

Helena Miljević, prof.
Ivana Luppisa 13/220
51000 Rijeka
Hrvatska

Izvorni znanstveni rad
UDK: 75.041.8(497.5
Rijeka)''18''
629.534.3(497.5 Rijeka)''18''
Primljeno: 4. svibnja 2009.
Prihvaćeno: 20. svibnja 2009.

SUDBINA BRIKA ROMANA

Razotkrivanjem sudbine brika Romana u radu se nastoji ukazati na sudbine sličnih jedrenjaka koji su plovili svjetskim morima sredinom 19. stoljeća te rasvijetliti dio pomorske prošlosti grada na Rječini. Pritom se koristila metoda studija slučaja, deskriptivna metoda, metoda analize i sinteze, komparativna metoda i statistička metoda. Posebna je pozornost posvećena zavjetnoj slici i novinskom članku – povijesnim izvorima koji bacaju svjetlo na ovu problematiku sa svim svojim mogućnostima i ograničenjima. Utvrđeno je da novinski članak utemeljen na pouzdanom izvoru može donijeti obilje različitih informacija o plovidbenoj ruti, vrsti tereta, načinu i uvjetima ukrcavanja, konzularnoj službi te uzrocima i detaljima nesreće. No, dok se vijesti iz novina svojim sadržajem mogu bitno razlikovati i u kvantitativnom i u kvalitativnom pogledu, zavjetne su slike 19. stoljeća, zbog svoje standardizirane forme, u informacijama koje donose bitno ujednačenije. One uz detalje o nesreći (kada, gdje, zašto) redovito svjedoče i o izgledu broda, načinu plovidbe, pripadnosti, kapetanu, jeziku, običaju zavjetovanja i zavjetnog darivanja te izgledu zavjetne slike – ex vota.

Ključne riječi: zavjetno slikarstvo, ex voto, povijesni izvori, pomorstvo Rijeke u 19. st.

1. UVOD

Povijest pomorstva grada na Rječini satkana je od stotine tisuća neispričanih priča, nepredvidivih sudbina i ljubavi koju su naši preci gajili prema ovoj teškoj profesiji. Razotkrivanjem jedne, javnosti još uvijek nepoznate sudbine, dodaje se nova kockica šarolikom mozaiku pomorske prošlosti. Mikrohistorijskim pristupom ostvaruje se intimnije upoznavanje s protagonistima, a dobiveni zaključci induktivnom metodom mogu se primijeniti i na druge slične primjere. Ovakav pristup se dakako ne može realizirati isključivo na osnovi zapisa

u registrima brodova i pomorskim godišnjacima pošto su u njima podaci i suviše uopćeni. U ovom će se radu stoga nastojati rasvijetliti sudbina brika *Romana* uz pomoć informacija koje nam može pružiti zavjetna slika i vijest iz suvremenih dnevnih novina. Istovremeno će se pokušati utvrditi mogućnosti i ograničenja koja navedeni izvori postavljaju pred povjesničare. Pritom će se koristiti metoda studija slučaja, deskriptivna metoda, metoda analize i sinteze, komparativna metoda i statistička metoda.

2. ZAVJETNA SLIKA BRIKA ROMANA

Razvoj pomorstva grada na Rječini stoljećima je kočila Venecija. Još od osvajanja zapadne istarske obale i sramotne kupovine Dalmacije za 100 000 dukata 1409. godine [18, str. 34], Mletačka je Republika sustavno uništavala svaku mogućnost razvoja hrvatskog brodarstva i prekomorske trgovine [24, str. 153.]. Međutim, u 18. stoljeću, proglašivši slobodnu plovidbu Jadranskim morem, a Rijeku slobodnom lukom, Karlo VI. je stvorio preduvjete za razvoj i ovih gospodarskih grana [21, str. 1474]. Ipak, lokalni su poduzetnici, u nedostatku financijskih sredstava, s razvojem flote pričekali čitavo stoljeće. Tek je konjunktura nastala Krimskim ratom sredinom 19. stoljeća konačno potaknula masovno naručivanje jedrenjaka u domaćim brodogradilištima [19, str. 20].

Po narudžbi su vrhunski majstori od najkvalitetnijeg drveta izrađivali nadasdaleko poznate jedrenjake. Jedan od njih bio je i brik *Romana*. Sudbina ovoga broda razotkriva svu težinu pomorskog zanata u svjetlu neprilika kojima su bili izloženi članovi posade na širokim morskim prostranstvima. Svjedočanstvo koje svojom ljepotom plijeni pažnju posjetitelja Trsatskog svetišta, zavjetna je slika brika – izvor za povijest pomorstva neprocjenjive vrijednosti (Slika 1.) [12, str. 131]. I dok službeni dokumenti ulijevaju sigurnost u vjerodostojnost informacija koje donose, pred zavjetnom se slikom čovjek osjeća suočen “oči u oči” s prošlošću. Snaga koju vizualnost prikaza ostavlja na promatrača nadilazi onu suhoparnih činjenica. Odjednom je *Romana* pred vama, neuhvatljiva, ali stvarna. Trupom elegantnih linija probija se zapjenjenim valovima i kao da poziva: “Slijedite me, ispričat ću vam nevjerojatnu priču...”.

I doista, zavjetne su slike iznimno rječite kada je u pitanju povijest pomorstva. Svojom strukturom one su vrsta *ikonoteksta* [11, str. 40] koji ništa ne prepušta slučaju. Kako bi prenijele poruku služe se svim dostupnim sredstvima pa ono što ne mogu izreći slikom izriču tekstom. Iako zavjetni prikaz dominira medijem, zavjetni je zapis jednako važan, a njihovi se međusobni odnosi i izgled u 19. stoljeću unificiraju pod utjecajem mode portretiranja brodova. Zavjetna slika brika *Romana* reprezentativni je primjer pomodarstva u kojem prikaz broda u oluji zauzima gotovo čitavu površinu slike, pod kojom se u uskom pojasu proteže tekst zavjeta ispisan bijelim slovima na crno obojenoj

podlozi. Ovaj tekst, ujedno je polazna točka istražitelju prošlosti jer donosi podatke o pripadnosti i imenu broda, imenu kapetana, vremenu i mjestu te samoj nesreći koja je zadesila brod: “*Brigno Ausco Nominato Romana comandato dal Capno Lodco Stiglith nel primo viaggio dto el Brigo fuori Cefalonia circa 25. mig alle ore 10 della note sorpreso da un Uragano G. Le e fu il giorno 16. Marzo del 1852.*” [6].



Slika 1. Zavjetna slika brika Romana
Figure 1 Brick Romana's votive painting



Slika 2. Kratica Brigno
Figure 2 Abbreviation Brigno



Slika 3. Kratica Ausco
Figure 3 Abbreviation Ausco



Slika 4. Kratica Capno
Figure 4 Abbreviation Capno



Slika 5. Kratica Lodco
Figure 5 Abbreviation Lodco

Zavjet je zabilježen talijanskim jezikom, u to vrijeme uobičajenim jezikom “*trgovačkih pomorskih krugova Sredozemlja*” [20, str. 98]. I dok je većina informacija zavjetnog zapisa ispisana punom riječju, radi uštede na prostoru pojedini podaci su izneseni skraćenicama¹ (Slike 2-5). No, bilo da su napisani kraticom ili cijelom riječju, izneseni podaci lako se mogu provjeriti u registrima brodova ili pomorskim godišnjacima kako bi se utvrdila autentičnost zavjetne slike kao povijesnog izvora. Iako jedrenjak *Romana* nije upisan u *Registro di Patentazione dei Bastimenti Ungarese* koji se čuva u riječkom povijesnom arhivu, pomorski godišnjak *Annuario Marittimo* iz 1853. potvrđuje njegovo postojanje, a ujedno potvrđuje i da je 1852. godine njime zapovijedao baš *Lodovico Stiglih* [3]. Prema godišnjaku brod je izgrađen u Martinšćici 1851., imao je 329 rt, 12 članova posade i 2 topa. Ljudevit Štiglic zapovijedao mu je od 1852. do 1855., dok su istovremeno suvlasnici broda bili Riječani Abrahamsberg, Derenčin i Spadoni [3]. No, jedan se podatak ne slaže s onim iznesenim u tekstu didaskalije. Naime, *Romana* je u *Annuario Marittimo* upisana kao brik, a u zavjetni zapis kao brigantin. Ako se uzme u obzir da je snast brigantina i brika istovjetna, lakše se može objasniti nastala pogreška jer je brodove koji se razlikuju samo dimenzijama bilo lako zamijeniti.² Ako se tome još pridoda i činjenica da “*u pomorskom svijetu Talijani naš brik nazivaju brigantino*” [17, str. 198], nesuglasje koje je nastalo još je razumljivije.

¹ Tako je vrsta broda zapisana kraticom *Brigno* (Slika 2.), pripadnost kraticom *Ausco* (Slika 3.) kao što je i ime i titula kapetana *Lodovica* skraćena *Capno Lodco* (Slike 4. i 5.). Kratice su ispisane tako da je na korijen riječi kao “na potenciju” natpisan nastavak čime se nastojalo uštedjeti na prostoru. Zanimljivo je primijetiti kako su kratice pripadnosti i imena dodatno naglašene valovitom linijom (Slike 3. i 5.) i kako je vrsta vjetra *Greco Levante* jednostavno, poput inicijala, skraćena točkom (*G. Le*).

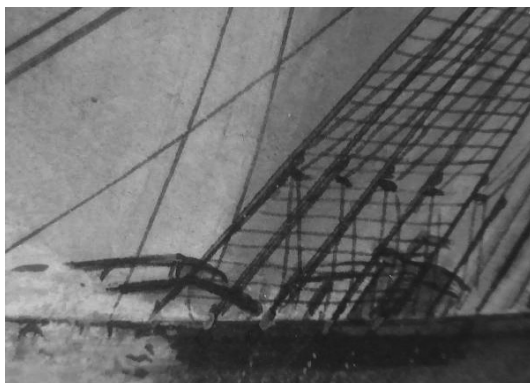
² Profesor Kozličić u svome djelu *Hrvatsko brodomlje* ističe da je brik jedrenjak duge plovidbe nosivosti 350-600 t što odgovara podacima u pomorskom godišnjaku i potvrđuje da se uistinu radi o briku, a ne brigantinu kako je navedeno na trsatskom *ex votu*.

Uz arhivske podatke vjerodostojnost izvora potvrđuju i karakteristike jedrenjaka prikazanog na zavjetnoj slici. Prikazani brod ima nizak izdužen trup s dva jarbola. Jarboli su opremljeni križnim i sošnim jedrima od kojih je djelomično razapeta velika donja košnjača i sošno jedro pramčanog jarbola. Sakupljanje jedara u slučaju nevremena bila je uobičajena praksa jer bi ih u protivnom razderali snažni udari vjetra [16, str. 51.] o čijoj jačini svjedoče i polomljeni vrhovi jarbola i prikosnika. Za lakše kretanje mornara prilikom skupljanja i razapinjanja jedara svaki je jedrenjak bio opremljen i oputama s vrzama upletenim poput ljestava (Slika 6.). Istovremeno su polukružne drvene osmatračnice služile za nadgledanje plovidbe (Slika 7.) koja je s komandnog mosta bila zaklonjena velikom površinom jedrilja [15, str. 77]. Komandni je most bio smješten na krmenom dijelu palube u natkrivenoj prostoriji kvadratnog tlocrta (Slika 1.) koju kapetan Ivelić naziva *tuga* i definira: "*Tuga: Kuća na palubi za kapetana i časnika...*" [16, str. 203]. Izbjegavanje visokih nadgrađa specifično je za usavršene jedrenjake 19. stoljeća koji niskim izduženim trupom žele dobiti na aerodinamičnosti pa se osim tuge na palubi između jarbola još može vidjeti samo manja drvena kućica koja je imala funkciju brodske kuhinje tzv. *foguna*.

Pored *foguna* (Slika 6.) i na samom krovu *tuge* smješteni su pomoćni čamci. Osim za spašavanje u slučaju havarije oni su posadi služili i kao prijevozno sredstvo do obale ili drugog broda. Kapetan Vlado Ivelić razlikuje dvije vrste pomoćnih čamaca: "*Guc: Čamac, pomanja barka na jedrenjačama koja se upotrebljava za svaku službu.*" i "*Kaić: Najviša barka na jedrenjačama, za spasavanje posade u slučaju opasnosti i za druge radnje, koja se vazda spravna držala.*" [16, str. 185].

Baš kao i trup jedrenjaka i pomoćni su čamci izrađivani od drva. No, dok su na slici brika *Romana* pomoćni čamci obojeni u bijelo, trup broda je obojen u crno ukrašen bijelom prugom u visini toparnica (Slika 1.). Ovaj je način bojenja, poznat pod imenom Nelsonovo bojenje bio vrlo popularan u 19. stoljeću. Uz ukrasnu imao je i praktičnu funkciju zavaravanja gusara o stvarnom naoružanju broda pošto je toparnica naravno, bilo znatno više nego topova [13, str. 64]. Usporedbom trsatske zavjetne slike i podataka iz *Annuaria marittima* ova je razlika potvrđena. Pomorski godišnjak, naime, bilježi da je na brodu bilo svega dva topa [3], dok se na slici samo s lijevog boka može prebrojati devet toparnica, od kojih su tri zaklonjene valovima. Ovakve su mjere predostrožnosti bile potrebne jer su brodari sami snosili odgovornost za sigurnost tereta [7, str. 164] pa su, nastojeći se zaštititi, a pritom izbjеći suvišne troškove, pribjegavali i lukavstvu.

Sigurnu plovidbu, uz brodsku artiljeriju, osiguravala je kvalitetna oprema, prije svega sidro i kormilo. Sidro se, kao što je vidljivo na zavjetnoj slici brika *Romana*, tijekom plovidbe držalo okačeno o pramčanu ogradu. Imalo je sidrenu motku koja je služila da se sidro prevali i ukopa i u kamenito dno [10, str. 264]. Na otvorenom moru od njega nije bilo koristi, pa je posada vodila računa da se dobro fiksira i priveže konopom ili lancima kako udaranjem ne bi probilo oplatu broda. Istovremeno se kormilom određivao smjer plovidbe. S palube



Slika 6. Opute s vrzama
Figure 6 Shrouds



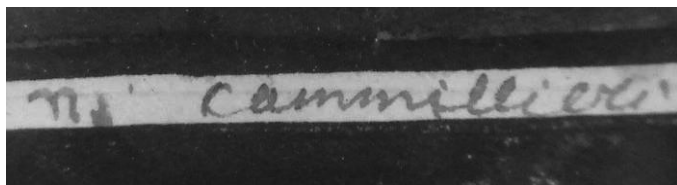
Slika 7. Osmatračnica
Figure 7 Top



Slika 8. Krma brika *Romana*
Figure 8 Brick *Romana's* stern

se okretanjem kola u suprotnom smjeru pokretao list kormila koji je pod jednostavno ukrašenom krmom bio uronjen u vodu (Slika 8.), [8, str. 67]. Na slici 1. može se vidjeti kako je u uvjetima olujnog nevremena, kormilar nastojao usmjeriti brod tako da pramcem reže valove. Time se smanjivala njihova kinetička energija i opasnost od oštećivanja ili prevrtanja, a iako na briku nisu prikazani mornari zabavljeni navedenim poslovima, nema sumnje da je jedrenjak bio vođen njihovom sigurnom rukom.

Romantična atmosfera slike upotpunjena je vrlo preciznim detaljima brodske konstrukcije koji upućuju na to da se radi o djelu vrsnog majstora i dobrog poznavaoča plovidbe. U debljoj bijeloj liniji koja odvaja prostor za zavjetni prikaz od prostora za zavjetni zapis, crnom je tintom zabilježena signatura *N. Cammillieri* (Slika 9.). Ova nas signatura vodi do renomiranog malteškog slikara talijanskog podrijetla [22, str. 144] koji je svoj životni vijek posvetio izradi zavjetnih slika i portreta brodova. I dok točan datum i mjesto rođenja Nicole Cammillieria još uvijek nisu utvrđeni, prema objavljenoj smrtnici poznato je da je rođen oko 1773. godine [22, str. 147]. Nakon studija u Parizu, ovaj je umjetnik u Marseillesu 1805. godine započeo svoju



Slika 9. Signatura na liniji koja dijeli prikaz od zapisa
Figure 9 Painter's signature on a dividing line between image and inscription

plodnu slikarsku karijeru. U to je vrijeme francuska luka bila dom čuvene obitelji Roux koja se generacijama bavila slikanjem jedrenjaka i koja je nesumnjivo snažno utjecala na mladog Cammilliera. [22, str. 148]. Upravo je u Marseillesu Cammillieri preuzeo neobičnu praksu ispisivanja svog prezimena s dva *m* na "francuski način" [22, str. 147] koju je zadržao i nakon povratka na rodnu Maltu 1817. godine [22, str. 150]. Slikanjem se bavio više od pola stoljeća naslikavši prema procjenama između 800 i 1200 marina [9, str. 26]. Zadnje poznato djelo naslikao je dvije godine prije smrti koja ga je sustigla 1860. u Vittoriosi gdje je i pokopan [22, str. 147].

Zavjetnu sliku brika *Romana* Cammillieri je naslikao pred kraj svojega života. Zrelost izraza ovoga vrsnog umjetnika u potpunosti je došla do izražaja te se bez bojazni može ustvrditi da je trsatski *ex voto* jedan od najljepših radova malteškog slikara. Izrađena u tehnici akvarela na papiru pojačanog linijom u tušu, slika odiše romantičarskim duhom 19. stoljeća. Dijagonalna kompozicija postiže efekt prostornosti i dočarava udaljavanje broda. Sivi, jasno definirani oblaci i zapjenjeno, gotovo nestvarno more, unatoč dinamici linija stvaraju atmosferu mira i sigurnosti, a tajanstvena svjetlost obasjavajući brod, navješćuje spasenje iz bezizgledne situacije. Ovaj sofisticirani način prikazivanja nadnaravnog karakterističan za zavjetno slikarstvo 19. stoljeća, napušta figurativnost i istovremeno dobiva na dojmu, iako se Trsatska Gospa, kojoj je zavjet namijenjen, ne susreće eksplicitno ni u prikazu ni u zapisu.

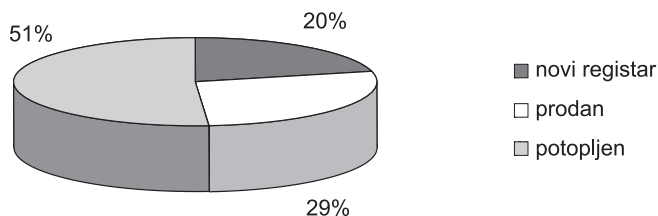
Dokumentarna vrijednost precizno izvedenih detalja jedrenjaka već je istaknuta. Štoviše, M. V. Brewington, asistent direktora muzeja Peabody iz Salema, piše da je Nicola Cammillieri "obviously a documentary painter of no small ability and that his representations of sailing vessels is far superior and more accurate than the work of such men as Turner, Monet and Gauguin..." [22, str. 143]. Iako je usporedba s autoritetima poput Moneta, Gauguina i Turnera možda pretjerana, iznimna ljepota akvarela Nicolu Cammillieria stavlja u sam vrh portretista brodova, rame uz rame članova obitelji Roux. Tržišna vrijednost njegovih radova, procijenjenih između 2000 i 5000 € [9, str. 26], potvrđuje ovu tezu i svjedoči o profinjenom ukusu naših kapetana, koje visoka cijena nije sprječavala da Trsatskoj Gospi poklone dostojan dar. Nakon havarije koja ih je zadesila na prvom putovanju u blizini Cefalonije i čudesnog spasenja 16.

ožujka 1852. godine, posada broda je, dospjevši na Maltu, naručila sliku, da bi se po povratku u rodni kraj u svečanoj procesiji uspeli Trsatskim stubama i položili je na oltar Bogorodice [23, str. 21].

3. VIJEST O BRODOLOMU BRIKA ROMANA OBJAVLJENA 1880. GODINE U DNEVNIM NOVINAMA LA BILANCIA

Nesretna sudbina ipak, nije zaobišla jedrenjak. Riječke dnevne novine *La Bilancia* 1880. godine u broju 4. donose vijest: "*Rettimo, 5 gennaio. Il brik aus-ung. Romana, cap. Doglianizza, naufrago la notte scorsa, mentre sortiva dalla nostra rada, onde andare a completare il suo carico carrube. Dell equipaggio si salvarono solamente 3 marinai.*" [1]. Detalje nesreće isti je list objavio 21. siječnja (Prilog I.). Prema službenom dopisu iz Rettima brik *Romana* je u tu luku stigao iz Nice 2. prosinca 1879. kako bi preuzeo teret rogača. S ukrcavanjem tereta započelo se dva tjedna kasnije. Nakon što je ukrcano 1.690 cantara (67.600 kg), zbog nedovoljne dubine mora s ukrcavanjem se moralo nastaviti izvan luke. Jak vjetar – tramontana i uzburkano more 3. su siječnja ponovo prekinuli ukrcaj, a brodu je zbog gubitka oba sidra poslana pomoć. Nakon što se nevrijeme smirilo, kapetan Doglianizza je posjetio austrougarskog vicekonzula koji ga je savjetovao da s broda iskrca svoju obitelj (suprugu i troje djece) te otplovi u sigurnu luku Suda, s obzirom da mu sidrište pred Rettimom nije moglo pružiti zaštitu. Kako je kapetan obje mogućnosti odbio, s pogoršanjem vremena vicekonzul je na brod kao pripomoć poslao 15 mornara, od kojih je Doglianizza zadržao njih 4. Međutim, oluja koja se podigla oko 23 h odbacila je brod na kopno takvom žestinom da za kapetanovu obitelj i posadu nije bilo spasa. Od 12 članova posade preživjela su samo tri mornara i jedan od četvoriце Turčina koji su bili naknadno ukrcani na brod [2].

Novinski članak detaljno opisuje posljednje dane brika *Romana*. Svjedoči o običaju da s kapetanom na brodu boravi i njegova obitelj, a slično kao i zavjetna slika donosi rutu kojom su plovili. Zanimljivo je primijetiti da se brod iz Nice zaputio po teret rogača koji bi se danas teško plasirao na tržište, a ništa manje zanimljiv nije ni podatak da su zbog ukrcaja u luci proveli čitavih mjesec dana. Neadekvatni uvjeti koji nisu dozvoljavali brodu natovarenom teretom izlazak iz luke u kombinaciji s lošim procjenama kapetana doveli su do havarije s tragičnim završetkom i za brod i za posadu. Važnost kapetana na brodovima pokretanim snagom vjetra u vrijeme dok nisu postojali usavršeni instrumenti za mjerenje i snalaženje na moru time dobiva na težini jer je sudbina mornara i broda ovisila upravo o njegovoj vještini i iskustvu. U konkretnom slučaju je očito da je ljudski faktor prevladao i da do nesreće vjerojatno ne bi došlo da je kapetan poslušao savjete i sklonio brod u sigurnu luku.



Grafikon 1. Sudbina brodova upisanih u Registar između 1853. i 1862.
Graph 1 Destiny of the ships listed in the Register between 1853 and 1862

Izvor: Autorica

No, prednosti detaljnih informacija koje donosi novinska vijest mogu biti upitne ukoliko je izvor tih istih informacija nepouzdan i ukoliko se zasniva na glasinama, što u iznesenom primjeru nije slučaj. Radi se, naime, o službenom izvješću pristiglom iz Rettima samo dva dana nakon nesreće. Ipak, da bi se ocijenila tragedija koja je zadesila brod potrebno je iznesene podatke staviti u povijesni kontekst i usporediti ih s onima iz drugih izvora. Koliko je često plovidbeni vijek jedrenjaka završavao pomorskom nezgodom svjedoče podaci objavljeni za desetogodišnje razdoblje od 1853. do 1863. kada je havarija zadesila 334 broda Austrijske trgovačke mornarice, pri čemu ih je s cijelom posadom izgubljeno čak 23 [14, str. 321]. Sličnu sliku pružaju i zapisi iz Registra brodova Riječkog pomorskog gubernija koji rijetko bilježe da je brod povučen u raspremu. U istom razdoblju, od 1853. do 1863., u Registar je upisano 65 jedrenjaka, od kojih je 13 (20%) upisano u novi Registar, 19 (29%) ih je prodano, a čak 33 (51%) je svoju sudbinu završilo brodolomom (Grafikon 1.) [5]. Iako je brik *Romana* doživio sudbinu polovice riječke trgovačke flote, utješna je činjenica da je do 1880. svjetskim morima uspješno plovio punih 28 godina.

4. ZAKLJUČAK

Novinski članci objavljeni u *La Bilanci* i zavjetna slika iz Trsatskog svetišta uspjeli su razotkriti sudbinu brika *Romana* i tako baciti svjetlo na sudbine stotina sličnih jedrenjaka koji su plovili svjetskim morima sredinom 19. stoljeća. I dok Pomorski godišnjak iz 1881. navodi šturu informacije i pogrešan datum nesreće: “*Naufragato 5. XII. 1879. presso Rettimo*” [4], puno su se pouzdanijim pokazale vijesti iz *La Bilancie* koje svjedoče i o plovidbenim rutama, vrsti tereta, mjernim jedinicama (cantarima), načinu ukrcavanja, hidrometeorološkim uvjetima, pomoći vicekonzula, boravku kapetanove obitelji na brodu i njegovim sudbonosnim odlukama.

I dok se vijesti iz novina svojim sadržajem mogu uvelike razlikovati i u kvantitativnom i u kvalitativnom pogledu, zavjetne su slike 19. stoljeća, zbog svoje standardizirane forme, u informacijama koje donose bitno ujednačenije. Iz njih možemo saznati kako je izgledao brod i njegovi pojedini dijelovi, na koji je način plovio u ekstremnim uvjetima i na koji su način spašeni mornari izražavali zahvalu Trsatskoj Gospi. Uz iskrenu vjeru koju čin zavjeta podrazumijeva, zavjetne slike dokumentiraju promjene koje je zavjetno slikarstvo doživjelo, uobičajenu formu zapisa, upotrebu kratica i relevantnih podataka o tome pod čijom zastavom plovi brod, kojeg je podrijetla kapetan, kojim jezikom komuniciraju pomorski krugovi, koji su uobičajeni plovidbeni putovi, kada su se i zbog čega događale nesreće te koje su posljedice iza sebe ostavile.

No, iako su se i novinski članak i zavjetna slika u ovom radu pokazali adekvatnim izvorima za proučavanje povijesti pomorstva, cjelovitu sliku ipak je bilo nemoguće dobiti bez kritičkog pristupa i usporedbe sa službenim zapisima objavljenim u Pomorskom godišnjaku i Upisniku brodova. Sveobuhvatnijim istraživanjem spisa, dnevničkih zapisa, privatne korespondencije i memoara mornara i kapetana dobivena priča bila bi daleko iscrpnija, ali nesređeni arhivski fondovi pretvorili bi rad znanstvenika u Sizifov posao. S druge strane, zavjetne slike izložene na zidu neke kapele ili crkve nalaze nam se na dohvat ruke, baš kao i ondašnje dnevne novine koje se u knjižnicama sustavno prikupljaju, obrađuju i daju na korištenje.

LITERATURA

- [1] ANONIM, 1880, Notizie marittime, *La Bilancia*, br. 4, Rijeka, 6.1.1880.
- [2] ANONIM, 1880, Notizie marittime, *La Bilancia*, br. 15, Rijeka, 20.1.1880.
- [3] *Annuario marittimo*, Tipografia del Lloyd Austriaco, Trieste, 1853.
- [4] *Annuario marittimo*, Tipografia del Lloyd Austriaco, Trieste, 1881.
- [5] *Registro di Patentazione dei Bastimenti Ungarese*, JU-9, br. 240. Državni arhiv u Rijeci.
- [6] Zavjetna slika brigantina *Romana*, 1852, Zavjetna kapela svetišta Gospe Trsatske.
- [7] Beritić, L., Brodsko naoružanje kod nas od dolaska Slavena do konca XVIII. stoljeća, Pomorski zbornik, povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije, 1 (1962), str. 164.
- [8] Bosnić, A., Kormilo, Pomorska enciklopedija, sv. 4, Zagreb, JLZ, 1972., str. 67.
- [9] Buchholz, K., Ship portrait artists – a dictionary and a guide for collectors, Hamburg, 1997.
- [10] Buljan, I., Sidra i lanci, Pomorska enciklopedija, sv. 7, Zagreb, JLZ, 1972, str. 268.
- [11] Burke, P., Očevid, upotreba slike kao povijesnog dokaza, Zagreb, Antibarbarus, 2003.
- [12] Cosulich, A., I naufragi nel '700 e nell '800, un veliero su tre andava perduto in mare, Venecija, 1980/1986.
- [13] Finch, R., The pierhead painters, London, Barrie & Jenkins, 2007.

-
- [14] Fio, O., Gubitci naših jedrenjaka sredinom XIX. stoljeća, Pomorstvo, 6 (1951), 10, str. 320-321.
- [15] Isaić, V., Pomorski običaji i tradicije, Rijeka, Adamić, 2001.
- [16] Ivelić, V., Uspomene iz pomorskog života, Split, Pomorska biblioteka Jadranske straže, 1933.
- [17] Kozličić, M., Hrvatsko brodogradništvo, Croatian shipping, Le navi croate, Split, Književni krug, 1993.
- [18] Magaš, D., Osnove geografije Hrvatske, Zadar, Filozofski fakultet Zadar, 1998.
- [19] Mendeš, N., Stari jedrenjaci – katalog muzejskih zbirki III, Rijeka, PPMHPR, 2000.
- [20] Povijest Rijeke, Rijeka, Izdavački centar Rijeka, 1988.
- [21] Premuš, C., 1962, Urbanistički razvoj riječke luke, Pomorski zbornik, povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije, 2 (1962), str. 1467-1488.
- [22] Rodrigues, A. E., Nicola Camilleri *alias* Nicolas Cammillieri a Maltese Ship-Painter, Melita Historica, 11(2), 1993, str. 143-156. (<http://www.geocities.com/melita-historicab/19933.html>, 23. kolovoz 2007.)
- [23] Sironić, A., U sjeni Trsatskog zvonika, Rijeka, Tiskara Rijeka, 1992.
- [24] Vekarić, S., Naši jedrenjaci za dugu plovidbu kroz stoljeća, Pomorski zbornik, povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije, 1 (1962), str. 143-162.

PRILOG I.

Članak s detaljima brodoloma brika Romana objavljen u dnevnim novinama *La Bilancia*, 20. 1. 1880. godine

Rettime, 6 gennaio. Ci pervennero alcuni ragguagli sul disgraziato naufragio del brik a.-u. Romana, cap. Doglianizza di cui abbiamo annunziato la perdita. Il 2 Dicembre p.p. arrivo qui proveniente da Nizza, noleggiato da una casa di cola, per prendere un carico di carrube. Il capitano aveva a bordo anche i fondi necessari per l'acquisto del carico a lui somministrato dal noleggiatore. Il giorno 17b corr. comincio la caricazione, ma dopo aver imbarcato 1690 cantara dovette sospenderla, siccome la profondita della entrata nel nostro porto non permeteva al naviglio di sortire carico. Visto il bel tempo, il capitano si decise di sortire in rada per ricevere il rimanente del carico. Difatti sorti il 2 corr. e comincio tosto a caricare. La mattina del 3. corr., dopo aver imbarcato 744 cantara, dovette sospendere la caricazione, giacche fu sorpreso da forte vento da tramontana e mare agitato; spezzata che gli fu una delle due catene, gli furono prontamente spediti a bordo i necessari soccorsi, mediante i quali pote ancorarsi con sicurezza. Il giorno 4 corr. il tempo si era calmato, il capitano ando in terra ed il vice-console austro-ungarico gli disse che la rada non offriva nessuna sicurezza e lo persuadeva a partire per per Suda per metere al sicuro il bastimento, come pure il detto console insisteva che sbarcasse la famiglia (moglie e tre figli); ma egli non accetto ne l una ne l altra di queste offerte. Ad ora tarda del medesimo giorno, il tempo cominciava nuovamente a minacciare per cui il console mando a bordo un pilota con 15 persone di rinforzo, per metere il bastimento alla vela, ma esso capitano di nuovo si rifiuto, e si limito chiedere quattro uomini di rinforzo che rimanessero a bordo, cosa che gli e stata tosto accordata, dicendo che non poteva mettersi alla vela, perche temeva che il naviglio andasse in terra. Verso le 11 pom. scoppio il temporale ed il naviglio fu gettato a terra, vicino la citta, alle 1 1/2 dopo mezza notte. Pronatamente si portarono sul luogo del sinistro il vice-console ed altra gente per procurare di salvare l'equipaggio e la famiglia del capitano, ma disgraziatamente il mare era talmente cattivo, ed il naviglio un poco lontano dalla spiaggia, che fu impossibile di potergli dare qualsiasi soccorso. Di tutto l'equipaggio e della famiglia del capitano non si salvarono che solamente, a grande stento, spora pezzi di legno, 3 marinai, ed 1 turco di quei quattro che erano rimasti a bordo. [2]

Summary

BRICK ROMANA'S DESTINY

By revealing the destiny of brick Romana the author is trying to point out the destinies of similar sailing vessels that navigated the seas in the middle of 19th century. The intention of this paper is also to throw some light on naval history of the town of Rijeka in the same period. To do so the case study method, descriptive, comparative, statistical and methods of analysis and synthesis were used. Special attention was dedicated to the votive painting and newspaper article – fonts of historical knowledge with all their possibilities and limitations. It was established that newspaper article based on reliable source can contain many different information about things such as route, cargo, cargo management, consular service, causes and details of accident. But, while the newspaper information can considerably differ in quantitative and qualitative way, information from 19th century votive paintings are far more homogenous because of their standardized structure. They, besides accident details (when, where, how), are always the evidence of the ship's origin and appearance, captain, bad weather navigation, language, as well as the votive practice and the appearance of ex voto.

Key words: *votive painting, ex voto, historical fonts, Rijeka's 19th century naval history*

Helena Miljević, prof.
Ivana Luppisa 13/220
51000 Rijeka
Croatia