

Dr. sc. Ljubinka Toševa Karpowicz  
Rijeka, Čandekova 23 b

Pregledni članak  
UDK: 656.612 (4) (091)

## PRAVOSLAVNI TRGOVCI U BRITANSKO-AUSTRIJSKIM TRGOVAČKIM VEZAMA PREKO MALTE U VRIJEME ILIRSKIH PROVINCIJA 1809.–1813.

*Autorica opisuje važnost otoka Malte za trgovinu između Engleske i Austrije u vrijeme Napoleonove blokade britanskih otoka 1806. godine. Stvaranjem Ilirskih provincija, važnost je Malte još više porasla, a pravoslavni trgovci u Rijeci, Trstu i Boki kotorskoj došli su u stanovitu prednost pred ostalim pomorcima jer su znali jezik i običaje slavenskih naroda Otomanskog Carstva preko kojega su išli kontinentalni putovi prema Austriji, Pruskoj i Rusiji.*

Nakon što su od Turaka protjerani s Rodosa, Karlo V. je 1530. vitezovima Reda sv. Ivana Jeruzalemskog kao leno dao otok Maltu, zajedno s otocima Gozzo i Cumino.

Red je bio priznat kao suveren, a malteški vitezovi pripadali su najviđenijim velikaškim obiteljima Europe toga doba.

Sve do 1690. bio je neupitan ugled Reda, međutim, jačanjem građanstva, počele su se i na otoku oko 1770. širiti ideje jednakosti i slobode. U predvečerje Francuske revolucije već je bila organizirana stranka nezadovoljnih, tako da je Napoleon, na putu prema Egiptu, naišavši na neznatan otpor vitezova, razmjerno lako osvojio otok. Najprije je 12. lipnja 1798. sklopljeno primirje između Francuske Republike i Velikog majstora Ordena sv. Ivana Jeruzalemskog, a zatim je od Napoleonovih pristaša napravljena *Malteška legija* s oko 2.000 ljudi. [1]

Engleska je flota je krajem 18. stoljeća već izrasla u najmoćniju pomorsku silu. Za ratovanje s Napoleonom bila je bolje pripremljena od francuske flote. Zbog revolucije, francuska je flota imala spremnu samo polovicu od svojih 75 bojnih brodova. Francuski bojni brodovi su, međutim, bili bolje i modernije građeni, imali su bolju nosivost, te su nosili više topova. [2]

Nakon što je pobijedio Maltu, Napoleon je nastavio prema Egiptu. Na Malti je ostavio legiju od 4.000 vojnika koji su udruženim britansko-napuljsko-ruskim snagama odolijevali do 1800. godine, kada su osvojili otok. Savez se nakon toga raspao budući da niti jedna od zemalja pobjednica nije mogla njime ovladati protiv volje drugih dviju.

Malteškim ugovorom 1802., sklopljenim između zemalja pobjednica, otok je bio proglašen suverenim i neutralnim. S ratificiranjem ugovora odugovlačilo se te su britanske pomorske jedinice, okoristivši se situacijom, ostale na otoku. Kada je 1803. ponovno započeo rat s Francuskom, brojčana prisutnost britanske flote samo je pojačana, a postupno se na otok uvodila i britanska pomorska uprava, sve dok Pariškim ugovorom 30. ožujka 1814. Malta nije i službeno došla pod suverenitet britanske krune.

U razdoblju između 1802., tj. od Malteškog ugovora, dakle u razdoblju pravno nedefiniranog statusa, do 3. ožujka 1814. odnosno do Pariškog ugovora, kada je i formalno pripala Britaniji, Malta je bila najfrekventnija točka i najživlja luka najživljeg mora – Sredozemnog. Pomorci sjevernog Jadrana u tom su prometu vidno sudjelovali. Ovdje su o tome izneseni samo neki autoru poznati podaci.

Političke i kulturno-socijalne promjene koje je uvela Francuska revolucija, na sjevernom su se Jadranu osjetile tek padom Mletačke Republike 1797. godine. Najveća se promjena ipak dogodila tek mirom u Požunu 26. prosinca 1805. kada je Austrija morala Francuzima predati Venecijansku oblast, te kada je ta oblast, zajedno s Istrom i Dalmacijom, pripojena *Talijanskoj kraljevini*. [3]

Odredbе mira u Požunu nisu se odnosile na Englesku i Rusiju, iako su te države bile saveznice Austrije, te su one nastavile ratovati s Napoleonom.

Da bi pobijedio Englesku – svoga najvećeg takmaca na moru, Napoleon započine ekonomski rat.

Najprije je *Berlinskim dekretom* 21. studenoga 1806. objavio blokadu britanskih otoka. Dekretom je primorao neutralne države da prekinu svaku vezu s Engleskom. Iduće godine, točnije 13. listopada 1807. *Dekretom u Fontenblou* naložio je da svaki brod mora imati dokumentaciju o podrijetlu robe. Na to je britanska vlada 11. listopada zabranila plovidbu svim brodovima, plovidbu brodovima koji nisu platili porez u nekoj od britanskih luka.

Napoleon je na te mjere odgovorio *Milanskim dekretom*, 17. prosinca 1807., kojima je sankcionirao pljenidbu svakog broda koji su posjetili Britanci ili je platio porez u nekoj britanskoj luci.

Blokada je imala teške posljedice za europske zemlje, osobito sredozemne, ali i za samu Francusku. Stoga su sve pogođene zemlje morale legalizirati gusarenje. Legalizirale su ga ne samo Britanija, već i Francuska i Rusija, dok je Austrija slala bokeljske brodove na gusarenje protiv Francuza. [4]

U borbama između Francuza i Austrijanaca Trst i Rijeka naizmjenično su prelazili iz jednih ruku u druge. Njihova je važnost za izvoz iz srednje Europe sve više jačala, tako da je Napoleon 7. rujna 1807. izjavio da bi mogao potpuno zatvoriti istočni dio Europe za Britaniju, ako bi trajno osvojio Trst i Rijeku. [5]

Pomorska blokada Rijeke i sama ratna situacija uvelike otežavaju izvoz tradicionalne robe preko riječke luke. Naime, za Englesku se izvozi drvo iz Gorskog kotara, a na drugu obalu Jadrana, u prvome redu preko Ancone, izvoze se u velikim količinama duhan i žitarice.

Radi prevladavanja ograničenja koje im stvara blokada, Britanija i Austrija se tajno dogovaraju. U te su pregovore uključeni pojedinci kojima vjeruju obje strane.

U pitanju izvoza drveta iz Gorskog kotara, koje je jako važno za pojačane potrebe britanske mornarice, najvažniju ulogu ima riječki trgovac Andrija Ljudevit Adamič.

Početak proljeća 1809. ponovno je započet rat između Austrije i Francuske, koji završava porazom Austrije, odnosno Franje I. Sklopljen je mir u Schönbrunu (14. listopada 1809.). Tim je mirom Austrija izgubila još 3,5 milijuna podanika, a od Trsta, Hrvatskog primorja, Koruške, Kranjske, Istre i Dalmacije stvorene su *Ilirske provincije*.

Savezna uprava *Ilirskih provincija*, sa sjedištem u Ljubljani, bila je podijeljena na šest provincija i jednu vojnu (Kranjska, Koruška, Istra, Civilna Hrvatska, Dalmacija, Dubrovnik i Vojna Hrvatska).

Područje Civilne Hrvatske obuhvaćalo je nekadašnju tzv. austrijsku Istru, velik dio područja zagrebačke županije južno od Save, grad Rijeku i bivše "Ugarsko-hrvatsko primorje", grad Senj, otoke Rab, Cres, Krk i Lošinj. Taj je teritorij bio podijeljen na tri okružja – karlovačko, riječko i senjsko.

Stvaranjem *Ilirskih provincija* ujedinio se teritorij koji se prostirao sjeverozapadno od Ljubljane, preko Dalmacije do Boke kotorske. Rijeka u novoj upravi nije bila čak ni upravno sjedište. To je izazivalo revolt riječkih trgovaca, naviklih na blisku suradnju s mađarskom upravom grada još od 1779., ali je ojačalo položaj pravoslavni trgovaca koji su do tada već bili dobro uhodani na Jadranu, a neki su od njih pripadali imućnijem sloju riječkoga građanstva. [6]

Uz to, pravoslavni su trgovci bili pred drugima u prednosti budući da je stvaranjem *Ilirskih provincija* bio proširen i ekonomski diverzificiran teritorij na kojemu su ne samo poznavali jezik i običaje, već su međusobno bili povezani kumskim vezama i vezama krvnog srodstva.

Iako je Malta tijekom rata protiv Napoleona bila veoma važna točka na Sredozemlju, uvođenje blokade dovelo ju je u središnji položaj. Postala je najvažnijom lukom za trgovinu Europe. Postala je i važna strateška točka kojom su se koristile Austrija i Britanija ne samo za uzajamnu trgovinu, već i za postizanje dogovora oko zajedničke suradnje protiv Napoleona.

Kada su Francuzi zauzeli Mletačku Republiku (12. svibnja 1797.), austrijski brodovi, koji su se zatekli u lukama drugih zemalja, zaplovili su prema Malti fingirajući da idu tamo na prodaju. Tim su činom austrijski brodovi zadržali pravo plovidbe po Sredozemlju pod britanskom zastavom. Nakon što su Turska i Grčka te talijanske države prihvatile prijedlog britanske vlade da se koriste njezinim skladištima na Malti za privremeno odlaganje robe, na to je pristala i Austrija, te su se i austrijski brodovi služili tom olakšicom. [7] Talijanski, francuski i njemački trgovci ukrcavali su robu u nekoj od sredozemnih luka koja nije bila pod zabranom, ali ipak teško dostupna Englezima, da bi zatim došli na Maltu. Taj je otok postao ne samo završna, već i polazna luka za trgovinu prema Atlantiku.

Trgovci – pomorci, ploveći prema Malti, obično nisu nosili novac sa sobom. Imali su kreditna pisma izdana u Smirni, Škadru i Solunu, dakle u lukama Otomanskog Carstva, što samo dokazuje da međunarodne trgovačke veze nisu bila raskinute, već da su i financijske uredno funkcionirale.

Kada su trgovci vozili robu pod zaštitom Britanije prema Otomanskom Carstvu, Ugarskoj, Austriji ili kojoj od njemačkih država, najčešće Pruskoj, roba se iskrcavala u lukama Albanije, a zatim prenosila karavanama.

Iako smanjenih potencijala zbog toga što je prestala biti upravnim sjedištem, Rijeka je bila i luka iz koje su tajno isplovljavali brodovi. Veoma često riječki su brodovi plovili do Trsta, a odatle do Malte, osiguravajući tako minimum transporta. S Malte su zatim plovili prema Londonu.

Taj je prijevoz u cjelini bio skup, izložen bezbrojnim iznuđivanjima, bilo tijekom plovidbe na moru, bilo tijekom pristajanja u lukama. Stoga je gotovo sasvim prestao, ili se umnogome smanjio, promet pojedinim osnovnim artiklima kao što su sol i žito.

Da bi mogli sigurno ploviti, brodovi su, nakon što su morali platiti visoku nadoknadu na Malti, dobivali dozvolu da plove pod britanskom zastavom. Čim bi stigli u Rijeku, morali su razviti austrijsku zastavu, a to je značilo opet nove troškove za dopuštenje, izdatke za nove kapetane nove zastave. [8]

I veza trgovaca na liniji od Trsta do Boke kotorske često je vodila kroz Rijeku. Na tim je brodovima posada bila sastavljena gotovo isključivo od Bokelja i Hercegovaca.

U vrijeme ratova s Napoleonom, poslije i *Ilirskih provincija* položaj pravoslavnih trgovaca u Trstu i Boki bio je osobito povoljan. Iako su živjeli u Trstu, nisu prekidali vezu sa starim krajem, a kada je Rusija zavladała Bokom 1806.–1807. ne samo da su se Bokelji našli pod njezinom zaštitom, već su u aktivnu službu ruske mornarice zapošljavani upravo časnici Bokelji. Štoviše, neki su od njih čak i živjeli naizmjenično između Trsta i Petrograda, kao, naprimjer, Marko Vojnović i Jovan Vojnović, a grof Đuro Vojnović iz Novoga bio je kao major ponovno vraćen u rusku službu za borbu protiv Napoleona u vrijeme *Ilirskih provincija*. [9]

Jedan od vodećih kapetana bio je i brodovlasnik Bokelj Petar Petrović. Godine 1809. udružio se s riječkim pravoslavnim trgovcem Jovanom Ostojićem, te su svojim zajedničkim brodom – pulakom *Viktori*, prevozili raznu robu do Malte, a zatim do Londona. [10] Godine 1812. svoju su trgovačku flotu obogatili s još dva broda – *Cupido* i *Venere*.

Poslije su se uslugama broda *Vittoria do 1815.* koristila još dva trgovca, Mihajlo Vučetić iz Trsta i Lazar Ilić iz Rijeke, koji su iz Rijeke prevozili ugalj i žitarice prema Malti. [11]

Zahvaljujući prijevozu robe prema Malti, Jeremija Rašević tih godina postaje jedan od najbogatijih riječkih trgovaca.

Prema popisu odabranih riječkih trgovaca koji su trebali obaviti izbor sudaca za Trgovački sud 30. prosinca 1811., Jeremija Rašević naveden je kao trgovac koji naveliko trguje duhanom i žitom, a njegov godišnji prihod iznosi 250.000 franaka, dok mu je imetak procijenjen na 150.000 franaka, a godišnji dohodak na 6.000 franaka.

Godine 1811. s tršćanskim brodovlasnikom i trgovcem Mihajlom Vučetićem, podrijetlom iz Grblja u Boki kotorskoj, udružio se riječki trgovac i pomorac Lazar Ilić. Ilić se među riječkim trgovcima pojavljuje 1796., ali se ne zna odakle je došao.

Lazar Ilić, zajedno s Mihajlom Vučetićem iz Trsta, do 1815. godine prevozi žitarice, ulje i drugu robu od Carigrada do Malte i Londona. Iz dokumentacije se vidi da je Lazar Ilić 1810. prenosio i poštu između austrijskih konzula u Kadisu i u Gibraltaru, ali je dopisivanje između njih puno aluzija i nedorečenih misli, vjerojatno zbog straha da ne padne u ruke Francuzima.

Nakon ukidanja *Ilirskih provincija* i povlačenja Britanaca s Malte 1813., izbio je 1815. sudski spor između Ilića i Vučetića. Spor je nastao u vezi s podjelom dobiti, te je na Malti proveden opsežan sudski postupak pred Trgovačkim sudom. Lazar Ilić je na Malti morao ostati do završetka spora. Na dokumentaciji se tih godina potpisuje križem, iz čega se može zaključiti da je bio nepismen, ali se poslije na dokumentima potpisuje imenom i prezimenom, što može značiti ili da se opismenio ili da ga je na priznanici potpisao davalac novca.

Lazar Ilić nastavio se baviti prijevozom robe i nakon propasti *Ilirskih provincija*. Trgovao je duhanom s konzulom ruskoga pomorskog konzulata u Rijeci Đorđem Melissinom. Na temelju postojeće dokumentacije nije jasno da li je Đorđe Melissino, koji je u vrijeme *Ilirskih provincija* postao konzularnim agentom ruskoga pomorskog konzulata, poslove vodio za sebe ili za Rusiju.

Đorđe Melissino umro je u Rijeci 1838, a iz njegove oporuke moglo bi se zaključiti da je trgovinu duhanom vodio za Rusiju u doba cara Aleksandra I., za čije je vladavine i postao vicekonzulom. [12]

Ruski konzulat u Rijeci djelovao je do 1915.

ILjudevit Adamič je tih godina ne samo osiguravao trgovinu s Maltom, već je i prenosio poštu i povjerljive obavijesti, osobito dok je zamjenjivao britanskog konzula Johna Learda (1811.–1814.). [13]

Adamič je, među ostalim, održavao veze i s Borghijem, konzulom *Kraljevine Italije* u Ilirskim provincijama sa sjedištem u Trstu. Borghi u svojim izvještajima s divljenjem govori o Adamičevom poznavanju prilika na Malti, Visu, Trstu i Rijeci. [14]

Glavni suradnici Adamiča također su bili trgovci iz Trsta, osobito Spiridon Gopčević, ali i brojni dalmatinski pomorci sve do Boke kotorske.

Iako središnja ličnost u to doba u Rijeci i jedan od najvažnijih i najpovjerljivijih ljudi kako brinatske, tako Habsburške Monarhije, o Adamičevu se djelovanju ipak sve do sada malo znalo. Vjerojatno će monografija u pripremi o njemu rasvijetliti malo znane činjenice o pomorstvu Rijeke u vrijeme *Ilirskih provincija*.

## ZAKLJUČAK

Iako je otok Malta, odnosno La Valetta, uvijek bio važna pomorska luka na Sredozemlju, njegova je važnost još više narasla u vrijeme od Napoleona nametnute kontinentalne blokade 1806. godine.

Rijeka i Trst su tijekom kontinentalne blokade postale važnim lukama sjevernog Jadrana, a njihova se važnost još više povećala stvaranjem *Ilirskih provincija* 1809. godine.

U četiri godine postojanja te političke tvorevine, koja je ujedinila teritorij od Ljubljane do Boke kotorske, pomorci jadranske obale slavenskog podrijetla stekli su prednost pred ostalim pomorcima Sredozemlja budući da su poznavali jezik i običaje stanovništva prostranoga Otomanskog Carstva, koje je živjelo u zaleđu

Ilirije. Pomorci slavenskog podrijetla jadranske obale su i preko luka Otomanskog Carstva – Carigrada i luka Albanije, prevozili robu za zemlje zahvaćene posljedicama kontinentalne blokade, prije svega za Austriju i Prusku, ploveći od i do Malte, često i dalje do Londona.

## LITERATURA

- [1] Napoleon, *Meine erste Siege*, sv. III., München, 1913., str. 39.–59.
- [2] Francesco Frasca, *La rivoluzione francese. Il confronto marittimo franco-britanico nel periodo 1783-1815*. *Rivista marittima*, anno CXXXIV, gennaio 2001., str. 109.–132.
- [3] Pavao Butorac, *Boka kotorska nakon pada Mletačke Republike do Bečkog kongresa (1797-1815)*. Rad JAZU, Zagreb, 1938.
- [4] Pavao Butorac, *Boka kotorska nakon pada Mletačke Republike do Bečkog kongresa (1797-1815)*. Rad JAZU, sv. 264., Zagreb, 1938., str. 11.–76., sv. 265., str. 54.–68.
- [5] Bogumil Vošnjak, *Ustava in uprava Ilirskih dežel 1809-1813.*, Ljubljana, 1910., str.166.
- [6] Među najbogatijim riječkim pravoslavnim trgovcima bili su: Teodor i Aleksa Vuković, koji su 1806. francuskim vlastima trebali platiti 1.690 franaka kontribucije, Jeremija i Dragutin Rajović s ukupno 1.300 franaka, a nakon njih nasljednici Teodora Rajovića, koji su bili dužni platiti 910 franaka. Približne su svote morali platiti Jovan Ostojić, Petar Ostojić te Ignjatije Rajović. Od pravoslavaca Grka dužni su bili platiti kontribuciju samo Teodor Manasteriotti – 468 franaka i Đorđe Melisino – 260 franaka, Državni arhiv, Rijeka, JU-2, kutija 117/1
- [7] A. Apollonio, *Crepuscolo e fine delle Provincie Illiriche. Dalle relazioni dei Consoli italiani a Trieste ed a Fiume (1812-1813)*. *Atti*, Rovinj, sv. XXII., 1992., str. 9.–61.
- [8] Danilo Klen, *Privredno stanje Rijeke u doba Ilirije* Izvještaj o Trgovini grada Rijeke iz 1814. godine, 1959., str. 71.–79.
- [9] Giuseppe Stefani, *I Greci a Trieste nel Settecento*, Trieste, 1960., str. 246.–247., bilješka 7.
- [10] Arhiv Pravoslavne crkve u Rijeci.
- [11] Mihajlo Vučetić, pl. od Grblja, rodom iz Bjelice u Boki kotorskoj, dobio je plemstvo od Petra II. Petrovića Njegoša i kneza Nikole. Njegov brat bio je arhimandrit Stefan od Grblja. Bio je oženjen Anom Riznić, kćeri bogatoga tršćanskog trgovca. Giuseppe Stefani, *I Greci.*, n. d., str. 247., bilj.7
- [12] Državni arhiv Rijeke, Trgovačko-mjembeno sudište i pomorski konzulat Rijeka, PR-1, kutija 319, fasc. V. br. 6,7,10
- [13] Hedwig Pavelka, *Englisch-österreichische Wirtschaftsbeziehungen in der ersten Hälfte der 19. Jahrhunderts*, Graz-Wien-Köln, 1968.
- [14] A. Apollonio, *Crepuscolo e fine delle Provincie Illiriche. Dalle relazioni dei Consoli italiani a Trieste ed a Fiume (1812-1813)*. *Atti*, Rovinj, sv. XXII., 1992.

*Summary*

ORTHODOX TRADERS IN BRITISH AND AUSTRIAN TRADE RELATIONS  
VIA MALTA IN THE ILLYRIAN PROVINCES FROM 1809 TO 1813

*The subject of this paper is the importance of the island of Malta for the trade relations between England and Austria in 1806, during the blockade of the British Isles by Napoleon. The importance of Malta became even greater after the establishment of the Illyrian Provinces. The Orthodox traders of Rijeka, Trieste and the Boka Kotorska Bay obtained a certain advantage over other seamen due to their knowledge of the language and habits of the Slavonic people living within the Ottoman Empire, over which the inland trade routes run towards Austria, Prussia and Russia.*