime i ime	Mjesto	Godina	Počeo ploviti na brodovima austrijske zastave		Mjesto	Vrijeme	Tadašnja dob
	rođenja		od	sa			
		godine(a)			imatrikulacija		
Peršić Franjo	Lovran	1729	1739	10	Rijeka	1764 VII 27	35
Palumbo Donat	Napoli	1729	1747	18	"	1764 VIII 31	35
Prioreti Josip	Rijeka	1739	1750	11	"	1764 VIII 31	25
Punteri Lazar	Test	1740	1754	14	"	1764 VIII 31	24
Prosernić Nikola	Rijeka	1745	1758	13	"	1764 XII 27	19
Pisani Ivan	Napoli	1687	1720	33	"	1764 XII 30	77
Polliteo Dominik	Trogir	1731	1752	21	"	1764 XII 30	33
Pajkurić Ivan	Kostrena	1735	1751	16	"	1765 II 9	30
Pilepić Keaver	Rijeka	1719	1727	8	"	1765 III 4	46
Pajkurić Lovro	Kostrena	1745	1761	16	"	1765 IV 1	20
Pajkurić Andrija	"	1747	1763	16	"	1765 IV 1	18
Perović Bartol	"	1727	1748	21	"	1765 IV 1	38
Papić Andrija	Lovran	1739	1749	10	"	1765 IV 4	25
Pajkurić Vinko	Kostrena	1749	1764	15	"	1765 IV 13	16
Perović Antun	"	1745	1759	14	"	1765 V 9	20
Pravdica Matija	Kraljevica	1744	1760	16	"	1765 V 30	21
Pilepić Keaver	Rijeka	1747	1750	13	"	1766 III 29	19
Peršić Franjo	Lovran	1710	1725	15	"	1766 XII 21	56
Pušić Vinko	Rijeka	1737	1746	9	"	1767 VI 29	30
Peršić Matija	Lovran	1722	1743	21	"	1767 XI 18	45
Periša Andrija	"	1732	1747	15	"	1767 XI 22	35
Petrić Ivan	Rijeka	1755	1769	14	"	1770 V 17	15
Puhav Franjo	"	1750	1750	10	"	1772 XI 16	22
Prčić Antun	Lovran	1753	1760	7	"	1774 II 28	21
Peršić Matija	"	1753	1762	8	"	1774 III 5	20
Rocco Ivan	Rijeka	1746	1764	18	"	1764 IV 24	18
Rožmanić Andrija	Bakar	1748	1762	14	"	1764 V 11	16
Randić Jakov	Kostrena	1737	1746	9	"	1764 VI 5	27
Runac Franjo	Rijeka	1728	1744	16	"	1764 VI 5	36
Repac Bartol	"	1750	1764	14	"	1764 VI 12	14
Rošović Matija	Mošćenice	1740	1752	12	"	1764 VIII 18	24
Rošović Josip	Lovran	1722	1737	15	"	1767 VII 23	45
Rajčić Ivan	Volosko	1732	1747	15	"	1767 VII 23	35
Rošović Gašpar	Lovran	1754	1769	15	"	1774 III 1	20
Soić Bartol	Bakar	1744	1752	8	"	1764 V 6	20
Soić Martin	"	1746	1762	16	"	1764 V 6	18
Simotić Lovro	Rijeka	1710	1729	19	"	1764 V 8	54
Simotić Lovro	Volosko	1736	1752	16	"	1764 V 8	28
Smogorić Matija	"	1744	1756	12	"	1764 V 8	20
Šikić Juraj	Rijeka	1729	1741	12	"	1764 V 9	35
Soić Matija	Kostrena	1746	1762	16	"	1764 V 9	18
Soić Toma	"	1740	1754	14	"	1764 VI 18	24
Svagljić Gašpar	Bakar	1725	1746	21	"	1764 VI 25	39
Soić Antun	Kostrena	1741	1759	18	"	1764 VI 25	23
Stanfif Franjo	Rijeka	1739	1754	15	"	1764 VI 25	25
Skalija Jakov	"	1728	1737	9	"	1764 VII 11	36

Prezime i ime	Mjesto	Godina	Pečeo ploviti na brodovima austrijske zastave		Mjesto	Vrijeme	
	rođenja		od	sa	imatriculacija		Tadašnja dob
			godina(s)				
Šarić Andrija	Lovran	1716	1734	18	Rijeka	1764 VII 23	48
Soić Matija	Bakar	1732	1752	20	"	1764 VIII 18	32
Zuvičić Toma	"	1747	1764	17	"	1764 VIII 18	17
Smoljan Franjo	Rijeka	1748	1764	16	"	1764 VIII 31	16
Soić Jakov	Kostrena	1750	1761	11	"	1764 IX 19	14
Srkoč Ivan	Rijeka	1716	1738	12	"	1764 XII 26	48
Štola Nikola	"	1738	1752	14	"	1764 XII 26	26
Stemberger Petar	"	1729	1739	10	"	1764 XII 26	35
Soić Grgur	"	1745	1756	11	"	1764 XII 26	19
Salvini Antun	Ancona	1728	1746	18	"	1764 XII 26	36
Stanić Andrija	Rijeka	1714	1724	10	"	1764 XII 28	50
Šikić Josip	Rijeka	1740	1756	16	"	1764 XII 28	24
Šuperina Grgur	"	1747	1759	12	"	1764 XII 28	17
Sestan Antun	"	1731	1749	18	"	1764 XII 30	33
Škalja Josip	"	1744	1759	15	"	1764 XII 30	20
Surdčić Pavao	Cres	1733	1753	20	"	1765 III 5	32
Soić Luka	Kostrena	1727	1743	16	"	1765 IV 1	38
Soić Matija	"	1746	1758	12	"	1765 IV 1	19
Scarpato Toma	Bakar	1731	1743	12	"	1765 IV 1	34
Štiglic Jakov	"	1734	1750	16	"	1765 III 8	31
Šepić Toma	Kostrena	1723	1735	12	"	1765 IV 8	42
Soić Antun	"	1740	1754	14	"	1765 IV 8	25
Soić Matija	"	1735	1750	15	"	1765 IV 22	30
Sabljić Ivan	Bakar	1753	1765	12	"	1765 V 9	12
Šimotić Matija	Opatija	1737	1750	13	"	1765 V 22	28
Šubat Nikola	Kraljevica	1740	1752	12	"	1765 VII 1	25
Šarić Juraj	Lovran	1742	1751	9	"	1767 I 9	25
Sandulj Gašpar	"	1733	1743	10	"	1768 VII 27	35
Šepić Grgur	Bakar	1747	1760	13	"	1772 VI 22	25
Šubat Ivan	Kostrena	1741	1760	19	"	1777 I 3	36
Tomažić Ivan	Opatija	1704	1724	20	"	1764 IV 30	60
Tadejević Matija	Bakar	1748	1762	14	"	1764 V 11	16
Tiblias Matija	Rijeka	1747	1762	15	"	1764 VI 5	17
Tiblias Augustin	"	1726	1739	13	"	1764 VIII 31	38
Tomičić Ivan	Kastav	1726	1742	16	"	1764 XII 27	38
Tomašić Andrija	Rijeka	1718	1730	12	"	1764 XII 28	46
Turko Antun	"	1744	1757	13	"	1764 XII 28	20
Tomašić Andrija	Volosko	1739	1749	10	"	1765 IV 1	26
Terdić Andrija	Lovran	1717	1726	9	"	1767 I 9	50
Terdić Franjo	"	1745	1763	18	"	1767 I 9	22
Tomagnini Franjo	Sinigaglia	1730	1755	25	"	1767 VII 8	37
Tešić Mihael	Lovran	1722	1730	8	"	1767 XI 21	45
Trestar Ivan	Rijeka	1735	1748	13	"	1769 V 8	34
Tomašić Antun	"	1753	1765	12	"	1770 V 1	17
Varljen Ivan	Kastav	1735	1744	9	"	1764 IV 19	29
Valjan Antun	Bakar	1748	1764	16	"	1764 V 6	16

Prezime i ime	Mjesto	Godina	Počeo ploviti na brodovima austrijske zastave		Mjesto	Vrijeme	
	rođenja		od	do	imatrikulacije		Tudostni dob
			godine(n)				
Varljen Antun	Volosko	1739	1752	13	Rijeka	1764 V 8	25
Vlakimić Franjo	Rijeka	1722	1740	18	„	1764 VI 5	42
Vičić Josip	„	1727	1737	20	„	1764 VI 5	37
Valjan Jakov	Bakar	1743	1760	17	„	1765 V 9	22
Vidović Andrija	Lovran	1713	1724	11	„	1768 XI 21	55
Vlačić Matija	Braco	1739	1752	13	„	1769 XI 25	30
Vidović Matija	Opatija	1725	1749	15	„	1770 II 4	45
Zec Šimun	Lovran	1738	1752	14	„	1764 V 2	26
Zec Antun	„	1745	1752	7	„	1764 VI 8	19
Zupar Franjo	„	1738	1748	10	„	1768 XI 14	30
Zupar Gašpar	„	1753	1765	12	„	1768 XI 15	15
Zec Andrija	„	1715	1725	10	„	1770 V 7	55
Zec Antun	„	1750	1760	10	„	1770 V 7	20

Područje, dakle, iz kojeg je riječko pomorstvo podmirivalo svoje potrebe u radnoj snazi nije bilo prostrano. Naprotiv, ono je bilo dosta usko. Upravo iznenaduje činjenica da potražnja radne snage nije prelazila lokalne i obalne okvire, tako da naša sela u obližnjem zaleđu nisu, barem u to vrijeme, učestvovala u plovidbi.

Taj radni elemenat koji se regrutirao iz Rijeke bio je naš, hrvatski živalj. Samo je 20 mornara ili 6% bilo stranog, talijanskog porijekla. Oni su došli u Rijeku zarade radi.

Prema tablici III bila su u Rijeci 322 registrirana pomorca.⁶⁵ Mjerenom ondašnjom mjerom, gledano u ondašnjim proporcijama, bio je to impozantan broj, velika koncentracija radne snage. Od toga su bila 264 mornara ukrcana na riječke brodove, a godine 1760. 213 dakle 51 manje.⁶⁶ Stvarni uspon za to međuvrijeme bio je veći, jer je Rijeka godine 1762. imala samo 168 pomoraca.⁶⁷ To osjetno opadanje

⁶⁵ U taj su broj uračunati mornari sa šireg riječkog područja (Ibidem).

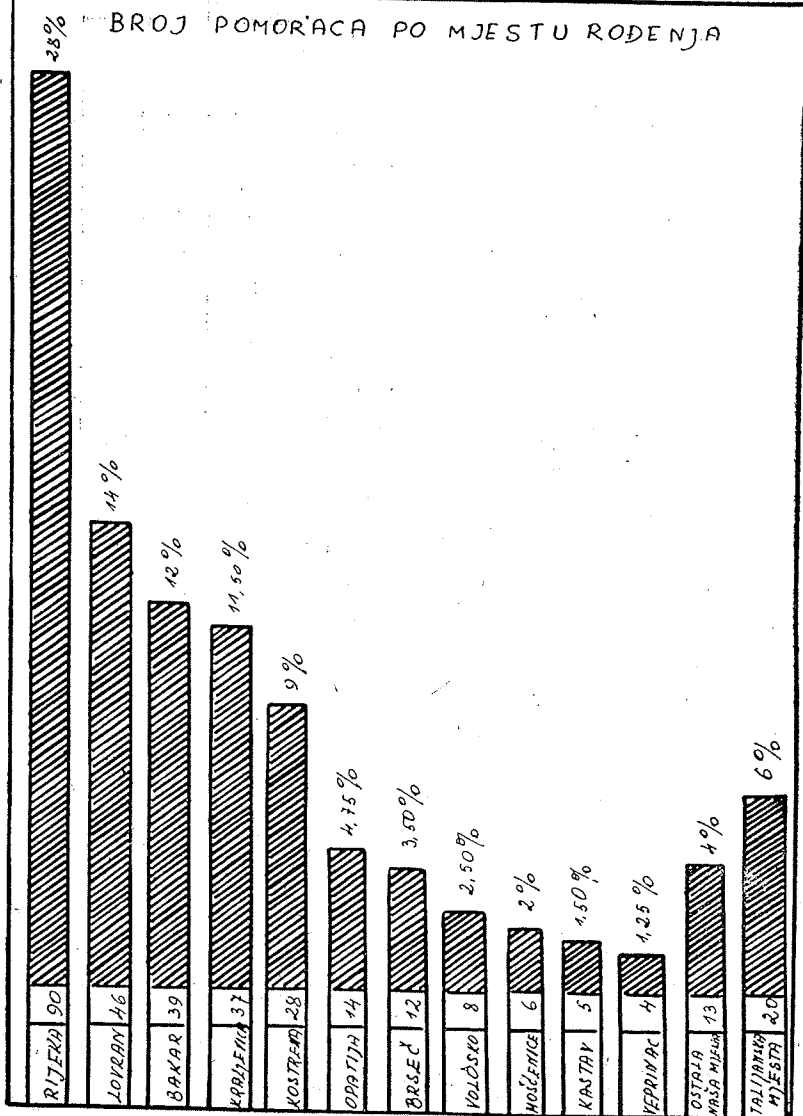
⁶⁶ Viezzoli, o. c. X, str. 69.

⁶⁷ Potrebno je ovdje pripočiti sumarni pregled pomoraca »austrijske obale« za godinu 1762, da se dobije uvid kako za taj cjelokupni obalni pojas tako i za pojedina mjesta.

»Es waren in diesem Jahre (1762 I. E.) 64 Capitäne, 11 Lootsen (piloti), 66 Bootsmänner (nocchieri), 145 Schiffsführer (padroni), 695 Matrosen, 74 Schiffsjungen (mozzi) und 87 Fischer, zusammen 1134 Mann eingeschrieben, wovon 226 auf Triest, 186 auf Fiume, 219 auf Zennegg, 25 auf Carlobago, 204 auf Buccari, 223 auf Istrien, 51 auf Friaul entfielen ...«

»Triest: 12 Capitäne (darunter 3 naturalisirte und 5 fremde), 29 Schiffsführer (7 naturalisirte), 2 Lootsen (beide fremde), 11 Bootsmänner (3 fremde), 65 Matrosen

GRAFIKON I



broja pomoraca od godine 1760. do 1764. zaustavljeno je godine 1764/65.⁶⁸ i otad se svake godine, osim jedne, imatrikuliralo u Rijeci po nekoliko novih mornara.

Godina	Mornara
1764	184
1765	58 (porast)
1766	6 "
1767	20 "
1768	10 "
1769	13 "
1770	10 "
1771	2 "
1772	6 "
1773	3 "
1774	8 "
1775	— "
1776	1 "
1777	1 "
	322

(24 fremde), 20 Schiffsjungen (4 fremde), dann 87 Fischer (56 fremde), zusammen 226 Seeleute.

Fiume: 19 Capitäne (3 naturalisirte und 1 fremder), 9 Schiffsführer (7 fremde), 3 Lootsen (1 naturalisirte und 1 fremder), 12 Bootsmänner (sämtlich eingeborne) 132 Matrosen (26 fremde) und 11 eingeborne Schiffsjungen, zusammen 186 Seeleute.

Zengg: 22 eingeborne Capitäne, 11 eingeborne Schiffsführer, 6 Lootsen (4 fremde), 19 Bootsmänner (7 fremde), 153 Matrosen (14 fremde) und 8 Schiffsjungen (2 fremde) zusammen 219 Seeleute.

Carlobago: 1 eingeborner Capitän, 4 eingeborne Schiffsführer, 1 Bootsmann (fremder), 19 Matrosen (1 fremder), zusammen 25 Seeleute.

Buccari: 8 Capitäne, 5 Schiffsführer, 22 Bootsmänner, 145 Matrosen und 24 Schiffsjungen, sämmtlich eingeborne, zusammen 204 Seeleute.

Istria: 2 Capitäne, 70 Schiffsführer, 1 Bootsmann, 145 Matrosen und 5 Schiffsjungen, sämmtlich eingeborne, zusammen 223 Seeleute.

Friaul: 17 Schiffsführer, 28 Matrosen und 6 Schiffsjungen, sämmtlich eingeborne, zusammen 51 Seeleute«. (Ebenthal, o. c. str. 61-62).

Iz ove se specifikacije razabire da je bez 87 tršćanskih ribara (ovdje se ribari ne mogu uzeti u račun za Trst, jer nisu uzeti ni za druga mjesta) plovilo 1047 pomoraca, od toga je u procentima na pojedina mjesta dolazilo:

1. Istra	21%	5. Trst	13%
2. Senj	21%	6. Furlanija	5%
3. Bakar	19%	7. Kartobag	3%
4. Rijeka	18%		

⁶⁸ Ebenthal (ibidem) primjećuje, da se god. 1760/63. broj mornara u Trstu i Rijeci umanjivao, dok se u Senju i Bakru uvećavao. Zanimljivo je, da je zajedno sa opadanjem broja mornara u Trstu i Rijeci istodobno opao i broj polaznika nautičke škole u Trstu. »Tako se vidi iz sačuvane kronike koleđa Santa Maria Maggiore, da je 1754. godine bio 21 đak, 1775. godine 17, a 1776. godine 14 đaka. Od godine 1756. do 1762. (tri školske godine), broj đaka je po 12 u svakoj godini, da potkraj dvogodišnje nastave (od 1766. do 1768) broj padne na šestu (Oliver Fijo, Prilozi poznavanju pomorskog školstva na našoj obali u XX. stoljeću, Zagreb, s. a. str. 15).

Porast je u toku 13 godina bio jako promjenljiv; on je prvenstveno ovisio od potražnje (potreba) plovidbe a donekle i od ponude.

Rad na moru, odnosno brodu, svakako je specifičan rad koji se vrši u posebnim uvjetima, zato se i traži posebna stručnost i posebno iskustvo za njegovo obavljanje. Naši su Primorci sticali u većoj ili manjoj mjeri jedno i drugo u ranoj mladosti u krugu svojih roditelja, svojih susjeda i svoga mjesta. Ali potpuno vezanje materijalne egzistencije i ličnog uspona uz more upućivalo je rano mladiće na plovidbu radi temeljitijeg ovladavanja elementom mora, upoznavanja tehničke plovidbe, usvajanja radne discipline, privikavanja na kolektivan život itd. Nije stoga bez interesa ogledati kako se odvijalo ukrcavanje mornara na brodovima austrijske zastave.⁶⁹

Pomorci koji su zatečeni 1776/77. godine u Rijeci zvanično su počeli, prema imatrikulaciji, ploviti na austrijskim brodovima od godine 1715. do 1769. Bilo je među njima nekoliko ljudi sa stažom od pola stoljeća. Zanimljivo je da u toku 7 godina (1769-1776) nije ukrcan nijedan mornarski početnik (piccolo) u Rijeci.

S obzirom pak na dob, mladići su (točnije djeca) odlazili na plovidbu i započinjali mornarsku karijeru sa 7 godina. To je bila najniža granica dobi. Takvih je bilo 5, a od 8 godina 15 itd. Može se logično pretpostaviti što je značilo za ta mlada bića, kojima je još uvijek bila potrebna roditeljska ljubav i njega, potpuno ili djelomično odvajati se od njih, izložiti se danju i noću svim nedaćama plovidbe i akomodirati se krutom režimu rada i života na brodu! Bila je to surova škola koju su naši pomorci u većini slučajeva morali proći. Ali potreba za radnom snagom i instinkt za održanje života bijahu jači od emocionalnih komponenti.

Najviše je mladića odlazilo na plovidbu u šesnaestoj godini. Poslije dvadeset godina relativno se malo ljudi opredjeljivalo za zvanje pomorca.

Život na moru bio je sam po sebi veoma težak, a niska tehnička razina plovidbe, slaba pravna sigurnost, zavisnost od konjunkturalnih odnosa i hirova brodovlasnika činili su ga još težim, jedva snošljivim. U svojoj merkantilističkoj politici bečki dvor je učio korist koju ima od pomorstva i koju može još u većoj mjeri imati, bilo mu je stoga stalo da poziv pomoraca učini što privlačnijim, a položaj mornara boljim.

Austrija je davala prednost svom podaničkom, domaćem elementu pred stranim. Brod je morao biti vlasništvo austrijskog državljanina, isto tako kapetan i dvije trećine momčadi morali su biti austrijski podanici.⁷⁰ U toku vremena praksa je to ponešto izmijenila, osobito u pogledu stručnog kadra. Poslovni pomorski i trgovački elemenat bio

⁶⁹ »Da che tempo serve sopra Bastimento Austriaco« - Odgovor daje tablica III.

⁷⁰ Editto II/8; Ebenthal, o. c. str. 52. »Ein Schiffa-Eigenthümer muss sich zuvor als Eigenthümer legitimiren, dann erweisen, dass sein Capitän und $\frac{2}{3}$ des Schiffvolks Inländer sind; alsdann erhält er das Flaggenpatent um die Taxe von 50 fl. auf 3 Jahre« (Engel, o. c. str. 375).

je prilično indiferentan prema državnoj pripadnosti, za njega je bilo bitno da dobije odgovarajuću radnu snagu pomoću koje se može bogatiti i akumulirati. U našem slučaju bilo je 37 mornara i brodogradilišnih radnika koji su imali strano državljanstvo. Bili su to dijelom naši ljudi iz Dalmacije i Istre koji su imali mletačko državljanstvo, a dijelom iz ostalih talijanskih republika. Obično su svi ti stranci naturalizirani, a deficitarnost u pomorskom ljudstvu svela je postupak i uvjete oko naturalizacije na minimum.⁷¹ Dapače, riječki je civilni kapetan predlagao da se dubrovački mornari posve izjednače s domaćima.⁷²

Bilo je stimuliranja na ljestvici ličnog uspona radi osposobljavanja stručnog i rukovodećeg pomorskog kadra,⁷³ naročito otkad su iz centralnih nadležstava prenijeti neki poslovi u nadležnost nižih, lokalnih organa. U tom međusobnom natjecanju posebna je pažnja poklonjena uzdizanju kapetana (faksimil 2).⁷⁴

Da bi se naši Primorci privukli u što većem broju na plovidbu, brodogradnja i ribolov, oni su bili slobodni od ratnog novačenja i svakog izvanrednog nameta. Ali za uzvrat morali su se obavezati da će služiti u pomorstvu.⁷⁵ Njihove pak udovice bez sredstava dobivale su penziju od 1 f mjesečno, a 2 f ako su imale djecu ispod 15 godina itd.⁷⁶

Pravni odnosi koji su izrastali iz pomorske djelatnosti, napose oni koji su imali svoje korijenje u plovidbi, bijahu regulirani Marijate-rezijanskim političkim (pomorskim) ediktom, raznim uredbama, lokalnim običajima («consuetudini locali»), pomorskim uzancama i ugovorima. Ugovor je morao biti u utvrđenoj pismenoj formi.⁷⁷

Ta vrela prilično podrobno normiraju prava i dužnosti zainteresiranih i kontraktualnih strana, organizaciju i uvjete posla (pa i sam način njegova izvođenja), ali u njima, barem u onima koja su nama dostupna, nema nijednog neposrednog podatka o plaći mornara. Upućeni smo stoga da indirektnim podacima iz istog vremena, gotovo iz iste problematike, približno fiksiramo njenu veličinu.

Tada je naime bila plaća lučkog kapetana i mornara u riječkoj luci ovakva:

godišnja plaća lučkog kapetana f. 370,

godišnja plaća lučkog mornara f. 180.⁷⁸

⁷¹ Ebenthal, o. c. str. 60-61.

⁷² Ibidem.

⁷³ Ibidem, 70.

⁷⁴ GF fasc. 202 M 10 No 230 - DAR. U to vrijeme pada (1774-5) premještenje nautičke škole iz Trsta u Rijeku (Ebenthal, o. c. str. 69).

⁷⁵ Ebenthal, o. c. str. 62.

⁷⁶ Ibidem.

⁷⁷ Editto VII/15.

⁷⁸ Vidi bilj. 20., GF fasc. 199/ad No 4 («9 Marinari bey den königlichen Chaluppen jeder mit monatliche 15 f.»). (Po navedenim osnovama, u normalnim uvjetima - apstrahirajući eventualna odstupanja - 20 kapetana dobivalo je godišnje 7400 f, a 302 mornara 54.360 f, ukupno dakle 61.760 f stajala je godišnje momčad, koja je

S obzirom na prirodu posla brodske posade, njegovu težinu i važnost, držimo da plaće ni kapetana, a ni mornara nisu bile niže, već obratno. Ako su mornari plaćali dnevnu hranarinu po cijeni od 15 kr, koja se ubirala u Senju, još im je ostalo polovica plaće, a kapetanima, čija je hranarina stajala 20 kr, ostajale su dvije trećine.⁷⁹ Prvi su imali plaću veću za 30 f negoli učitelji,⁸⁰ a drugi 70 f negoli veliki bilježnik (ordinarius notarius) severinske županije.⁸¹ Realna vrijednost plaće, njena kupovna moć iznosila je u to vrijeme za mornare cca 3960 kg pšenice ili 10.080 kg soli, a za kapetane cca 8.140 kg pšenice ili 20.720 kg soli.⁸² Pomorci su, nadalje, ploveći upoznavali ljude i gradove, proizvodna sredstva i radnu tehniku, organizaciju proizvodnje i poslovanja, prenosili robu i iskustva iz jednog mjesta u drugo, iz jednog kontinenta na drugi, obavještavali o raznim događajima i kretanju poslova, sticali i ostvarivali tako velike posredne koristi kako za sebe lično tako i za tadanje naše društvo u cjelini.⁸³ Sve je to napokon davalo drugačiji sadržaj njihovoj materijalnoj egzistenciji i njihovom pravnom statusu u gradu, nego što ga je imao, kao što je poznato, plebejski, kmetski elemenat na selu.

Pa ipak je pomorski kadar brojčano i stručno zaostajao za stvarnim potrebama plovidbe. Potrebe plovidbe išle su ispred ponude radne snage. Teško je ustvrditi u kojoj je mjeri sam način regrutiranja i obrazovanja pomoraca, a u kojoj su ostale okolnosti kočile njihov veći priliv. Svakako je točno da je deficitarnost pomoraca na obali sjevernog Jadrana bila u drugoj polovici XVIII st. više ili manje akutna i da za sve to vrijeme nije prestala biti kronična.⁸⁴

Jedan oveći dio faktičnog stanja, koje je iz toga nastalo, fiksirao je u svojoj spomenici upućenoj riječkom guberniju M. Susanni.⁸⁵ Su-

vodila i obavljala plovidbu. Iznosila je ta svota 41% kontribucije, koju je u to vrijeme ubirao Hrvatski sabor).

⁷⁹ Ebenthal, o. c. str. 70.

⁸⁰ Viezzoli XI/62.

⁸¹ Arhiv JAZU K XI-7.

⁸² AC fasc. 1330/48; 1331/43 - DAR.

⁸³ Mijo Mirković, *Ekonomska historija Jugoslavije*, Zagreb 1958, str. 90-91.

⁸⁴ »Noch lange scheint keine Besserung in dieser Hinsicht eingetreten zu sein, denn mit Hofdecret vom 14. November 1793 wurde dieses 'zur Förderung der Schifffahrt und Aneiferung des Volkes zum Schiffbau erlassene' Patent wieder kundgemacht.« (Ebenthal, o. c. str. 62).

⁸⁵

Excelsum Regium Gubernium.

Cum nuper cum Excelsa Commissione Segniae fuissim, Director meae Navis Capitaneus Lucas Jacoblievich conquestus est, statim ac Segiam appulisset, majorem partem Nautarum, partim cum alijs Navibus ivisse, quae carebant Nautis, et ex mea Navi discessisse, partim, prout sunt Buccarenenses, et Costregnani, illico sequenti post adventum Segniae die domum recessisse, seque supplementum Nautarum aliorum per totam Segniam pro ulteriori itinere acquisivisse, neque ullum invenire posse.

Iterum repetitis elapsis cursoribus cum ab Agentibus meis perscriptum mihi Segnia foret, ut in his Partibus undique conquiram Nautas, si ad iter Navim expedire velim, ideo Capitaneus Bartholomaeus Modercin expedivi ad Portum Regium ad Nautas conquirendos; atque iterum alterum Agentem meum Florianum Zanis

sanni u svom spisu, čija važnost prelazi uske okvire Rijeke, a koji je rezultat konkretnih, urgentnih i praktičnih potreba, ne konstatira

Buccarim pro eodem opere expedivi, et ego ipse, adhibitis etiam interpositis Personis per universon Flumen Nautas conquisivi sed in omnibus his locis nec unum quidem invenire potui; ast conquirentes Personae mihi retulerunt, omnes Nautas Tergestum discessisse, Litterasque esse tum Flumine (!), tum Buccari (!) Tergesto (!) exmissas, ut in istis Locis Nautae conquirantur, atque Tergestum expediantur.

Ita saltem Nautae Navis Dominorum Marochini Buccari et Nautae Caroli Pisanello Flumine meos Homines Nautas conquirentes informantur.

Hoc quidem certum est, et meam Navim Segniae absque potiori parte Nautarum existere, et hic Navim Domini Barcich vacuum a Nautis excepto Capitaneo, et Nauclero, derelictam esse.

Duae causae hujus deficientiae subesse poterunt: vel Tergestinos de repente plures Naves coemisse, nobisque Nautas praeripuisse; vel exteras Naves probabilius dolo, quam necessitate, nostros Nautas subripere. atque belligerantibus Potentiji subministrare. Unum certum est hanc universon oram, ad Orientem sitam, desertam omnino a Nautis esse.

In bene regulatis Nationibus omnes Nautae sunt conscripti ad Protocolum. Nullus Nauta absque licentia commissariatus scripta neque ad Navim subditam potest accedere, minus vero ad Exteram. Quicumque accedit immediate ad arestum ponitur.

Duo Remedia mihi liceat cum omni humilitate Excelsae Regio Gubernio hic surgere. Primum scilicet, ut Tergestinum Gubernium sedulo, atque secreta Inquisitione in Causam, quare tantus Numerus Nautarum Tergesti conquiratur, inquirat, sique dolum Exterorum aliquam subesse invenerit, immediate remedium ponat, subditosque Nautas domum bene custoditos remittat.

Alterum Remedium est, ut omnia tria Excelsa hujus Austriaci Littoris Gubernia reciprocâ cointelligentiâ tercentos Pueros conscribant, id est quodlibet Excelsum Gubernium Pueros centum, aetatis ab anno duodecimo usque ad annum decimum quintum, Legemque ponat, ne ulla Navis Major absque tribus Pueris, Medicis absque duobus, Mizor, uti etiam minima Cimba, absque uno tali Puerio iter suscipere, quocumque demum sit, praesumat: Lege insuper adjecta, ut genitores pro primo anno itinerantem Puerum vestiant, Proprietarius vero Navis alat.

Et pro 2do anno Proprietarius annuatim florenos sex, tertio vero anno florenos duodecim ultra alimenta in adjumentum vestium Puerio solvat. Elapso vero trienio existimatione officialium navalium eidem salarium pro merito tribuat.

Haec Regula pro primo trienio in tirones Pueros servari posset, at hoc elapso nulla Navis major imperitum tironem assumere deberet, sed ex minima classe navium quasi per gradus ascendendo Pueri in mediam classem Navium transferi, ex illa vero ad majores Naves, sive supremam classem Navium collocari per modum Promotionis deberent, et sic imperiti tirones in minimam tantum classem navium sensim in supplementum introduci.

Hi omnes ex scholis Normalibus extrahi debent, saltem a potiori, nullus enim in civitatibus Maritimis Puer moretur, cujus Genitores eum ad Scholas Normales mittere non adigantur, ex eisque Scholis Pueros extractos juxta inclinationem propriam vel ad Mare, vel ad alias artes adiscendas civiles, vel mechanicas transferi oporteret. Ita si Scholae Nauticae in Littore Austriaco Locus est, peritiores ex majoribus Navibus elapso trienio, qui meliores atestationes a Capitaneis de sufficienti stomacho, promptiori Spiritu, apertiori mente, sperandoque sic consecutivo fructu, haberent, ad Scholam Nauticam theoreticam transferi, ea bene percepta iterum ad majorem Navium classem collocari deberent; Ita ex his doctioribus tironibus officiales Navium tractu temporis, ex rudioribus ordinarios Nautas haberemus.

Hanc humillimam opinionem meam occasione praesentis Nautarum penuriae porigo, meque gratijs, et Favoribus Excelsi Regij Gubernij praesertim in hac necessitate Nautarum comendo.

Excelsi Regij Gubernij

Humillimus, ac Devotissimus Servus Marcus Susanni mp. (GF fasc. 202 M 10 No 646) - DAR.

samo nedovoljno postojanje pomorskog kadra, već istodobno čini prijedloge da se on podigne i umnoži.

On se lično uvjerio, a potvrdili su to u više mahova i njegovi pouzdanici, da nije često puta mogao poduzeti plovidbu svojim brodovima kako u Rijeci tako i u Senju, bilo da su mornari napustili njegove brodove, bilo da ih uslijed pomanjkanja nije uopće mogao naći. Ni mnogi drugi brodovlasnici u tom pogledu nisu bili u boljem položaju. Po mišljenju Susannija nestašica mornara mogla je nastati iz dva razloga: bilo da su Tršćani odjednom kupili više brodova i tako mornare preoteli, bilo da su inozemne lađe krišom vrbovale i otimala mornare, kojima su snabdijevale ratujuće sile.⁸⁶ »Jedno je sigurno«, zaključuje on »da je čitava ova obala, koja leži prema istoku, purneva ostala bez mornara«.

Teško je egzaktno utvrditi u kojem su stepenu ta dva razloga bila odlučna za nestašicu mornara u Hrvatskom primorju, ali da su bila, o tome ne može biti sumnje. Točno je naime da je Trst, zahvaljujući protekcionizmu bečkoga dvora, jako podmakao ispred Rijeke u plovidbi.⁸⁷ Razumnije se da je intenzivna plovidba domaćih, pa i stranih brodova u tršćanskoj luci otvarala mogućnost ukrcavanja našim mornarima uz veću plaću i uz povoljnije uvjete rada i života nego što su imali u Rijeci i ostalim lukama Hrvatskog primorja. Što se pak tiče drugog razloga, on je postojao, potrebe za pomorskim kadrom rastle su u svjetskim razmjerima, a podmirivale se na različite načine i izvan granica pojedinih zemalja. Ali to još uvijek nisu bili jedini razlozi koji su uvjetovali nestašicu mornara.

Prijedlozi pak Susannijevi, koje su poduprli svi riječki brodovlasnici i koje je gubernij u cijelosti učinio *općeobaveznim* na svom području,⁸⁸ smjeraju na to da se pristupi sistemskoj registraciji, regrutaciji i školovanju pomorskog kadra, pri čemu valja paziti da se mornari bez pismene dozvole nadležnog organa ne smiju primati na domaće, a još manje na strane brodove. Istodobno neka se rasvijetli i osujetiti vrbovanje mornara u Trstu. Samo se pak školovanje povjerava trima gubernijama »austrijskog primorja«⁸⁹ koji su dužni da se o tome sporazume, zatim da popišu i odaberu 300 mladića od 12 do 15 godina, tako da se svaki gubernij pobrine za smještaj (ukrcanje)

⁸⁶ Tu Susanni aludira na one evropske države, koje je težnja za naglim bogatjenjem gurula na avanturistički i imperijalistički put osvajanja dalekih krajeva, a napose Amerike.

⁸⁷ Ebenthall, o. c. str. 56.

⁸⁸ »Per parte del Regio Governo di Sua Sacra Imperiale Regia, ed Apostolica Maestà nella Città e Porto franco di Fiume: Alli Signori Proprietari delle Navi in Fiume da intimarsi in giro. Con l'occasione della in ora secondo le qui avanzate Relazioni sperimentata penuria de Marinai, e per prevenire da qui innanzi ad un tal Male, non chè per rendere si fatta (!) persone più abili a quel Mestiere, è stato promosso a questo Regio Governo il Seguento Progetto ...« (GF, fasc. 202/642) - DAR.

⁸⁹ Tadašnje pomorske oblasti u Trstu, Rijeci i Senju. U Bakru je bila uprava (»Direttorato«) čija stvarna nadležnost nije skoro bila uža od navedenih oblasti.

100 mladića na svom području. Osim toga valja zakonom utvrditi da nijedna veća lađa ne smije poduzimati bilo kakvu plovidbu bez trojice mladića, srednja bez dvojice, a manja i najmanja bez jednoga. Ovdje nije više donja granica dobi s kojom su se mladići ukrcavali, 7 godina, (tablica IV), već 12 godina. To je postavljanje problema u racionalnije i suvremenije okvire. Praksa pritom ostaje i dalje, dok se ne podmire najhitnije potrebe, kao glavna »škola« u podizanju pomorskog kadra.

Za vrijeme trogodišnjeg naukovanja na brodu mladiće su dužni odijevati roditelji, a brodovlasnici hraniti i još im platiti druge godine 6 f, a treće 12 f kao pripomoć za odijelo.

U daljoj perspektivi Susanni predlaže da se u toku školovanja unesu izvjesne korekcije tako da samo najmanje lađe primaju početnike (naučnike), a odatle postepeno da prelaze na srednje i najveće. Svi bi se ti mladići ili barem u većini,⁹⁰ morali uzimati iz osnovnih škola. Po isteku trogodišnjeg naukovanja vještiji i s boljom preporukom kapetana upućivali bi se iz najvećih lađa u nautičku školu radi sticanja teoretskog znanja, a potom ponovno ukrcavali na najveće brodove, tako da bi se tokom vremena darovitiji osposobljavali za brodske časnike.

Pronicljivi i poslovni duh Susannijev projicira s realnih mogućnosti i stvarnih potreba osposobljavanje pomorskog kadra, uočava težinu i značaj problema, otvara perspektivu njegovog rješavanja. Njegove koncepcije odaju čovjeka bogata iskustvom i velikim znanjem iz pomorske problematike. Njegovim se prijedlozima, istina, nije riješio problem, ali je njegova akutnost, zahvaljujući sistematskijem i većem angažiranju pozvanih faktora te sticaju raznih okolnosti u Rijeci, bivala sve blaža. Problematika koju Susanni tretira gledajući je u svojoj cjelini, imala je svoje korijenje ne samo u postojećem stanju pomorskog gospodarstva, već u cjelokupnoj tadašnjoj privrednoj i društvenoj strukturi.

5. ZAKLJUČAK

U neposrednom razdoblju koje je prethodilo reinkorporaciji Rijeke bilo je riječko pomorstvo, kako izlazi iz naše analize, podvrgnuto različitim, često međusobno suprotnim tendencijama i činionicima (dugoročnim i kratkoročnim, negativnim i pozitivnim). Da spomenemo samo dugotrajne ratove koje je Austrija vodila i koji su sa sobom vazda donosili *veća opterećenja* za pomorstvo kao i za ostale grane privrede. Njihove negativne posljedice u pomorstvu mogle su biti administrativnim mjerama bečkog dvora samo ublažavane, ali nipošto i

⁹⁰ Susanni se svestrano zalaže za školovanje dječaka u primorskim gradovima ističući da ih treba po završetku škole, prema okolnostima, upućivati bilo na more bilo u druga građanska ili mehanička umijeća.

uklonjene. Zato je razvitak pomorskog gospodarstva u cjelini tekao sporo, a u pojedinim njegovim oblastima često i isprekidano, tako da prirodni uvjeti, geografski položaj Rijeke i njene okolice nisu bili ni približno, u tom pogledu, iskorišteni. Njegov fond nije bio adekvatan realnim mogućnostima. Bilo je, dakle raznih prepreka, koje su onemogućavale da riječko pomorstvo dobije širi i jači zamah.

Uza sve to uloga riječkog pomorstva nije bila malena u sveukupnom privrednom i društvenom životu Rijeke i njena stanovništva. Prema našoj procjeni (koja se zasniva na prije iznijetim podacima i drugim historijskim okolnostima) kretala se vrijednost samo brodova od 110.000 do 120.000 forinti.⁹¹ To je novac lokalnih izvora i naših domaćih ljudi, koji je iz agrara, trgovine, manufakture i sl. privrednih grana preliven u brodarstvo. Svota, doduše, nije tvorila suviše široku osnovu za iskorišćivanje svih realnih i potencijalnih uvjeta riječkog brodarstva, no ipak je ona značila puno u proporcijama tadašnjih privrednih snaga.⁹²

Omjerimo li nadalje riječko pomorstvo u odnosu na stanovništvo, izlazi da nije bio suviše malen broj onih, koji su iz njega u cijelosti ili djelomično crpili materijalna sredstva za održavanje svoje egzistencije. Rijeka (u širem smislu) brojila je (1776) 5.132 stanovnika;⁹³ od toga je bilo (brodovlasnika i suvlasnika, kapetana i mornara, brodogradilišnih majstora i radnika) uposleno u pomorstvu oko 414 osoba; dodamo li tome još 54 ribara,⁹⁴ izlazi onda da je u pomorskom gospodarstvu nalazilo stalnu ili povremenu zaradu 468 lica ili 9% od svih stanovnika. Ali na tih 468 aktivnih nosilaca pomorske djelatnosti dolazilo je još najmanje na svakog nosioca, s obzirom na sastav obitelji,⁹⁵ 2 osobe, koje su također uz njih u ovoj ili onoj mjeri imale uzdržavanje, pa prema tome je pomorsko gospodarstvo prehranjivalo sasvim ili djelomično 1.404 osobe ili 27% od cjelokupnog stanovništva. Točno je, doduše, da je jedan dio uposlenih nalazio u pomorskom gospodarstvu samo dopunsku zaradu, drugi crpao dohodak za podmirivanje potreba svoga materijalnog opstanka, ali je zato treći vukao iz njega

⁹¹ Iako možda naša procjena nije apsolutno točna, njeome se ipak približavamo stvarnoj vrijednosti brodarstva.

⁹² Moglo se tada u Rijeci kupiti kabao soli za jedan forint (»Verzelehnis der Fiumaner Salzpreisen«), što odgovara, računajući po današnjoj monopolskoj cijeni, 2.240 dinara. Iz toga se može razabrati da u brodarstvo nisu bila uložena neznatna novčana sredstva.

⁹³ Engel, o. c. str. 353. Šesnaest godina ranije (1760) bilo je u Rijeci 3570 stanovnika (muških 1777, a ženskih 1793). Godišnji natalitet je iznosio 225 glava ili 63%, mortalitet 136 ili 38%, a godišnji prirast (bez useljenja) 89 osoba ili 25%. (H. K. A. - K. L. fasc. 481 - Wien, Ebenthall, o. c. str. 6).

⁹⁴ AC fasc. 1330 No 10 - DAR (Godine 1764. bilo je u Rijeci 55 ribara, a u Trstu 87. Izdavanjem ribolovnih lovišta u zakup Riječki magistrat dobivao je godišnje od 400 do 500 f, a Tršćanski do 900 f. U smislu svojih koncepcija o podizanju sveukupnog gospodarstva Rijeke riječki je gubernij posvetio također brigu i unapređenje ribolova, ali u tome, čini se, nije otišao daleko, jer su prirodni faktori tim nastojanjima postavljali optimalne granice).

⁹⁵ GF fasc. 219 No 1059 - DAR.

Alleggi che si rendono necessarii si per tirare in terra che lanciare in acqua
le Navi.

Il pare e l'asi di lunghezza piedi 60 larghezza in quadrato 1-1/2 Grassezza 1-1/2	1000.
altre pare delli di lunghezza piedi 50 larghezza piedi 3/4 Grassezza piedi 1	525.
Terzo pare delli di lunghezza piedi 40 larghezza in quadrato piedi 1 Grassezza piedi 1	262.
N° 80 Calanche fra grandi et piccole	300.
N° 3 Argani assortiti	400.
Su tranciera lungo di passa 8 1/2 di 10 il passo	
Sono passa 1200 a ragione di 5-16 il passo	760.
altre delli di lunghezza passa 120 di 4-8 il passo	
Sono passa 960 a ragione. Come sopra Sono	768
Terzo delli di lunghezza passa 110 di 2-6 il passo	
Sono passa 660 a ragione come sopra sono	528
12 Bocchi cio 4 di ragoli 3- altre 4 di ragoli due e altri 4 di ragoli 1- per	250
4-6 Rive per stoppare li Bocchi di passa 5- Lana cio 2 di 15 il passo altre 2 di 12 e altre 2 di 10 in	
10 delli passa 80-185 a ragione di 3-16 il passo Sono	418
Diverse taracee Colone et ponticelli	300
Due Branchinetti	90

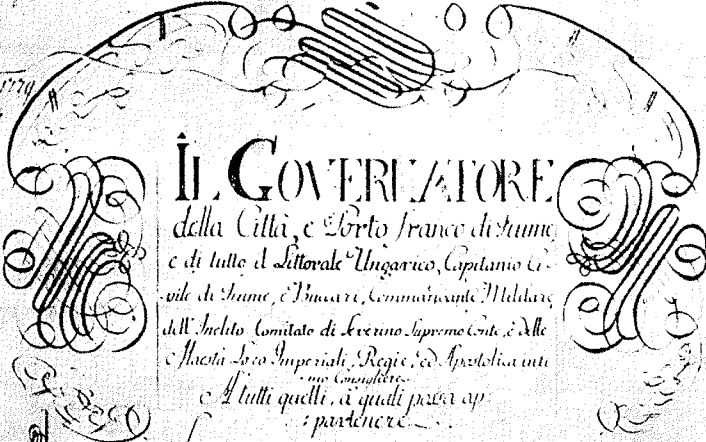
Summa in tutto 5531

francesco jacob

Faksimil 1: Specifikacija i cijena oruda za izvlačenje i spužtanje lada

2. 1779

2. 1779



E permette, che la Oneschia nominata Sig. Francesco di Nicola, Capitano
 Giuseppe Mach da Fiume, suddito di sua Maestà Imperiale, e Reale, della Gr-
 tata di circa Cento ottanta Annellate, armata con dodici canoni, e tri-
 mensi quattordici Uomini d' Equipaggio, de quali due Terzi sono sudditi di sua Maestà
 Imperiale, e Reale, destinata per il Mare Mediterraneo in rapporto di uny Anere
 di Mercurie, possi col suo Equipaggio, e Meri d' Equipaggio, e Caracamento, senza qualun-
 que Ostacolo, Impedimento, Staggina, o Molestia della Oneschia, constando da valida
 stimonianza, appartenere alli sudditi di sua Maestà Imperiale, e Regia, e non a
 verun altro. Dato sotto sigillo maggiore del suddetto Go-
 vernatore, e nella sua Mente, con la Firma del M^o Governatore
 in Fiume il 2^o del mese d' Aprile, dell' Anno mille, settecento,
 settanta nove.

In Mente dell' Eccellimo Sig. Governatore.
 Paolo e Giuseppe
 i Governatori.



DI COMANDA
 mento
 del Sig. M^o Governatore
 Antonio Tordani, Governatore

Faksimil 2: Diploma (33x34) kapetana Josipa Vičića iz Rijeke

rentu, koja mu je omogućavala ne samo solidnu materijalnu egzistenciju, već i *bogaćenje*.

Reinkorporacijom nastaje za riječko pomorstvo šira i solidnija materijalna osnova, stvaraju se realne perspektive za njegov razvitak. Već su se u samom početku evidentno pokazali blagotvorni učinci toga akta koji je bio diktiran ekonom.-društvenim razvitkom i potrebama Beča. Pomorstvo je tvorilo oformljenu i zasebnu granu narodne privrede, čiji su učinci stalno bivali sve veći kako u oblasti privrednog, tako i u oblasti društvenog života. Na ekonomskom je polju pomorstvo (posebno plovidba) razvijalo proizvodne snage kvantitativno i kvalitativno, pomagalo trgovini i manufakturi u stvaranju i uvećavanju akumulacije, a na društveno-političkom polju pospješilo je diferencijaciju našeg stanovništva (napose primorskog), omogućilo nastajanje novih političko-pravnih odnošaja, izrastanje staleža pomoraca iz našeg narodnog elementa. Taj stalež bio je negacija postojećih feudalnih odnošaja i suprotnosti, kvalitetno nešto novo, jezgra i nosilac *novog* društvenog uređenja,⁹⁶ on je bio na crti progresivnog kretanja i podržavao napredne tendencije.

I napokon, riječko pomorstvo svojim postojanjem, svojom ekonomskom i društvenom funkcionalnošću ubrzavalo je *defeudalizaciju* našeg tadašnjeg ekonomsko-društvenog sistema.

Zusammenfassung

DER STAND DER SEESCHIFFFAHRT DER STADT RIJEKA ZUR ZEIT DER REINKORPORATION IM J. 1776/77.

Auf Grund des diesbezüglichen Archivmaterials behandelt der Verfasser kritisch den Zustand der Schifffahrt des Hafens Rijeka zur Zeit der Einverleibung dieser Stadt dem Königreiche Kroatien (1776/77). Durch solide Analyse des Tatbestandes gelang es dem Verfasser die Fluktuation und die Anzahl der Schiffsreeder des genannten Hafens festzustellen, ferner die Grösse ihres Kapitals und der Schiffe, die Intensität der Schifffahrt, das Niveau des Schiffbaues, endlich die Art und Weise der Rekrutierung und Anzahl der Schiffsmannschaft zu bestimmen.

Ferner stellte er fest, dass die Schifffahrt von Rijeka in der – der Reinkorporation unmittelbar vorangehender Periode infolge verschiedener Faktoren sich nur langsam entwickelt hat, manchmal in einzelnen

⁹⁶ Stalež, istina, nije bio homogen u svojim interesima, jer je jedan dio, manji, gradio svoju egzistenciju i politički status kao posjednik sredstava za proizvodnju, dok je drugi, veći, gradio kao prodavač radne snage, ali je u jednom ipak bio *jedinstven*, u potkopavanju postojećeg feudalnog uređenja i njegovih institucija patricijata i adskripcije.

Belangen auch mit Unterbrechungen. Daher entsprach ihr Gesamtfond zu der Zeit nicht den adäquaten Möglichkeiten.

Und doch war Rijekas Schifffahrt von grosser Bedeutung für das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben der Stadt Rijeka und deren Einwohner. Daraus schöpften entweder ganz oder zum Teil 1404 Menschen oder 27% der Einwohnerzahl die materiellen Mittel zur Bestreitung ihrer täglichen Bedürfnisse.

Durch die Einverleibung Rijekas dem Königreiche Kroatien, durch dessen Einfügung in den Rahmen des weiten inneren Marktes und durch die stärkere Bindung mit dem Weltmarkt entstand für die Entwicklung der Schifffahrt der Stadt Rijeka eine breitere und solidere materielle Grundlage. Die wohltätigen Folgen dieses Aktes zeigten sich bald nicht nur auf dem Territorium Rijekas, sondern auch auf weitem Gebiete. Die Verbindung zwischen dem Meere und dem Festland wurde intensiver und das Zuströmen von Gütern aus allen Richtungen nach Rijeka wurde stets bedeutender, so dass der Warenverkehr im Rijeka'er Hafen von 1028841 fl. im Jahre 1775 auf 2580096 fl. im J. 1830. anwuchs.

Seit damals begann Rijeka zu einem eminenten Sehandelsemporium internationaler Bedeutung emporzuwachsen.