

ISTARSKI/ROVINJSKI BRODARI U DALMACIJI NAPOLEONSKOG DOBA

Šime PERIČIĆ
Zavod za povijesne znanosti HAZU
Zadar, Obala kneza Trpimira 8

UDK 656.61 (497.5 Istra : Dalmacija) "179/181"
Pregledni rad
Primljeno 25. listopada 2001. godine

U ovom prilogu autor nastoji pokazati udio istarskih/rovinjskih brodara u pomorsko-trgovinskom prometu Dalmacije na raskrižju 18. i 19. stoljeća, za vrijeme najopasnije plovidbe Jadranom. Naime, istražujući u Državnom arhivu u Zadru naišao je na rukovet vijesti o aktivnosti rovinjskih brodara, ali i o njihovoj zloj sudbini pri susretanju s ruskim i engleskim gusarima koji su onda uistinu gospodarili ovim morem. Pored toga autor iznosi neke podatke glede vrste, nosivosti, tereta, broja posada i drugih pojedinosti vezanih uz rovinjske brodare prispjele u vode Dalmacije, u svakom slučaju korisne za bolje upoznavanje onodobnog brodarstva Istre.

Nakon propasti Mletačke republike (1797) plovidba Jadranom postaje povoljnijom nego prije jer je nova, austrijska vlast, izričito obznanila slobodu plovidbe i trgovanja. No, nemirne prilike, rusko-engleska blokada, gusari raznih zastava i druge nepogodne okolnosti potom ometaju ili posve prekidaju te djelatnosti na ovom moru. Unatoč tome, u rijetkim razdobljima je plovidba, iako nesigurna, bila moguća. Dapače, bilo je istarskih brodara koji su svojim jedrenjacima jedrili i do luka južnog Jadrana. Kakva ih je sudbina pratila? Što su i gdje prevozili? Na ta ću pitanja pokušati odgovoriti oslanjajući se na nekoliko pronađenih arhivskih vijesti i literature.

I.

Kad je Austrija došla u posjed Istre i Dalmacije, ponudila je veću slobodu svojim podanicima glede plovidbe i trgovanja. Dakako, to su onda iskoristili i neki istarski/rovinjski brodari. Naime, zna se da su već 1797. godine istarski brodari/paruni dospijevali do Splita i Trogira, naravno određenim poslom. Tako su paruni Bastjan Rismondo i Marko Privileggi iz Rovinja u Trogiru krcali na svoje jedrenjake na stotine barila maslinova ulja, i to u nekoliko navrata, te ih prevozili u Istru.¹ U izvorima nije navedeno izravno odredište. Nadalje, parun Marko Maraspin je tada u Splitu prodao 4.000 kupa

¹ Državni arhiv u Zadru (dalje: *DAZd*), Spisi Dvorske komisije (dalje: *SDK*), sv. 17, br. 3179.

kanalica, Zuane Rocco odjednom kupio 13.000 libara suhих smokava, te ih povezao kući. Štoviše, paruni Zorzi Privilleggi i Andrija Rocco su ondje prodavali manje količine boba, zacijelo apeninske provenijencije, dok su Petar Benussi i Petar Rismondo, također iz Rovinja, iz Mletaka dovezli svaki najmanje dvije vreće riže i, naravno, prodali je splitskim trgovcima. Nakon toga su paruni Petar Devescovi, Marko Privilleggi i Mateo Benussi u Istru ili Trst odvezli manju količinu maslinova ulja, te 4.000 libri sušena mesa i 100 barila vina, dok je T. Ciribiri povezao kući, vjerojatno u Rovinj, 200 stara raži.²

Prema jednom izvoru se vidi da je obitelj Facchinetti iz Rovinja, pored nekih manjih jedrenjaka, posjedovala i brigantin *Raimondo Conte di Thurn*, nosivosti oko 170 tona, s posadom od četrnaest članova. Taj je brod bio izgrađen 1773. godine u Mlecima, a potom preimenovan. Kada je prispio u Zadar vlasti su od vlasnika (zapovjednika) zatražile na uvid dozvolu (patent) za plovidbu Jadranom.³ Jamačno se tu radilo o poznije spominjanu briku braće Facchinetti, nosivosti 5.500 stara, koji je zapaljen 1813. godine. Već 4. listopada 1797. godine utanačena je koncesija između dalmatinske vlade u Zadru i nekih istarskih brodara po kojoj su oni bili dužni iz Pirana i Kopra u Dalmaciju dovesti 4.000 mođa soli, namijenjene potrošnji pokrajinskog stanovništva.⁴ Nažalost, nije poznato o koliko brodova i kojih vlasnika se tu radilo. Dakako, oni su odmah pristupili izvršenju svoje obveze. Tada su još neki rovinjski brodari plovili do dalmatinskih luka, najviše do Splita. Neki od njih, poput paruna Andrije Bartolija, Frane Godena i spomenute braće/rođaka Rismondo dolaze u Split najviše poradi kupovine određene količine maslinova ulja te ga odvoze u matičnu luku, a ponekad i u Trst; nerijetko je to bivalo i 270 barila toga proizvoda odjednom, što nije mala količina.⁵ Dapače, parun Mateo Binuzzi (Benussi) je 13. rujna 1797. godine upravo u Splitu ukrcao 300 barila marašaka, toga ekskluzivnog proizvoda Poljica i Brača. Tri mjeseca potom je parun Zuane Vidoto ondje ukrcao 79 barila maslinova ulja za Trst, dok je spomenuti Benussi povezao 12 barila ulja i manju količinu loja prema neupisanu odredištu. Nadalje, parun F. Rocco je ukrcao 12 barila ulja i 45 barila vina. Paruni Antun Benussi i Jerolim Godena (pelig) su u nekoliko navrata iz Šibenika odvozili volove u Istru, posredstvom ondašnje špediterske tvrtke Lanović.⁶ Istodobno su paruni Frane Caneva (?), Petar Benussi i Petar Rismondo u Trogiru prodavali manje količine žita i riže, jamačno tršćanske provenijencije.⁷ Neki rovinjski brodar-trgovac je tada u Cresu prodavao jabuke,⁸ ali druge pojed-

² *DAZd*, Arhiv Splita, Vrhovništvo, kutija 641, br. 3179.

³ *DAZd*, *SDK*, sv. 3, br. 489.

⁴ *Isto*, sv. 9, br. 1554.

⁵ *Isto*, sv. 21, br.: 1514, 1515, 1735 i 2257.

⁶ *Isto*, br. 2049.

⁷ *Isto*, sv. 17, br. 3179.

⁸ *Isto*, br. 3347.

nosti nisu navedene.

Početak 1798. godine rovinjski brodari posluju u Dalmaciji više nego dotada. Tako paruni Lovre Giotta, Mateo Rismondo i Antun Maraspin u Splitu prodaju rižu i bakalar, da bi potonji na povratku kući povezao 3.000 libri loja bosanske provenijencije. K tomu, paruni Alviž Rismondo i Petar Sbisà u Istru odvoze veće ili manje količine soljena ili dimljena mesa, dok je parun Grgur Sponza povezao onamo 16 vreća razne neidentificirane robe.⁹ Parun Dominik Turcolin iz Rovinja je 27. siječnja te godine na Braču ukrcao 30 barila vina i 7 barila rakije, a u sljedećoj prigodi pak 50 barila vina i 9 barila maslinova ulja.¹⁰ Nekako u to vrijeme je parun Matija Turaca iz Rovinja u Rabu kupio 60 barila vina, dok je Leonard Sbisà ondje prodavao rižu prethodno nabavljenu u Trstu.¹¹

No, ubrzo je taj promet počeo jenjavati da bi potom bio posve prekinut uslijed nazočnosti francuskih gusara na Jadranu čije je ishodište bilo u Anconi. Naime, oni su počeli napadati brodove i dalmatinsku obalu i tako priječiti slobodnu plovidbu. To je onda rezultiralo negativnim posljedicama po plovidbu uopće, pa tako i istarskih/rovinjskih brodara. Ipak, oni odvažniji i dalje, istina povremeno, prispijevaju u dalmatinske luke. Štoviše, 23. studenog 1802. godine je u Kotor uplovila bracara paruna Nikole Benussija iz Raba, s pet članova posade, dovezavši ondje osam putnika, ali nikakav drugi teret. Nakon toga je jedrenjak otplovio u Korčulu gdje je ukrcao raž. Na putu prema matičnoj luci Benussi je pristao u Zadru da bi ukrcao još nešto žita i jedan sanduk likera, što je bilo namijenjeno Trstu.¹² U ožujku je sljedeće godine parun Zuane Sbisà u dva navrata u Šibeniku nakrcao ukupno 1.000 stara raznog žita.¹³ Malo zatim je parun Petar Devescovi poslovao po srednjoj Dalmaciji, naravno uz uporabu svoga jedrenjaka, te odatle kući odvezio raznu robu.¹⁴ Početkom sljedeće godine u zadarskim izvorima se prvi put spominje kapetan Petar Rocco – njega su s njegovim brigantinom *Il Guerriero*, s 8 članova posade, na putu iz Messine u vodama Mljeta napali nepoznati gusari/pirati i opljačkali.¹⁵ Sredinom svibnja je parun Jakov Đurišin (Jurišin) svojim trabakulom *Sv. Andrija* iz Kotora stigao u Zadar – na njemu je bilo 32 putnika, te razna državna roba namijenjena potrebama vojske u Mlecima. Kako je vlastima bio sumnjiv, podvrgnut je njegov brod sedmodnevnoj karanteni.¹⁶ Kada se vlast uvjerila u zdravlje njegove posade i robe otplovio je put Mletaka. Potom je parun Andrija Bronzin svojom bracerom

⁹ *Isto*, br. 3347, 3496.

¹⁰ *Isto*, br. 3667. Kapetan Antun Nikolarić iz Bola posudio je Vicku Floriju iz Rovinja (?) 50 cekina. *DAZd*, Arhiv Brača, kutija 334, sv. 5, list 18.

¹¹ *DAZd*, *SDK*, sv. 17, br. 3237.

¹² *DAZd*, Spisi Vlade za Dalmaciju (dalje: *SVD*), 1802, kat. VI, br. 6370.

¹³ *DAZd*, Politički spisi Vrhovništva u Zadru, sv. 46, br. 579.

¹⁴ *Isto*, sv. 47, br. 677.

¹⁵ *DAZd*, *SVD*, 1804, V, br. 2749.

¹⁶ *Isto*, VI, br. 3152.

Maria, s pet članova posade u Hvaru ukrcao neidentificirani teret, naravno, namijenjen prijevozu u Istru.¹⁷ Sličnih je slučajeva bilo još, ali se imena brodara ponavljaju, pa držim nepotrebnim njihovo nabranje.

U ljeto te, 1805. godine bracara *Madonna delle Grazie* paruna Antuna Rismonda bila je neko vrijeme usidrena u Gružu (Dubrovniku), ali nije poznat razlog njena tamošnjeg boravka. Istodobno je ondje bio jedan engleski brik čiji je zapovjednik Rismondova mornara Zorzija Mengosija privolio neka se pridruži posadi njegova broda.¹⁸ Nekoliko mjeseci potom nalazimo navu *La Francesca* paruna Stefana Rocca u hvarskoj luci. Njenu posadu činilo je čak 17 mornara.¹⁹ Nije poznato točno što je ondje na nju ukrcao, ali neke indicije daju naslutiti da se radilo o teretu vina i soljene ribe namijenjene Trstu. To je ujedno najveći jedrenjak koji se spominje među izvorima zadarske pismohrane toga doba.

II.

Kada su Francuzi početkom 1806. godine zaposjeli Dalmaciju, Rusi i Englezi su započeli provoditi pomorsku blokadu istočnojadranske obale, posredstvom ratne mornarice i gusarskih/piratskih brodova. I u takvim okolnostima istarski brodari plove do nekih dalmatinskih luka, dakako svjesni rizika i posljedica.

Već na početku te godine u zadarskoj luci su privezani neki rovinjski brodari-trgovci. Oni su netom prispjeli ondje iz Trsta te drugim pomorcima spremno daju vijesti glede cijena robe u ondašnjoj luci.²⁰ U lipnju je zabilježeno da je parun Petar Devescovi iz Zadra prevozio teret raznog žita iz Rijeke u Split – njegov pelig i još dva broda je prethodno presreo i napao naoružani brod bez oznake pripadnosti i prisilio uploviti u rogozničku luku. Mornari s broda paruna Devescovija uspjeli su napustiti palubu i skloniti se na sigurno, dok su jedrenjak zaplijenili, jamačno engleski gusari.²¹ Sljedeću vijest o istarskim brodarima u Dalmaciji susrećemo početkom 1807. godine. Naime, tada su rovinjski brod, pelig *La Diligenza e Fedeltà* pod zapovjedništvom Blaža Costanza napali bokeljski gusari negdje na Kvarneriću. Jedrenjak je bio na putu za Pag da bi ondje ukrcao teret soli ili nečega drugog, premda je već bio djelomično nakrcan sadnicama i poljodjelskim alatom. Gusari su ga zaplijenili i povezli u Korčulu koju nisu okupirali

¹⁷ *Isto*, 1805, V, br. 1571.

¹⁸ *Isto*, VI, br. 4940.

¹⁹ *Isto*, br. 3152; Spisi guvernera Bradya, sv. 14, br. 1923.

²⁰ A. JUTRONIĆ, "Putovanja duž jadranske obale za francuske okupacije na primjeru 'Colombe' (1806–1813)", u: *Pomorski zbornik*, br. 4, Zadar, 1966, str. 443.

²¹ V. MAŠTROVIĆ, "Posljednji gusari na Jadranskom moru" (dalje: *Posljednji...*), Zagreb, 1983, str. 54; ISTI, "Gusari u Dalmaciji za vrijeme ruske blokade Francuza god. 1806. i 1807", u: *Pomorski zbornik*, br. 2, Zadar, 1964, str. 738. U rujnu 1807. su dva rovinjska brodar-paruna Pavao Sbisà i Antun Benussi u Šibeniku prodavali bakalar i rižu bez prethodne dozvole ondašnjih vlasti. Iako je Benussi izabran za posrednika (senzala) šibenskih trgovaca, došlo je do velikog spora glede njihove nedopuštene trgovine navedenim artiklima. *DAZD*, Spisi Generalnog providura (dalje: *SGP*), 1807, Tit. VII, rub. 2, br. 6771.

francuski neprijatelji – Rusi. Tek nakon dvije godine vlasnik broda je od francuskih vlasti u Zadru zatražio odštetu,²² ali nije poznat rezultat toga spora. Sve upućuje da se radi o rovinjskom brodaru. Početkom sljedeće, 1808. godine, rovinjski su brodari Dominik Bronzin, Bartul Bernardi, Paško Sponza i Josip Rocco uplovljavali često u šibensku luku, gdje su krcali razni teret domaće i turske provenijencije,²³ te ga odvozili u sjevernojadranske luke. Nekako u to vrijeme je u Molatu bio ukotvljen jedrenjak paruna Mate Sbisà, koji se tu sklonio pred nekim gusarskim brodom, jer su tada mnogi krstarili u vodama zadarskog otočja.²⁴ Štoviše, bilo je slučajeva da su bokeljski gusari plijenili rovinjske braceru, naoružavali ih i potom njima neko vrijeme trgovali, odnosno prevozili trgovačku robu uzduž obale južnog Jadrana.²⁵ Treba spomenuti i to da je parun Josip Rismondo, inače vlasnik triju braceru, jednom od njih u prosincu te godine ribario u vodama zadarskog otočja, što je, naravno, izazvalo proteste ribara.²⁶ Dakako, zadarska vlast mu je naložila da se udalji od tamošnjih pošta.

U prosincu sljedeće, 1809. godine, u vodama kod Tisnog neki je gusarski brod zaplijenio braceru *Sv. Eufemija*, vlasništvo nekog paruna Rocco iz Rovinja. Na njoj je bio teret katrana, meda, vune i soljenih srdela, nakrcan u Šibeniku da bi bio prevezen u Chioggu. Njenu posadu su, pored paruna, činila i tri mornara, također iz Rovinja.²⁷ Poslije je vlasnik braceru od francuske vlasti u Zadru zatražio procjenu i isplatu pretrpljene štete. Godine 1810. rovinjski su brodari, začudo, bili vrlo aktivni, te plovili uzduž čitave dalmatinske obale. Dapače, neki su od njih dospijevali u Boku i Dubrovnik,²⁸ gdje su dovozili raznu trgovačku robu, a odvozili pak tranzitnu tursku robu u luke sjevernog Jadrana. Nadalje, već na početku te godine je brod paruna Nikole Facchinettija u vodama Šibenika presreo neki jedrenjak i dijelom opljačkao njegov brod i teret. On je poslije za taj čin optužio jednoga viškog brodara – Zuanu Žuvanića, u nakani da mu se isplati barem dio pretrpljene štete.²⁹ Izvori pak svjedoče da je tada jedan rovinjski trabakul prevezio putnike i vojsku iz Zadra u Rijeku, praćen francuskim ratnim brodom.³⁰ Bilo je tada još zgoda rovinjskih brodara u dalmatinskim vodama. Tako su jednu neidentificiranu rovinjsku braceru zarobili engleski gusari kod Murtera, da bi potom u vodama otoka Paga napali braceru nekog Roka Diane, zasigurno Rovinjanina. Njome je prevoženo vino, konop i stupa, čija je vrijednost potom bila procijenjena na 750 kolonata.

²² *DAZd, SGP*, 1809, Tit. II, rub. 8, br. 10613.

²³ *Isto*, 1808, Tit. VII, rub. 11, br. 5125.

²⁴ *Isto*, Tit. VII, rub. 30, br. 3795.

²⁵ *Isto*, br. 6904. (...) *Tre brazere Rovignese armate da Bochesi che vanno in corso a mercanzia* (...). Istina, vijest je kratka i nedorečena.

²⁶ *DAZd*, Politički spisi Vrhovništva u Zadru, sv. 21, br. 1493.

²⁷ MAŠTROVIĆ, *Posljednji ...*, str. 104.

²⁸ V. IVANČEVIĆ, "Prilog poznavanju dubrovačkog pomorstva u razdoblju francuskog zaposjednuća (1806–1813)", u: *Anali Zavoda JAZU u Dubrovniku*, br. 17, Dubrovnik, 1979, str. 425.

²⁹ *DAZd, SGP*, 1810, Tit. XVII, rub. 26, br. 1042.

³⁰ *Isto*, Tit. XIX, rub. 4, br. 1325.

Pored vlasnika/zapovjednika njenu su posadu činila još šest mornara.³¹ Dakako, brod je bio opljačkan, dok se posada spasila bijegom u Pag. Malo zatim je parun Zuane Bakić iz Rovinja svojim brodom plovio iz Trogira u matičnu luku; pored njega su na brodu bila još tri domaća mornara. Kod Privlake nedaleko Zadra presreo ga je neki gusarski brod i počeo progoniti. Parun Bakić je uspio umaknuti progonitelju domogavši se obale otoka Paga, ali svejedno nije izbjegao pljenidbu broda i njegova tereta. Zajedno s mornarima je našao utočište u Pagu, a potom se obratio zadarskim vlastima poradi prijave pretrpljene štete.³² Naime, vlasnik je podnio pismeni zahtjev pa je njegova šteta procijenjena na 300 kolonata. Upravo tada je neki gusarski brod potopio jednu rovinjsku braceru dok je ona bila zaokupljena ribolovom.³³ Nije nažalost zabilježen ni njen vlasnik ni druge pojedinosti.

Ni sve to nije obeshrabilo istarske brodate, nego su i dalje zalazili u dalmatinske vode. Sredinom 1811. godine parun Mateo Benussi je svojom bracerom *Sv. Eufemija* plovio u vodama zadarskog otočja, prevozeći rižu iz Trsta ili Mletaka na jug Dalmacije. Presreo ga je 5. srpnja neprijateljski gusarski brod. Njegov pokušaj da se spasi bijegom nije uspio, nego je brod zaplijenjen i povezen u Anconu. Kada je poslije nekoliko mjeseci brod pušten, parun je njime doplovio u Zadar i ondje podnio zahtjev vlastima za nadoknadu pretrpljene štete. Značajno je to što se pri tome saznaju dimenzije njegove braceru: naime, ona je bila duga 24, široka 7, a visoka nešto više od dvije stope.³⁴ To je jedini podatak takve vrste. Nije zabilježeno je li vlasnik dobio ikakvo obeštećenje.

Već na početku 1812. godine parun Nikola Facchinetti je svojom bracerom, nakrcanom krumpirom, krenuo iz Zadra prema jugu Dalmacije. Pored njega su na njoj bila još tri mornara. Nakon trećeg dana plovidbe počeo ga je progoniti engleski gusarski brod. Budući da on nije uspio pronaći sigurno sklonište, gusari ga ipak stignu kod Kaprija, zarobe i oplijene posadu, a brod odvezu na Vis, svoje uporište na Jadranu,³⁵ a pomorce puste kući. Te godine, 24. veljače s još dva broda u betinsku luku uplovi jedrenjak *Sv. Eufemija* pod zapovjedništvom O. Rismonda koji je naslutio blisku nazočnost engleskih gusara. Na njegovu brodu bio je teret maslinova ulja namijenjena Trstu, jamačno ukrcana na Braču. Da ne bi dopao u ruke gusara, Rismondo potopi svoj brod. No, gusari su uspjeli izvući potopljeni brod i odvezli ga u nepoznatom pravcu, jamačno u Vis. Dakako, Rismondo je prijavio gubitak jedrenjaka i očekivao određenu odštetu.³⁶ Na-

³¹ MAŠTROVIĆ, *Posljednji...*, str. 105, str. 109–110.

³² *Isto*, str. 115. Kolonat je bio španjolski novac koji je vrijedio 11 mletačkih lira.

³³ MAŠTROVIĆ, "Neke posljedice pomorske blokade Dalmacije u doba francuske vladavine", *Adriatica maritima Zavoda JAZU u Zadru*, br. 4, 1985, str. 21.

Ovdje ćemo spomenuti da su engleski brodovi 26. ožujka 1810. ušli u umašku luku, zapalili 17 zatečenih jedrenjaka, a druge povezli sobom ili opljačkali, a posade i putnike pustili neka odu kući. *Isto*, str. 22.

³⁴ *DAZd*, Spisi Intendance, 1811, fasc. XXI, br. 7532.

³⁵ MAŠTROVIĆ, *Posljednji...*, str. 154.

³⁶ *Isto*, str. 156–157.

dalje, gusari su 28. lipnja u Prvić Luci zaplijenili braceru Mihovila Birole iz Rovinja na kojoj su pored njega bila još tri mornara. Brod je prevezio žito Ivana Pavana, trgovca također iz te luke. Naime, dva gusarska broda su zajedno nahrupila u tu malu luku, zaplijenili brod i mornare te ih povezli u Vis, da bi oni nekoliko dana potom bili oslobođeni i pušteni kućama.³⁷ Slična sudbina je zadesila tridesetak dana poslije i braceru Petra Bartolija koja je prevozila žito iz Rijeke u Šibenik,³⁸ ali su brod i posada, srećom, već sutradan bili pušteni na slobodu. To se zbilo između Zlarina i Tisnog. Krajem kolovoza su pak braceru Petra Margaretija iz Trsta, kojom je zapovijedao Petar Veglian iz Rovinja, u vodama otoka Murtera napali premoćniji gusari. Brod je bio nakrcan kupama i opekama. Posada je izbjegla zarobljavanje, a brod je zacijelo povezen u Vis, kako je to onda bilo uobičajeno.³⁹

I pored velike opasnosti od gusara, pretposljednje je godine francuske vladavine Dalmacijom i hrvatskom obalom uopće zabilježen intenzivan dolazak istarskih brodova u dalmatinske luke, napose Split. Kao da je tada splitska luka bila pretijesna za prihvatanje svih dolazećih jedrenjaka, pa su mnogi prije uplovljavanja u nju svraćali u Trogir i ondje čekali slobodno mjesto. Kako to držim značajnim, ovdje ću navesti veći broj pronadenih podataka. Naime, te 1812. godine je zabilježen ulazak ovih istarskih jedrenjaka u splitsku luku:

- braceru *La Madonna delle Grazie* Jakova Blesića, od 18/19 tona nosivosti koja je iz Chiogge dovezla teret riže,
- braceru *Sv. Eufemia* Josipa Minija, braceru *Sv. Eufemia* Krsta Sbisà, braceru *Madonna di Rosario* Alviža Rismonda od 13 tona i 6 članova posade,
- braceru *S. Eufemia* Frane Đuričina (Jurišina) od 21 tone nosivosti i 8 članova posade,
- braceru *Madonna delle Grazie* Antuna Segarića od 14 tona,
- braceru Josipa de Veggia od 16 tona,
- braceru Antuna Sbisà od 14 tona,
- pelig *Il Legiero* Andrije Sponza od 65 tona,
- batel Antuna Benussija od 6 tona,
- pelig *Il Constante* Mate Minija (Vianija),
- braceru M. Benussija od 18 tona,
- braceru Antuna Rocca od 19 tona,
- braceru Dominika Rocca od 22 tone,
- braceru Ivana Minija s 5 članova posade, itd.⁴⁰

³⁷ *Isto*, str. 158–159.

³⁸ *Isto*, str. 159.

³⁹ *Isto*, str. 160.

⁴⁰ *DAZd*, Pisi Intendance, 1812, sv. XIV, poz. 2601.

Parun Blaž Bronzin je svojom bracerom prevezio maslinovo ulje iz Dubrovnika u Trst. Neki od paruna su dovozili u Split teret zemljanog posuda iz Porto Levante dell'Adria; tekstil, mreže i rižu iz Chiogge; posude, staklo, lan, konop i stupu iz Mletaka; te prevozili raznu robu iz Trsta i Rijeke za Dubrovnik. Najviše su pak odvozili maslinovo ulje u Trst, ulje i soljenu ribu u Ponte Lago Scuro. Dakle, radilo se najviše o bracerama čija se nosivost kretala od 14 do 22 tone: najveći brod je onaj pelig od 65 tona nosivosti, a najmanji pak batel. Na njima je uglavnom bivalo od pet do šest članova posade, dok je na pelazima bila daleko brojnija posada.

Prva devastacija rovinjskog brodarstva uslijedila je, čini se, 1813 – posljednje godine francuskog vladanja u našim krajevima. Naime, zna se da je čak 17 ondašnjih jedrenjaka raznih tipova nestalo odjednom, najviše pri upadu engleskih ratnih brodova u istarske luke.⁴¹ Jednako tako su još 1811. godine Englezi samo u jednoj noći u sjevernom Jadranu zapalili svu ribarsku flotu Rovinjana.⁴² Tako su brodari Istre/Rovinja ostali bez velikog broja svojih jedrenjaka ili ribarskih brodica, temelja dotadašnje egzistencije dijela ondašnjeg stanovništva.

III.

Može se nakon ovoga zaključiti: i pored pogibelji kojoj su ih izlagali Rusi i Englezi, istarski/rovinjski brodari su na razmjeni 18. i 19. stoljeća neustrašivo plovili uzduž čitave hrvatske obale, prevozeći u oba smjera najvećim dijelom tuđi teret. Njihovi brodovi bili su većinom tipa braceri i peliga, dakle manji jedrenjaci male obalne plovidbe. Tek jednom se javlja jedrenjak tipa nave, ali bez drugih podataka. Navedeni podaci pokazuju da je tada, kao i prije, brodarским središtem Istre bio Rovinj. I u takvim, nepovoljnim okolnostima, ondašnji su brodari uspijevali stjecati određeni kapital, obavljajući ponekad i po nekoliko putovanja godišnje. No, nisu svi bili takve sreće. Bilo je, dakle, i onih koje su napadali ruski i engleski gusari, te tako gubili brodove i njihov teret.

Ovo može biti tek poticaj daljnjem istraživanju ovoga predmeta.

⁴¹ I. ERCEG, "Trgovina između Habsburške Monarhije i Turske preko sjevernojadranskih luka", u: *Jadranski zbornik*, Pula, 1973, str. 170–171.

⁴² J. BASIOLI, *Lov male plave ribe na obalama Istre u prošlosti*, Pula, 1973, str. 272.

SUMMARY

THE BOATMEN OF ROVINJ AND ISTRIA IN DALMATIA IN THE
COURSE OF THE NAPOLEONIC AGE

In this work the author presents the contribution of the boatmen from Istria/Rovinj in the maritime and mercantile activities of Dalmatia in the Napoleonic Age. Upon having researched into the sources of the archives in Zadar the author came across a handful of data which give fragmentary, but nevertheless useful clarifications in relation to the maritime activities of the Istrian boatmen on the Croatian coast at that time, particularly the ones coming from Rovinj. On their crossings towards Dalmatia they mainly transport somebody else's goods and only sometimes passengers. The available sources bear witness to the type of their sailboats, the number of members of the crew and the type of cargo transported. Considering that those were not infrequently times of turbulent and dangerous weather, not everybody managed to escape some bad destiny; some experienced attacks of Russian and English pirates, the capturing and plundering of the boats and their cargoes. That is how they used to lose their boats, cargoes and risk the lives of the crew members, instead of gaining some capital. In spite of everything this is how conclusions can be drawn about Rovinj as a maritime centre of Istria at that time and about boatmen and tradesmen of Rovinj who used to sail all the way to Kotor.

RIASSUNTO

I MARINAI ISTRIANI/ROVIGNESI NELLA DALMAZIA DELL'ETÀ NAPOLEONICA

In questo lavoro l'autore presenta il contributo dei marinai istriani/rovignesi negli affari di commercio marittimo nella Dalmazia dell'età napoleonica. Facendo le ricerche sulle fonti dell'Archivio di Stato di Zadar /Zara/, l'autore ha trovato un manello di dati i quali frammentariamente, ma lo stesso utile, illuminano le attività marittime dei marinai istriani di quell'età sulla costa croata, particolarmente quelli provenienti da Rovigno. Durante i loro viaggi attraverso la Dalmazia loro di solito trasportavano la merce altrui, e solo in alcuni casi i passeggeri. Le fonti a disposizione testimoniano i tipi dei loro velieri, il numero di equipaggi ed il tipo di merce trasportata. Siccome si trattava di tempi abbastanza torbidi e pericolosi, non tutti riuscivano ad evitare la mala sorte; alcuni hanno provato gli attacchi dei pirati russi ed inglesi, la cattura ed il saccheggio delle navi e del loro carico. Così, invece dell'accumulo del capitale, qualche volta perdevano la propria nave, il carico, ma mettevano anche a repentaglio le vite degli equipaggi. Nonostante tutto, da quanto riportato, si scorge che Rovinj /Rovigno/ anche allora era il centro navale dell'Istria ed i suoi marinai-commercianti navigavano fino a Kotor /Cattaro/.