

**Tea Perinčić**

**Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja, Rijeka**

## **POMORSKE VEZE IZMEĐU OSMANSKOG CARSTVA I GRADA RIJEKE U 19. STOLJEĆU**

*U članku se daje pregled pomorskih i trgovačkih veza između Rijeke i luka Osmanskog Carstva tijekom 19. stoljeća. To je razdoblje opadanja političke i gospodarske moći Osmanskog Carstva, ali, s druge strane, i rasta Rijeke koja nakon Trsta postaje glavni izlaz na more za Habsburšku Monarhiju. Specifični trgovačko-pomorski interesi i povezanost utjecali su i na život u gradu. Doseljavaju se podanici osmanskog sultana (uglavnom pravoslavne vjeroispovijesti) te postaju glavni čimbenik ovih gospodarskih veza. Otvara se i pozicija osmanskog potkonzula u Rijeci. Tijekom 19. stoljeća poboljšavaju se uvjeti i standardi u riječkoj luci, kao i u lukama pod osmanskom upravom.*

*Ključne riječi: Rijeka, luka Rijeka, Osmansko Carstvo, pomorske veze, pomorska trgovina, 19. stoljeće*

Ovaj članak zasniva se na kratkom predavljanju održanom na Prvom međunarodnom kongresu euroazijske povijesti pomorstva – Turska povijest pomorstva (1<sup>st</sup> International Congress of Eurasian Maritime History – Turkish Maritime History) u Istanbulu u studenome 2012. godine. Kako se ovaj specifični predmet pokazao izuzetno složenim zadatkom uslijed velikog broja vrlo raznolikih dokumenata koji se čuvaju u Državnom arhivu u Rijeci u različitim fondovima (Gubernijalni dokumenti, registri, dokumenti gradske uprave i knjige, dokumenti iz fonda Trgovačkog suda<sup>1</sup>), u ovom radu predstavlja se samo pregled pomorskih veza između Rijeke i luka koje su u 19. stoljeću bile pod osmanskom upravom<sup>2</sup>. Razmatranje ovih veza može se protegnuti na čitavo Sredozemlje s obzirom na to da brodovi koji su plovili prema Rijeci i iz nje nikad nisu održavali linijsku povezanost samo s jednom lukom jer to jednostavno ekonomski nije opravdano. Brodovi su, uostalom, kao i danas, prevozili robu među raznim lukama Sredozemlja, a time su ujedno pridonosili razmjenama i u kulturološkom smislu<sup>3</sup>. Devetnaesto se stoljeće općenito razmatra kao

---

<sup>1</sup> U Državnom arhivu u Rijeci postoji vodič kroz arhivske fondove pod naslovom *Fondovi za povijest nacija*, u kojem se donosi pregled različitih vrsta dokumenata vezanih za različite narode koji su povezani s Rijekom u povijesnoj perspektivi.

<sup>2</sup> O problematici pomorskih trgovačkih odnosa Habsburške Monarhije i Osmanskog Carstva objavljen je rad Ivana Ercega, „Trgovina između Habsburške Monarhije i Turske preko sjevernojadranskih luka (u 2. polovici 18. i 1. polovici 19. stoljeća)“, *Jadranski zbornik*, VIII, 1973, 161-184.

<sup>3</sup> Podaci o pomorskim rutama brodova koji su plovili iz Rijeke i okolice mogu se pratiti prema brodskim dnevnicima. Evo jednog primjera iz brodske dnevnik jedrenjaka brigantina *Combinatore* koji je plovio pod zapovjedništvom kapetana Antonija Agostina Cosulichica. Od lipnja 1822., kada brod isplovljava iz Rijeke, nekoliko je puta ukrcao i iskrcan teret u raznim lukama. Brod je isplovio iz Rijeke, pristao u Cagliariju na Sardiniji, gdje je iskrcana drvena građa koja je ukrcaja u Rijeci. Iz Cagliarija brod plovi prema Tunisu i odande prema Draču, prevozeći sol i drugu robu. Nakon toga iz luke Sv. Ivan Medovski (San Giovanni di Medua) plovi prema Trstu, pristajući usputno i u Rijeci. Potom, ploveći iz Trsta, pristaje u Malom Lošinj, rodnom gradu kapetana Cosulichica, te odande u svibnju 1823. plovi prema Aleksandriji s nešto tereta dasaka i greda. Iz Aleksandrije brod prevozi žito na otok Kios. Zatim plovi prema Izmiru i

razdoblje propadanja Osmanskog Carstva, dok, s druge strane, grad i luka Rijeka u tom stoljeću doživljavaju svoj najveći rast. Rijeka, pored Trsta, postaje najveće gospodarsko i pomorsko središte na istočnom Jadranu. Međutim, mogućnosti razvoja grada i njegove luke ovisile su o širim političkim i gospodarskim kontekstima u kojima se nalazila Habsburška te kasnije Austro-Ugarska Monarhija. Stoga se podaci i događaji koji će se ovdje predstaviti trebaju promatrati kroz prizmu tog šireg povijesnog konteksta.

## 1. Grad i luka Rijeka početkom 18. stoljeća

Grad Rijeka smješten je na vrhu Kvarnerskog zaljeva, ondje gdje se krška rijeka Rječina (latinski *Eneo*) ulijeva u more stvarajući deltu koja je stoljećima bila prirodno pristanište brodova. Najstariji materijalni ostaci vezani su uz pretpovijesna razdoblja, ali je povijesno vjerojatno da se prvo, organizirano naselje na ušću Rječine formira u antici kao jedno od sjedišta rimske vojske (Tarsatički principij) na cesti koja iz Italije vodi prema Dalmaciji<sup>4</sup>. Nakon dijela zamračene povijesti ranog srednjeg vijeka (u smislu nepostojanja, neistraženosti i neobjavljenosti povijesnih izvora), podaci o gradu imenom Sveti Vid na Rječini spominju se upravo zahvaljujući živom trgovačko-pomorskom prometu koji je ostao zabilježen u notarskim spisima vjerojatno najpoznatijeg izvora za povijest srednjovjekovne Rijeke – Antonija de Rena de Mutine koji je, između ostalog, bilježio i razmjenu dobara koja su u Rijeku dolazila ne samo s druge strane Jadrana već i iz Sredozemlja. Rijeka se razvija kao luka za pretovar robe koja pristiže s kontinenta (neposrednog zaleđa pod habsburškom upravom) i prekomorskih krajeva (od Istre, Dalmacije, Apeninskog poluotoka i šire). Razvoj luke i grada ograničen je dvostrukim negativnim djelovanjem okolnosti u zaleđu koje se odnose na prodor Osmanlija, čime se zatvaraju stoljetni trgovački putovi koji s kontinenta vode prema Rijeci zbog velike nesigurnosti te, s druge strane, zbog mletačkog monopola nad trgovinom i plovidbom na Jadranu. Rijeka je s malim dijelom kopna podno istočnih obronaka Učke pa do Senja jedini izlaz na Jadran koji je izvan mletačkih ruku. Budući da su Mlečani u posjedu Kvarnerskih otoka, koji poput stražara stoje pred sâm ulaz u riječku luku, njihova je kontrola prometa u ovoj luci posve zajamčena. Zbog toga se trgovina i pomorstvo u Rijeci razvijaju samo do one mjere koja se ne nadmeće s mletačkom prevlašću i ostaje zadugo samo na lokalnoj razini, reducirana na potrebe hrvatsko-mađarskog i austrijskog zaleđa<sup>5</sup>.

Grad Rijeka (u izvorima često spominjan i u talijanskoj verziji imena *Fiume* ili njemačkoj *Sankt Veit am Flaum*) pod habsburškom je upravom od kasnog srednjeg vijeka. Rivalstvo i animoziteti između Habsburgovaca i Mletačke Republike reflektirali su se i na život u

---

otoku Rodosu te natrag prema Aleksandriji s različitim teretom. Početkom 1824. brigantin *Combinatore* vraća se u Rijeku, gdje se ponovno natovaruje drvena građa i prevozi na Maltu. S Malte plovi za Aleksandriju i odande prevozi rižu i neku drugu robu do Istanbula. Iz Istanbula prevozi drvo u Dalmaciju i iz Dalmacije nešto riže ponovno u Istanbul. Krajem 1824. brod stiže na Zakintos, gdje ukrcava žito i prevozi ga u Negroponte (Eubeja u današnjoj Grčkoj).

<sup>4</sup> Više o antičkoj Rijeci v. u *Tarsatički Principij. Kasnoantičko vojno zapovjedništvo*, ur. Nikolina Radić Štivić – Luka Benić, Rijeka 2009.

<sup>5</sup> Više o Rijeci u tom razdoblju v. do sada najbolje objavljeni tekst Ferde Hauptmanna, „Pregled povijesti Rijeke do Bachova apsolutizma“, u: *Rijeka: zbornik*, Zagreb 1953, 203-210.

Rijeci. Osim toga, blizina granice prema Osmanskom Carstvu također određuje sudbinu Riječana. Vrlo često uvučeni su u rat, a velik broj njih i živi od opskrbe vojske ili, pak, trgovine ratnim plijenom koji često stiže s obližnje vojne granice (senjski uskoci u toj su trgovini važan čimbenik). Kada početkom 18. stoljeća Karlo VI. Habsburški konačno uspijeva promijeniti politiku na Jadranu proglašavajući slobodu plovidbe i prekid mletačkog monopola, započinje novo doba u povijesti grada Rijeke. Karlo VI. (1685. – 1740.) uveo je puno novina u upravljanju Carstvom, osobito u gospodarstvu, vođen merkantilističkom politikom; uvodi mnoge mjere za poboljšanje proizvodnje radi izvoza i trgovine. Stoga je u najvećem interesu Monarhije razviti riječku i tršćansku luku. Od tada pomorske veze riječke i tršćanske luke s onima na Sredozemlju i Bliskom istoku osobito jačaju<sup>6</sup>. To se događa i zahvaljujući relativno dugotrajnom razdoblju mira između Osmanskog Carstva i Habsburške Monarhije nakon mirovnog ugovora sklopljenog u Požarevcu 1718. godine. Ukratko, 1717. Karlo VI. proglašava slobodnu plovidbu Jadranom, a dvije godine kasnije Rijeka i Trst proglašeni su slobodnim lukama te je osnovana Kraljevska Privilegirana Istočna Kompanija. Utemeljene su još neke za razvoj trgovine i pomorstva važne institucije, kao što su Trgovački sud (*Tribunale di Cambio Mercantile*) i pomorski konzulat. Karlo VI. posjetio je Rijeku 1728. godine i time također potvrdio svoje interese vezane za daljnji razvoj luke i prekomorske trgovine.

Carica Marija Tereza, Karlova nasljednica, 1776. godine objavljuje naputak prema kojem bi Rijeku trebalo razvijati kao „izdvojeno tijelo“ (*corpus separatum*) koje ima svoju autonomiju unutar Carstva. Time je trebalo ubrzati razvoj riječke luke kao središta za izvoz dobara iz neposrednog zaleđa, ali i šire, čitavog hrvatsko-mađarskog dijela Carstva. Zbog toga je područje grada i luke s okolnim naseljima proglašeno gubernijem kojim upravlja predstavnik mađarskog plemićkog sabora – riječki guverner. Glavna je zadaća tih mađarskih plemića, koji su se izmjenjivali na dužnosti riječkih guvernera, bila poticanje trgovine i razvoja riječke luke<sup>7</sup>. Teritorij Riječkoga gubernija, koji je obuhvaćao područje od Preluka do Rječine (isključujući istočnu obalu rijeke koja je zajedno s Trsatom bila dijelom teritorija pod bakarskom upravom, tj. upravom Hrvatskog sabora) te na sjeveru uzvodno do sela Lopača, administrativno je odvojen od ostatka svojeg okruženja, tj. hrvatskog zaleđa i obale. Trgovina i prijevoz kao strateški važne gospodarske grane odvojene su od ostatka gradske uprave i u izravnoj su guvernerovoj ingerenciji. To se definitivno pokazalo kao dobar potez. Već sljedeće godine, 1780., broj jedrenjaka u riječkoj luci narastao je na oko 3.000, što je bio izravan i vidljiv rezultat privilegirane trgovine u Rijeci (roba je podložna minimalnom ili nikakvom oporezivanju), kao i bolje prometne povezanosti sa zaleđem. Većina tih brodova plovila je pod zastavom Mletačke Republike, Papinske Države, Dubrovačke Republike i Osmanskog Carstva. Od tada raste i broj stranih trgovaca koji se privremeno ili stalno naseljavaju u Rijeku. Povećava se i broj službenih predstavnika drugih država (agenata i konzula)<sup>8</sup>. Tumač turskog jezika inauguriran je u guvernerovu uredu iste godine, što ukazuje na njegove namjere da se intenziviraju veze s

<sup>6</sup> Ervin Dubrović, „Temelji moderne Rijeke“, u: *Temelji moderne Rijeke 1780-1830*, ur. Ervin Dubrović, Rijeka 2006, 7-11.

<sup>7</sup> Hauptmann, „Pregled povijesti Rijeke“, 208-211.

<sup>8</sup> Grupa autora, *Povijest Rijeke*, ur. Petar Strčić, Rijeka 1988, 148-149.

Osmanskim Carstvom, kao i da se poveća broj osmanskih podanika – trgovaca u riječkoj luci<sup>9</sup>. Od 1779. godine trgovački odnosi između austrijskih i osmanskih zemalja potvrđuju se sultanovim fermanima<sup>10</sup>.

## 2. Razvoj trgovačkih veza s Osmanskim Carstvom

Uzimajući u obzir prethodno spomenute arhivske dokumente (iz Državnog arhiva u Rijeci te iz zbirki Odjela povijesti pomorstva Pomorskog i povijesnog muzeja Hrvatskog primorja Rijeka), možemo pratiti razvoj intenzivnih pomorskih i trgovačkih veza između Rijeke i Osmanskog Carstva. Obje strane objavile su nekoliko dokumenta kojima je bio cilj olakšati obostrane pomorske veze i trgovinu. Brodovi austrijskih luka trebali su posjedovati fermane kako bi mogli slobodno ploviti morima pod osmanskom kontrolom. U registrima Riječkoga gubernija mogu se naći imena jedrenjaka i vlasnika brodova koji su godišnje dobivali fermane osmanskih vlasti. Primjerice, 1786. u registru Riječkoga gubernija spominju se sljedeći brodovi i vlasnici kojima je ispostavljen ferman: *Il Sansone* vlasnikâ Barčića i Senčića, *Il Vincitore* vlasnika Davida, *Il Conte Szapari*, obnovljeni ferman za brod *La S. S. Annunciata* vlasnikâ Defranceschija i Giuseppa Giustinija te obnovljeni ferman za brod u vlasništvu Marochinija. U 1787. fermani su izdani za brod *La Providenza* vlasnikâ Matije i Josipa Peršića<sup>11</sup>. Rat između Habsburške Monarhije i Osmanskog Carstva 1787. – 1791. nije značajno pomutio te trgovačke veze, kao što se može vidjeti iz spomenutih arhivskih dokumenata<sup>12</sup>.

Od 18. stoljeća može se zamijetiti veća prisutnost osmanskih podanika u Rijeci. Većina su njih trgovci grčkog, armenskog, srpskog ili makedonskog podrijetla. Broj pravoslavnih doseljenika s osmanskog teritorija (u dokumentima spomenuti kao *Greci*) u Rijeku narastao je toliko da su 1786. tražili dozvolu za izgradnju crkve u gradu, što im je omogućeno, kao i održavanje pravoslavnih crkvenih obreda i običaja<sup>13</sup>. Te su obitelji vodile trgovinu između Rijeke i osmanskih luka na Levantu te je njihov udio u trgovačkom prometu Rijeke bio prilično značajan<sup>14</sup>.

U Državnom arhivu u Rijeci postoji zanimljiv fond vezan za jedan sudski proces koji se vodio na Trgovačkom sudu u Rijeci protiv osmanskog podanika Kare Mustafe, vlasnika trećine jedrenjaka – *polacca San Nicolo*. Druge dvije trećine vlasništva broda pripadale su također dvojici osmanskih podanika grčkog podrijetla. Među njima su nastali određeni prijevori tijekom 1780-ih zbog ilegalnog uvoza žita iz luka na Crnom moru u Rijeku, kao i izbjegavanja nekih odredbi lučke uprave<sup>15</sup>. Iz tog je razloga Trgovački sud u Rijeci imao pravnu nadležnost provođenja sudskog postupka u drugom stupnju nakon što je istoimeni sud u Trstu proveo prvostupanjski postupak. Kako su 1788. habsburške vlasti

<sup>9</sup> Državni arhiv u Rijeci (dalje: DARI), Registro guberniale, 1779-1809, 201.

<sup>10</sup> Isto, Fondovi za povijest nacija, 37.

<sup>11</sup> Isto, Registro guberniale, 1779-1809, 171.

<sup>12</sup> Isto, Fondovi za povijest nacija, 37.

<sup>13</sup> Isto, Registro guberniale, 1779-1809, 174.

<sup>14</sup> Erceg, „Trgovina između Habsburške Monarhije i Turske“, 167.

<sup>15</sup> DARI, Processo di Michiele Tirnaviti contro il Negoziante Ottomano Kara Musstaffa qual compariva nella Polacca San Nicolo capitanaata dal Cap. Atanasio di Giovanni Lazzaro con la bandiera Ottomana.

donijele deklaraciju prema kojoj su osmanski podanici izjednačeni s onim habsburškim u sudskim postupcima koji se vode na habsburškom teritoriju, ovo se načelo primjenjuje i u postupku protiv Kare Mustafe<sup>16</sup>. Ovaj opsežni i zanimljiv slučaj pridonosi oslikavanju povezanosti austrijskih i osmanskih luka.

Smanjeno oporezivanje lučkog i trgovačkog prometa u Rijeci trebalo je privući strane trgovce, stoga su mnogi osmanski podanici uspostavili svoje trgovačke ekspoziture u Rijeci. Radi zaštite vlastitih, kao i interesa podanika, osmanske su vlasti odlučile osnovati potkonzulat u Rijeci, a konzulat je bio u Trstu. Tako je 1744. kapetan Giacomo Bosco imenovan *Console della nazione Turca e Greca in tutto il Littorale Austriaco* (konzul turske i grčke narodnosti u cijelom Austrijskom primorju) te je, kako mu i naslov kazuje, bio odgovoran za osmanske podanike na području istočnog Jadrana pod habsburškom upravom<sup>17</sup>. S druge strane, Habsburgovci su postavili svog konzula u Smirni 1793. godine te je u njegovoj jurisdikciji bio čitav Levant<sup>18</sup>.

Kao što se može iščitati iz arhivskih dokumenata, postojale su namjere i osmanske i austrijske strane da se olakšaju uvjeti za stvaranje pomorskih veza te poveća sigurnost plovidbe. Osmanske vlasti izdavale su redovito obavijesti o sigurnosti pristajanja i sidrenja na njihovu području (1793. i 1794.)<sup>19</sup>. Posebne sigurnosne mjere provodile su se tijekom osmansko-ruskog rata 1807. te ruske blokade Bospora i Dardanela. Veliku prepreku protoku robe i ljudi predstavljale su i cikličke epidemije bolesti, osobito kuge. Lučke su i gubernijalne vlasti redovito i uredno prikupljale informacije o bolestima koje su se mogle proširiti s osmanskog teritorija s obzirom na to da je riječ o područjima s kojih su se uobičajeno prenosile bolesti na habsburški teritorij. U arhivskim dokumentima nekoliko je objava upozorenja o širenju kuge preko Bosne i osmanskih luka. Bilo koja takva obavijest uzrokovala bi prekid trgovine, kao i zatvaranje granica, uključujući zadržavanje robe koja je pristizala brodovima iz pravca osmanskih luka<sup>20</sup>. Rijeka je od 1833. godine imala lazaret na području Martinšćice koji je u to doba bio vrlo dobro opremljen, a brodovi bi se ondje zadržavali u četrdesetodnevnoj karanteni.

### 3. Daljnje razvijanje pomorskih i trgovačkih veza u prvoj polovini 19. stoljeća

Pomorske veze između Rijeke i osmanskih luka nastavljene su i tijekom napoleonske okupacije unatoč tome što su napoleonske vlasti naoružavale osmanske pirate koji su napadali i pljačkali trgovačke brodove pod zastavama Habsburške Monarhije<sup>21</sup>. Primjer

<sup>16</sup> Isto, Fondovi za povijest nacija.

<sup>17</sup> Isto.

<sup>18</sup> Irvin Lukežić, *Povijest riječkih konzulata: konzulati u Rijeci kroz povijest*, Rijeka 2004, 188.

<sup>19</sup> DARI, Fondovi za povijest nacija, 38.

<sup>20</sup> Isto, dokumenti o širenju kuge u Osmanskom Carstvu 1815./1816. (dokument br. 1074, 2055/1815, 718/1816) i kasniji 1833. – 1836. koji govore o širenju bolesti iz Istanbula preko Edirnea i Makedonije, Srbije i Bosne (dokumenti br. 242, 2262, 2856/1833, 3405/1835) i u 1839.

<sup>21</sup> Isto, Fondovi za povijest nacija, 12, 17. Obavijesti i upozorenja na opasnost od pirata mogu se naći u arhivskim dokumentima, kao i to da su osmanske vlasti ulagale mnogo napora kako bi uništile pirate u svojim teritorijalnim vodama. Nadalje, u razdoblju 1830. – 1832. uspostavljena je međunarodna flota s ulogom presretanja i sprečavanja piratstva.

jednog takvog napada nalazi se u brodskom dnevniku brigantina *Minerva* u posjedu Zedlića, Kopajtića i Benića iz Rijeke. Brod je prevezio žito iz Odese, što je bilo izuzetno važno za preživljavanje cijelog istočnog Jadrana s obzirom na nedostatak plodnog tla za uzgoj žita<sup>22</sup>.

Intenzitet ovih pomorskih veza može se ilustrirati i na temelju brojnih fermana koji su bili izdani riječkim brodovima kako bi mogli ploviti morima pod osmanskom upravom i pristajati u osmanskim lukama (1780. – 1789., 1792. – 1809., 1822. – 1847.). Velik broj njih (više od 50) dodijeljen je u razdoblju neposredno pred francusku okupaciju 1802. – 1805. U kratkom razdoblju francuske okupacije drastično je pao pomorski promet, ali se nakon toga ponovno intenzivira od 1822. godine<sup>23</sup>. Fermanski su u velikom broju sačuvani u Državnom arhivu u Rijeci, a jedan takav dokument – ferman koji je sultan Mehmed II. dodijelio Jurju Medaniću 1839. godine – čuva se u Zbirci brodskih dokumenata u Pomorskom i povijesnom muzeju Hrvatskog primorja Rijeka.

Trgovačke i pomorske veze razvijaju se nakon Napoleonskih ratova, od 1820-ih nadalje. Osmanski trgovci i drugi osmanski podanici, koji su zbog poslova morali ostajati na području Austrijskog primorja, tj. luka istočnog Jadrana ili su imali namjere poslovati ovdje, lakše su ostvarivali svoje namjere posredovanjem osmanskog konzula u Trstu. Prvi osmanski potkonzul u Rijeci bio je Demetrius Maurizzi (Mavrizzi), trgovac iz Efeza koji se doselio u Rijeku i 1786. godine tražio dozvolu za otvaranje javnog prostora (najvjerojatnije gostionice) u Rijeci<sup>24</sup>. Njegov je posao narastao nadolazećih godina te je 1809. proglašen osmanskim potkonzulom u Rijeci. Njega je na mjestu potkonzula naslijedio sin Ciriacus koji je 1821. imenovan *Provisorio Vice Console dell'Impero Sublime corte Ottomano residente nella rivera e Commerciale città e Porto di Fiume*<sup>25</sup>.

S druge strane, Privilegirana trgovačka kompanija iz Rijeke imala je svoje podružnice u Istanbulu i Solunu, omogućujući izvoz austrijskog željeza i uvoz riže s osmanskih područja. Trgovačko-pomorske veze između Rijeke i osmanskih luka 1820. odnosile su se na izvoz (iz Rijeke) šećera (u Rijeci je od 1754. godine postojala manufaktura šećera – jedina u cijelom Habsburškom Carstvu, i to zahvaljujući holandskim investitorima), tijesta i duhanskih proizvoda (u riječkoj tvornici duhana *Tabacchieri* prerađivao se duhan s osmanskog područja) te uvoz sirovog duhana, žita i vune s osmanskog područja. Ova razmjena imala je svoje kontinuitete još od 18. stoljeća. Od 1823. godine ne bilježe se zabrane uvoza robe bilo koje vrste s osmanskog područja. Štoviše, u spisima Riječkoga gubernija zabilježeno je da su u razdoblju od 1824. do 1831. u Rijeku pristigla 33 osmanska podanika s namjerom zadržavanja u gradu<sup>26</sup>. Intenzitet trgovačkih odnosa potaknuo je dolazak osmanskih podanika, iako se u dokumentima ne bilježi i njihovo trajnije nastanjanje u Rijeci ili bližoj okolici. Bez obzira na to, gubernijske vlasti odredile su da bilo koji osmanski podanik koji ima namjeru ostati živjeti u Rijeci mora položiti zakletvu odanosti Habsburškoj Monarhiji<sup>27</sup>. S obzirom na to, osmanskim je vlastima bilo tim važnije uspostaviti službeno

<sup>22</sup> Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka, Zbirka brodskih dnevnika.

<sup>23</sup> Erceg, „Trgovina između Habsburške Monarhije i Turske“, 169.

<sup>24</sup> DARI, Indeks riječkog magistrata, br. 266.

<sup>25</sup> Lukežić, *Povijest riječkih konzulata*, 189-190.

<sup>26</sup> DARI, JU4, Gubernium Fluminense Index Actorum Presidiarium 1822-1831, 76.

<sup>27</sup> Isto, dokument 444/1838, Odredba o periodičnom izvještavanju o osmanskim podanicima u habsburškim zemljama.

predstavništvo u Rijeci, iako nije bilo manje važno tko će tu dužnost obnašati. Godine 1837. Anton Matešić imenovan je osmanskim potkonzulom u Rijeci<sup>28</sup>. On je u to doba bio najvjerojatnije najbogatiji stanovnik Rijeke. Bio je vlasnik nekoliko manufaktura i jedrenjaka: barka *Antal* i *Fiume*, brodova *Mimi Carlota* i *Armonia* te brigantina *Toncich*. Iz arhivskih dokumenata u kojima se spominju ovi brodovi može se vidjeti intenzitet njihove plovidbe prema osmanskim, ali i drugim lukama na Sredozemlju. Na primjer, bark *Antal*, koji je sagrađen u Rijeci 1845., plovio je na redovitoj ruti prevozeći žito iz Odese i Taganroga do luka Sjeverne Europe, sol sa Sicilije na Baltik, fosfate iz sjeverne Afrike do Rijeke i Trsta, a drvenu građu iz Rijeke do južne Francuske. Godine 1884. brod je bio na svojem prvom putovanju do luke Batumi s namjerom prijevoza petroleja u bačvama. Nažalost, tijekom ukrajca dogodila se eksplozija koja je u potpunosti uništila brod<sup>29</sup>.

#### 4. Poticanje pomorskih i trgovačkih veza

Moglo bi se reći da su prekomorska trgovina i veze između Rijeke i osmanskih luka procvale sredinom 19. stoljeća. Brojni su dokumenti središnje vlasti u Beču, kao i gubernijske u Rijeci, koji se odnose na olakšavanje razmjene dobara između osmanskih i austrijskih luka tijekom 1840-ih. Riječka luka najvažnija je točka izvoza mađarskih poljoprivrednih i industrijskih proizvoda<sup>30</sup>.

Posebna pozornost posvećena je sanitarnim i sigurnosnim uvjetima te strogim obostranim kontrolama, i habsburških i osmanskih sanitarnih inspektora<sup>31</sup>.

Godine 1840. Habsburška Monarhija i Osmansko Carstvo zaključili su novi trgovački sporazum. Nadalje, osmanske vlasti poduzele su pojačane mjere za modernizaciju te

<sup>28</sup> Isto, JU4, dokument 2118: *Giusta l'insinuazione del Console generale della Sublime porta Ottomana residente a Trieste, fatta a questo regio Governo in dana 8 corrente, venne nominato il negoziante di Fiume Antonio Matessich in Vice Console Ottomano per questo Litorale Ungarico, essendo stata la di lui nomina di già rasegnata al più alto luogo per l'ottenimento del benigno Sovrano Assenso. Non potendo esso Antonio Matessich in forza delle viggenti Sovrane prescrizioni essere riconosciuto nella suddetta sua qualità sino a tanot che emaneranno dal più alto luogo le relative determinazioni, così questo regio Governo lo riconosce intanto solo qual agente consolare Ottomano, accordandagli il permesso di poter essecitare tale Incarico nel Litorale Ungarico. Locchè s'intima a codesto Civico Magistrato per pubblicazione. Dalla sessione del regio Governo del Litorale Ungarico, Fiume li 14 Luglio 1837. Tih je godina u Rijeci bila nekolicina konzula, potkonzula i konzularnih predstavnika – agenata. Više v. u *Scematismo del Regio Littorale Ungarico*, Fiume 1839, 121-122.*

<sup>29</sup> Lukežić, *Povijest riječkih konzulata*, 191-192.

<sup>30</sup> U novinama *L'eco del litorale ungarico* (Rijeka), br. 1, 1843, 1-4; br. 14, 1843, 3, navodi se: „Sarà un preciso dovere della società commerciale Ungarica di dare in questo riguardo delle istruzioni e schiarimenti e di stabilire o promuovere la fabbricazione di diversi articoli. Così sarà il suo principale impegno di dare uno stimolo a preparare la farina, il butirro formaggio, carne salata, prosciutto, spiriti, birra, e di altri simili destinati per l'esportazione, volgerà pure la sua attenzione alle mobiglie, istrumenti musicali, candele, tela, calzette, vetro, chiodi di ferro ed altri simili. Finalmente starà in stretto legame colla Riunione industriale ungarica, colla quale opererà a vicenda. Tutta l'Africa settentrionale, la Siria e la Grecia hanno bisogno di gran quantità di farina, e da ciò proviene, che nel circuito di Trieste furono in breve tempo fabbricati tre Molini a Vapore per macinare la farina, comprano inoltre le province anche articoli d'industria, come vetro, candele, mobiglie ecc. e la ridondanza della nostra industria dovremo un giorno anche in queste provincie esportare dalla patria. L'altra mira s'estende a tutta la Turchia e l'Oriente sul Danubio ed il mar'nero.“

<sup>31</sup> DARI, spisi sjednice Sessione Governale, Fiume 21 Ottobre 1840.

olakšavanje plovidbe i trgovine u njihovim lukama. Godine 1842. lazaret je preseljen iz Istanbula na Dardanele, a 1843. donesena je odluka vezana uz obvezu brodova koji su pristizali u osmanske luke, prema kojoj su svi morali imati ispravu izdanu od osmanskih vlasti u kojoj se potvrđivalo da su prošli sanitarni nadzor te da zadovoljavaju sanitarne standarde. Pomorski znakovi postavljeni su u Izmirskom zaljevu 1840., a od 1843. godine brodovi koji prolaze Bosporom moraju plaćati posebne takse za osvjetljenje tog prolaza te se visina takse procjenjivala prema tonaži broda. Noćna plovidba između Bospora i Dardanela ipak je dopuštena tek od 1845. godine. Iste godine vlasti su donijele i odredbe vezane uz osobnu sigurnost, prema kojima su svi putnici morali deponirati svoje oružje kod zapovjednika broda<sup>32</sup>.

To je također razdoblje procvata riječke drvene brodogradnje. Lokalna brodogradilišta bila su specijalizirana u proizvodnji malih jedrenjaka kapaciteta od 350 do 850 tona i najviše 15 ljudi u posadi. Ovi brodovi bili su većinom u posjedu obitelji s područja Rijeke i okolice (Kvarner) te su se koristili za prijevoz različitog tereta, kao što su žito, željezo, sol, tijesto i voda<sup>33</sup>.

S druge strane, Trst je bio velika konkurencija Rijeci i odande je kretao sav pomorski promet Jadranom prema Sredozemlju i dalje<sup>34</sup>. I dok je pomorski promet Rijeke isključivo vezan za promet robe, putnički promet koji preko mora povezuje habsburške zemlje s Levantom odvija se isključivo preko Trsta. Redovita brodska linija iz Trsta, koja kreće svakog 1. i 16. dana u mjesecu, prolazi zapadnom obalom Jadrana i pristaje u Anconi, na Krfu, u Patrasu, Pireu i Siri, gdje se može presjedati za Istanbul ili Aleksandriju. Ove veze održavaju parobrodi *Austrijskog Lloyd*a. Putnici koji putuju iz Beča na liniji prema Istanbulu imaju povlaštene cijene prijevoza između Beča i Trsta<sup>35</sup>. To je neminovno stavilo Rijeku kao luku za putnički promet u drugi plan.

Do kraja 19. stoljeća riječka luka postaje važna za izvoz šećera, drvene građe, maslaca, vina, mineralne vode, papira, namještaja, željeza, torpeda i tijesta, i to prema osmanskim lukama u Istanbulu i Smirni. Postojala je izravna brodska veza između Rijeke i Smirne (Izmir). Ipak je najvažnija uvozna roba s osmanskog područja prema Rijeci sirovi duhan koji se prerađivao u riječkoj *Tabacchieri*. Važan je i uvoz žita, uglavnom iz Aleksandrije i Odese, te petroleja koji se uvozi preko crnomorskih luka<sup>36</sup>.

U to je vrijeme Nikolai Nikolaki Effendi de Nikolaides imenovan osmanskim potkonzulom u Rijeci. Bio je armensko-grčkog podrijetla, rodom iz Smirne, a u Rijeci se oženio s bogatom udovicom Antonijom Bartolich-Gelletich. U njezinoj kući, pored glavne riječke gradske tržnice, utemeljio je konzularni ured, a cijelu je kuću uredio u secesijskom stilu, s orijentalnim elementima, uključujući i citate iz *Kur'ana* na pročelju. Kuća je bila središte promocije osmanske kulture u Rijeci te je nazvana *Casa Turca* (danas je pod istim nazivom zaštićeno kulturno dobro)<sup>37</sup>. Effendi de Nikolaides također je organizirao otvaranje ogran-

<sup>32</sup> Isto, Fondovi za povijest nacija, 38.

<sup>33</sup> Heinrich von Littrov, *Fiume considerata dal lato marittimo*, Fiume 1870.

<sup>34</sup> Erceg, „Trgovina između Habsburške Monarhije i Turske“, 178.

<sup>35</sup> *Scematisimo del Litorale ungarico*, Fiume 1838, nepaginirano, Supplemento alla premessa appendice, Navigazione a Vapore.

<sup>36</sup> DARI, Indeks riječkog magistrata, 268.

<sup>37</sup> *Turska kuća – Casa Turca u Rijeci*, gl. ur. Esma Halepović Dečević, Rijeka 2007.



---

ka Muzeja turske trgovine u Rijeci 1895. godine, no muzej nije bio baš uspješan uslijed određenih političkih okolnosti i ratova u koje je uvučeno Osmansko Carstvo krajem 19. i početkom 20. stoljeća<sup>38</sup>.

## 5. Zaključak

U radu je prikazan samo pregled okolnosti razvoja pomorsko-trgovačkih veza između Rijeke i osmanskih luka u 19. stoljeću na osnovi podataka iz arhivskih dokumenata Državnog arhiva u Rijeci te Pomorskog i povijesnog muzeja Hrvatskog primorja Rijeka. Ovi izvori, kao i oni koji neizravno pridonose kontekstualizaciji ovih odnosa, omogućuju detaljnija istraživanja trgovačkih i pomorskih veza riječke luke s onim lukama koje su tijekom 19. stoljeća bile pod osmanskom upravom, tim više što proučavanje tih podataka i njihovo tumačenje može omogućiti i rekonstrukciju određenih kulturnih razmjena i utjecaja.

---

<sup>38</sup> Lukežić, *Povijest riječkih konzulata*, 193.