



# Riječko pomorstvo – kronologija

by Damir Drinković ([damir.drinkovic@mail.inet.hr](mailto:damir.drinkovic@mail.inet.hr))

(izvadak iz *Riječka kronika – Cronologia Fiumana*)

**Rijeka – Fanas, Fanum S. Viti ad Flumen, Fijuma, Fiume/n, Fjuma/e, Flamona, Flume/n, Flumen Sancti Viti, Flumen Tarsie, Flumine, Flumium, Fluvius et portus Rika, Fluvius, Oenei Fluminis Ostia, Oppidum Oeneum ab Oeneo, Pflaum/b, Phanas, Phanum, Primorskarieka, Reka, Richa, Rieka, Rijeka Senjska, Rika, Rycha (Svetoga Vida), S. Vaith am Pflaumb, San Vito di Fiume, Sanctus Vitus ad flumen, Sand Veit am Flaumb, Sankt Veit am Fluß/Pflaum/Plaum, Sankt Veitamfluss, Sand Veit am Plaumb, Sant Veit, Sent Weyt am Pflaum, Senjskarieka, Senjska Rijeka, St. Veit am Flaum/e, St. Veyth am Phlawen, Stat St. Veit, Stat St. Veyth am Pflaum/b/Phlawon, Statt S. Veitampflaum, Szentvit, Tera Sancti Victi Ab Fluminem, Terraes Fluminis (abr. ter' Fluis, ter' Flumis) Sancti Viti, Vitipolis, Vitopoli/s**

**Kvarner – Carnaro, Carnero, Guarnero, Karnar, Karner, Kvarnar, Qualnerum, Quarnal, Quarnaro, Quarnero, Quarnier, Quevero (Golfo Bianco Flanatico, Gulf of Fiume, Magyar Tenger, Mare Liburnicum, Sinus Carnarius/Carnicus/Cavernarius/Flanaticus/Flanonicus /Heneticus /Liburnicus /Polaticus/Quaternarius)**

## 4.500. prije Krista

- Nel Museo marittimo di Fiume è conservata una piroga, trovata nei fondali della vicina isola di Veglia, che è scavata in forma monolitica dentro un tronco d'albero. La rudimentale imbarcazione risale al 4.500 a.C., e dimostra come sin dai tempi più remoti i primi abitanti dell'arcipelago del Quarnaro fossero soliti affrontare il mare.<sup>1</sup>

## XII stoljeće prije Krista:

- Of the ancient history of Fiume little or nothing has been preserved, all documents which might have tended to clear up the subject having been burnt by the Venetians, under Angelo Trevisano in 1509. This much is, however, certain, that the Phoenicians first settled on our shores more than 3.000 years ago, and laid the foundation of commerce with the Mediterranean.<sup>2</sup>

## IX stoljeće prije Krista:

- Liburni<sup>3</sup> (anch'essi di razza asiatica<sup>4</sup> - stirpe draco-illirica<sup>5</sup>) su, u prvoj polovici tisućljeća, tj. oko VIII-VII stoljeća pr. Kr., (IX-V st. pr. Kr.<sup>6</sup>) bili najjači pomorski narod na Jadranu (prvi što ga povijest bilježi na našoj obali), i nadzirali su promet na glavnim točkama plovidbe.<sup>7</sup> (tzv. talasokracija)

## 734. prije Krista

- Sappiamo dalle fonti che i Liburni, già attivi costruttori di navi e naviganti, hanno signoreggiato in Adriatico fin dall'ultima terza parte dell'8° secolo a.C.<sup>8</sup> I Liburni, quando Roma non era stata ancora fondata, avevano esteso il loro potere sul mare sino all'isola di Corfù.<sup>9</sup>

<sup>1</sup> <http://www.arcipelagoadiatico.it/storia/fiume/FIUME.html>

<sup>2</sup> George Louis Faber: *Fiume and her New Port*, Journal of the Society of Arts, November 9, 1877., str. 1030.

<sup>3</sup> *Istra kroz vrijeme* (urednik Egidio Ivetić) - Talijanska unija Rijeka, Rovinj 2009., str. 96: *Kako Histri i Liburni nisu do rimskog osvajanja još bili usvojili pismo kao način prenošenja poruka, latinski su jezik i pismo bili početak pismene kulture na našem području. O histarskom i liburnskom (ilirskom) jeziku ne znamo gotovo ništa, osim pojedinačnih riječi koje su rimski pisci bilježili kao zanimljivost, ali mnogi su Histri i Liburni svoja autohtoma imena klesali na nadgrobne i zavjetne spomenike. Tako su nam njihova tradicionalna imena ostala jedinim prežitcima izgubljenoga histarskog i liburnskog jezika.*

<sup>4</sup> Giovanni Kreglianovich Albionini: *Memorie per la storia della Dalmazia*, Zara 1809., str. 8-10: *Libur* e composto da due radici notissime nelle lingue orientali, cioè da *lib*, *lev* o *leb* che significa fiamma o fuoco; e da *bir*, *ber* o *bur* che suona agile e gagliardo: così che traducendo la parola collettiva *Liburni* se deve interpretare *La prode schiatta del fuoco*, ovvero i *Popoli de Sole*.

<sup>5</sup> *Topografia storico-naturale, statistica e sanitaria della Citta e del Circondario di Fiume*, Vienna 1869., str. 158.

<sup>6</sup> Darinko Munić: *Od prapovijesti do kraja XVII stoljeća*, Županija primorsko-goranska, ICR, Rijeka 1996., str. 56.

<sup>7</sup> *Istra kroz vrijeme* (urednik Egidio Ivetić) - Talijanska unija Rijeka, Rovinj 2009., str. 91.

<sup>8</sup> Gino Fletzer: *Il Golfo di Fiume nei tornanti della storia antica*, FIUME 23, Roma 1992., str. 2.

<sup>9</sup> Gino Fletzer: *Il Golfo di Fiume nei tornanti della storia antica*, FIUME 23, Roma 1992., str. 4.

- Liburni su prvi povijesno poznati narod koji je obitavao u tom kraju, spominju ih grčki pisci već 734. godine prije Krista. Zbog pritisaka grčkih kolonista Liburni se postupno preseljavaju u posljednjim stoljećima prije Krista i na dio priobalja Hrvatskoga primorja kojim su ranije gospodarili Japodi, pa se stvorila zanimljiva kultura miješanih karakteristika. Liburni su bili trgovački i pomorski narod, a u zaledu Rijeke u posljednjim stoljećima prije Krista oni uspostavljaju trgovačke veze s plemenima u predalpskom području.<sup>10</sup> (Logica geografica addita il Delta Padano quale culla originaria della stirpe liburnica. I Liburni (Balcano-Illiri<sup>11</sup>) rappresentano una schietta primizia della più antica gente italica: la sole delle stirpi storiche, accanto ai Messapi ma non certo antropico su di essi, la quale possa a giusto titolo chiamarsi primogenita fra le stirpi italiche.<sup>12</sup>)

### VI stoljeće prije Krista:

- Iz izvadaka iz Periegeze (obilazak zemlje) **Hekateja**<sup>13</sup> iz Mileta (550.<sup>14</sup>-480.), zna se da je poznavao Histre i Liburne o kojima je zabilježio nekoliko zanimljivih podataka; poznavao je i neka uža plemena: Hythmite, Mentore i dr. (HECAT. FGH. 93 navodi da je eponimni predak Liburna bio heroj *Liburnos*<sup>15</sup>).

### III stoljeće prije Krista:

- Nema sumnje da su liburnske brze lađe (liburne<sup>16</sup> - tal. *liburine*) ometale slobodnu plovidbu rimske brodova na sjevernom Jadranu. To, uostalom, potvrđuju i pisani izvori, ponajprije **Tit Livije** i njegovi sljedbenici, ali samo za III i stoljeće pr. Kr., kada se Liburni spominju zajedno s Histrima kao gusari.<sup>17</sup> (Secondo lo storico e ricercatore Gianpaolo Dabbeni, i Liburni insegnarono l'arte della navigazione ai Romani.<sup>18</sup>)

### IX stoljeće:

**884.**

- Naziv **Kvarner** se prvi puta spominje u mletačkoj kronici **Giovanna Diacona**, zvanog Zagoreo koji je bio kapelan dužda Orseola II oko 991. Tu se opisuje kako su Saraceni prodrli sve do Kvarnerskog zaljeva i kod Suska potukli Mlečane. Kvarner spominje i Dante u IX pjevanju *Pakla*.

### XIII stoljeće:

- Rijeka se kao već formirani grad sa donekle organiziranim gradskom upravom, no još više razvijenom trgovinom i trgovačkim vezama, javlja krajem XIII st. Konačno, to je doba u kojem feudalizam dolazi do izražaja i u kojem nastaje napredak u razvoju trgovine procesom pretvaranja naturalne rente u novčanu. Gradovi pak koji imaju posebne povlastice kraljeva dobivaju prema karakteru svojeg užeg ili šireg područja, prema svojem proizvodnom ili prijevoznom značenju izraziti municipalni karakter kao zanatsko-proizvođački,

<sup>10</sup> Ranko Starac: *Arheološka baština* (<http://www.kvarner.hr/kultura/index.html>)

<sup>11</sup> Cr. Hans Krahe: *Die alten Balkan. Illirischen geografischen Namen*, Heidelberg, 1925.

<sup>12</sup> Giovanni Maracchi: *I Liburni e la verità adriatica*, FIUME 24, Roma 1992., str 31. (pobjeda Cr. Hans Krahe-a koji Liburne na osnovu toponima smatra Balcano-Illirima)

<sup>13</sup> <http://digilander.libero.it/diogenes99/Cartografia/Cartografia01.htm> - La prima opera geografica greca scritta in prosa fu la *Periegesi*, (Viaggio intorno al mondo) di **Ecateo di Mileto** (550 - 480 a.C.), uno dei più antichi logografi ionici (= storico, nell'antica letteratura greca). La *Periegesi* (di cui ci sono pervenuti circa 300 frammenti), costituise una sorta di guida alle zone costiere del Mediterraneo, a illustrazione di una carta geografica diventata famosa. E' probabile che la carta di Ecateo sia stata basata su una riproduzione di quella di Anassimandro. Le nozioni geografiche di Ecateo sono chiaramente primitive. Per lui il Caspio era un golfo che sfociava nell'Oceano circolare. Il secondo libro della *Periegesi* è dedicato alla Libia (Africa), naturalmente la costa del Nord Africa fino alle Colonne d'Ercole. Ecateo potrebbe essere uno degli autori ai quali si riferisce con una certa derisione Erodoto, per aver fornito notizie geografiche grossolanamente imprecise.

<sup>14</sup> *Istra kroz vrijeme* (urednik Egidio Ivetić) - Talijanska unija Rijeka, Rovinj 2009., str. 691: **580** a Barbara Zlobec: *Poročila antičnih geografov o severnem Jadranu – od Hekateja do Plinija starejšega*, str. 14: **560**.

<sup>15</sup> Martina Blečić: *Prilog poznavanju antičke Tarsatike*, VAMZ, 3.s., XXXIV 65-122 (2001): str. 68.

<sup>16</sup> prof. Marin Zaninović: *Liburnia militaris*, Izvorni znanstveni članak, Zagreb 1988., str. 46.-47.: Liburnu spominje najprije Gaj Julije Cezar u svome spisu o gradanskem ratu (Bell. civ., 3, IX, 1). Tacit i Svetonije upotrebljavaju to ime kao sinonim za ratni brod.

<sup>17</sup> *Istra kroz vrijeme* (urednik Egidio Ivetić) - Talijanska unija Rijeka, Rovinj 2009., str. 91.

<sup>18</sup> Gianfranco Miksa: *I giornali italiani a Fiume dal 1813 al 1945. Analisi e linee di sviluppo*, Trieste 2011/2012., str. 6. (Gianpaolo Dabbeni, *Profilo storico di Fiume*, in "Tempi e cultura", n. 13-12, IRCI, Trieste, 2002, pp. 123-135.)

poljoprivredno-trgovački i trgovačko-zanatski koji obuhvaćaju u sebi pomorski prijevoz i trgovinu. U ovu potonju podjelu treba uvrstiti Rijeku, Bakar i Senj.<sup>19</sup>

**1291.**

- Kako mjere iz 1282. nisu mnogo pomogle mletački senat zaključuje 13.2.1291. da prekine trgovanje s Rijekom, proglašavaju Riječane neprijateljima, zapovjedivši (alla fine d'aprile<sup>20</sup>) svojim trgovcima da napuste grad.<sup>21</sup> (Među Venecijancima postojala je izreka: „*Un Fuman neonato - un nemico in più di Venezia*”. Dva su grada bila u raznim sukobima i mnogobrojnim primirjima sve do 1618. godine).
- Na 30. travnja 1291. zaključilo je mletačko vieće, da moraju venecianski trgovci poći ća z Reke, a drugen je zabranilo, da ne smeju poći tamo.<sup>22</sup>

(I onda odjednom potkraj XIII stoljeća, na mjestu opustjеле Tarsatike diže se novi grad, Reka, Flumen, kao razmjerno važno trgovište. Mletačke vijesti govore 1281<sup>23</sup> (pogrešno) o Rijeci kao vrlo neugodnu trgovackom suparniku i navode da su „za nas Riječani neprijatelji“ (*cum habemus illos de Flumine pro inimicis*). Do toga je došlo jačanjem trgovine s Kranjskom, jer je upravo 1288. osnovana mitnica na Rupi na današnjoj hrvatsko-slovenskoj granici, na kojoj su grofovi Gorički ubirali znatne prihode od carine.<sup>24</sup>)

**1295.**

- Rijeka već ima pomorsku tradiciju, što ne začuđuje uzmu li se u obzir makar i povremene vijesti o njoj. Tako je, primjerice, u *Zapisima notara dubrovačke kancelarije Andrije Beneše* (1295.-1301.) sačuvan zapis o prijevozu soli brodom „*ad Flumen Tarsie*“.<sup>25</sup>

**1299.**

- Premda u Rijeku, koju izvori krajem XIII st. nazivaju **Flumen Tarsie** kada 1299. bilježe jedan veći iskrcaj soli iz Dubrovnika (del notaio Andrea Benes di Ragusa - "*ad Flumen Tarsiae cum un carigho salis*"<sup>26</sup>) pristaju mnogi brodovi, grad je početkom XIV st. u krizi.<sup>27</sup>

## XIV stoljeće:

- Vrlo rano, već u XIV stoljeću gradilo se brodove i kod Cerovice gdje je u sv. Nikoli djelovala i bratovština<sup>28</sup> tesara i mornara do 1689.
- Reka je imela precej živahne stike s Markam in so tja prihajali reški trgovci oziroma so tam delovali reški ladjarji že od XIV stoletja dalje.<sup>29</sup>

**1312.**

- Prema nekim podacima pomorski promet prosječno je iznosio 1312. god. na Rijeci 56.000 lira, a Rijeka već u XIV st. naslućuje konkureniju Trsta, koji je pod domenom Habsburgovaca bio u povoljnijem položaju nego Rijeka.<sup>30</sup>

**1318.**

- Na karti Jadrana genovežanina Petra Vescontea Rijeka se spominje kao Trsat (**Tarcia**).<sup>31</sup>

**1325.**

- Na karti koju je sastavio Angelino Dalorto 1325. spominje se kvarnerski zaljev (**G. de Quarna**) i **Fiume**.<sup>32</sup>

<sup>19</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1536. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>20</sup> Silvino Gigante: *Storia del Comune di Fiume*, R. Bemporad & Figlio, Firenze 1928., str. 29.

<sup>21</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1536. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*) – cit. R. Bićanića

<sup>22</sup> Ivo Grohovac Riječanin: *Negda i sada (Podlistak 1913/14)*, ICR, Rijeka 1999., str. 49.

<sup>23</sup> Carlo de Franceschi: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno VI, 1928., str. 143: **1291, 13 febr.** (Reg. 106 del prof. Minotto tratto dall'Archivio generale di Venezia) – isto i *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1536 (Dr. Radojica Barbalić:)

<sup>24</sup> Lujo Margetić: *Od rimske Tarsatike do ranosrednjovjekovne Rijeke*

<sup>25</sup> Sveti Vid - Zbornik, ICR, Rijeka 1995., str. 39. (Darinko Munić: *Delta spasa, prvo privezište i odmorište*).

<sup>26</sup> <http://www.arcipelagoadiatico.it/storia/fiume/FIUME.html> (isto i Darinko Munić: *Rijeka i njeni stanovnici tisućućetristotih godina*, RIJEKA god. I, sv. 1/1994., str. 40.)

<sup>27</sup> Darinko Munić: *Od prapovijesti do kraja XVII stoljeća*, Županija primorsko-goranska, ICR, Rijeka 1996., str. 102.

<sup>28</sup> Sveti Vid - Zbornik, ICR, Rijeka 1995., str. 111. (Željko Bartulović: *Pravni aspekt srednjovjekovnih bratovština sa osvrtom na Rijeku: Crkvene bratovštine susrećemo pod latinskim nazivima: confraternitas, confratratia, fratermitas, sodalitatis, scola, fratilia, calendae, kalendinum i sl. Hrvati ih u primorskim krajevima nazivaju bratovština, bratiština, bratština, braćina, bratimstvo, bratstvo, bratija, bratimi, skula ili škola, a u unutrašnjosti i kalendaš, koleda, kolenduša, koleduša itd. (Bratćina se spominje i u Vinodolskom zakoniku 1288. g.)*

<sup>29</sup> Ferdo Gestrin: *K poznavanju reškoga pomorstva v Markah v Italiji (XV-XVII stol.),* VHARiP, sv. XV/1970, str. 41.

<sup>30</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1537. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*). Cit. M. Futó

<sup>31</sup> Mirko Marković: *Kartograf Ivan Klobučarić i Rijeka*, Adamić, Rijeka 2002., str. 36.

<sup>32</sup> Mirko Marković: *Kartograf Ivan Klobučarić i Rijeka*, Adamić, Rijeka 2002., str. 37.

### 1400.

▪ *Flumen St. Viti/Sant Veit am Pflaum/Flumen/Reka/Rika* maleni je pomorski gradić s većinskim hrvatskim stanovništvom, u kome se obavljaju svi poslovi vezani uz more i trgovinu. Dapače, i obrti vezani uz pomorstvo, oko *charachia, marciliiana, galea i barchi*, plovila različitim vrstama, koje pristaju u koritu *Fluvia* ili *Fluviuma/Rječine* i uz barbakane riječke luke. Tu u portu *Flumine* i pred gradskim vratima sklapaju se poslovi oko prijevoza roba, a u obližnjim malim brodogradilištima rade drvodjelci/*carpentarius*, rezači drva/*seccator*, kovači/*faber*, brodograditelji/*calefatus, calafatus*, koji po narudžbi grade brodove. Naravno, tu i u luci stalno su nazočni mornari/*marinarius*. Jaku obrtničku obitelj Rijeke oko 1400. godine čine još: postolari/*cerdo*, krojači/*sarctor*, kožari/*piliparius*, klobučari/*capelarius*, zlatari/*aurifex*, brijači/*barberius*, barbitonsor, mesari/*becharius*, zidari/*murator*, krčmari/*tabernarius*, caupo, mlinari/*molendarius*, kamenoresci/*lapicida*, izrađivači lukova/*balistarius* i drugi. Trguje se svim robama: drvom, veslima (koja se proizvode i u okolici Rijeke), opremom za brodove, željezom i željeznim proizvodima, pa vinom, žitom, maslinama, smokvama, mesom, ribom, solju, vunom, pamukom, platinom i dr. Roba dolazi morem iz najudaljenijih krajeva i luka Sredozemlja (Pirej, Barcelona!!!), a odlazi duboko u unutrašnjost srednje Europe (sol, riba, vino, ulje, suhe smokve). Iz unutrašnjosti (Kranjska, Austrija) dovozi se željezo, a s Apenina dolaze fine izrađevine.<sup>33</sup>

### XV stoljeće:

- I documenti più antichi che illustrino la vita di Fiume sono del Quattrocento: già in questi appare che porto di Fiume e la Fiumara. (Nel Cinquecento abbiamo la distinzione netta tra il *porto* allo sbocco della Fiumara e la *spiaggia* dinanzi alla città.)<sup>34</sup> Porto per le navi minori era la foce della Fiumara, le maggiori gettavano le ancora al largo della città e lo scarico e il carico avveniva mediante barche.<sup>35</sup>
- Sin dal secolo XV Fiume dirigeva in massima parte la sua esportazione ai porti pontifici dell'Adriatico (Ancona) e di là alimentava principalmente la sua importazione.<sup>36</sup>
- In strettissima relazione con commercio marittimo sta l'antichissima industria navale fiumana, ch'era florida già nel quattrocento (*canthero in littore terrae Fluminis* destinato alla costruzione e riparazione di navi maggiori, e un altro *in ripa fluvii*, dove venivano fabbricate e riparate barche minori).<sup>37</sup>
- Una industria complementare della navale era l'industria del legno, e noi sappiamo che bona parte del legname veniva elaborato nelle segherie di Fiume. Queste segherie non potevano trovarsi altrove che lungo le rive della Fiumara, dov'erano pure i molini. Ne possedevano il consigliere Vito Barulich e il giudice Vito Rosso. Come *seccatores* sono spessi rammentati Simone Pilar (che vuol dire appunto segatore), Paolo da Busana e un tale Domino.<sup>38</sup>
- Zapravo se čitav trgovac Rijeke u XV stoljeću bazira na trgovini željezom iz Kranjske i uljem iz Dalmacije.<sup>39</sup>
- Altro importante articolo di commercio erano le pelli gregge e conciate (*coria alemanna o teutonica; pelles magnae de Alemmania, cruda coria bona et mercimonia*) provenienti anche esse dalla Carniola, anzi quasi esclusivamente da Lubiana. Non meno vivo era il commercio del legname, importato per la massima parte dalla Croazia marittima, specialmente dal vicino dominio de' Frangapani, per la via di Buccari, dove veniva raccolto e imbarcato. Il legname veniva importato a Fiume o bell'e lavorato, o per essere lavorato nelle segherie che la città possedeva. Legni lavorati erano le assi grosse (*plandroni*) e sottili (*assides o tabulae seccaticiae*), le travi (*trabes*), poi *zabroni e cosolcii* (impossibili a determinarsi), e finalmente i remi da galea (*remi a galea*). L'esportazione del legname era diretta prima di tutto verso l'Istria veneta e verso Venezia stessa, che non ne aveva mai abbastanza, poi verso lo Stato pontificio e finalmente verso la Dalmazia. Abbiamo notizia anche d'un carico di legname diretto a Patrasso.<sup>40</sup>
- Com'è naturale, principale articolo d'importazione era il frumento, che veniva misurato a staia e a staroli. Il prezzo medio era di circa una lira (ad 15 a 25 soldi) ogni staio.<sup>41</sup>
- Tra le merci che venivano importate a Fiume dalla parte del mare, per prendere poi la via dell'interno primeggia l'olio. Non che Fiume fosse allora, com'è ora, sprovvista d'ulivi, ché anzi abbiamo notizie certe

<sup>33</sup> Sveti Vid - Zbornik, ICR, Rijeka 1995., str. 39. (Darinko Munić: *Delta spasa, prvo privezište i odmoriste*)

<sup>34</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 34.: „dictus Rainaldus debeat barchusium reduci facere in *fluvium ubi nunc est*“. (Liber Civillum I. vol. p. 247)

<sup>35</sup> Gigante Silvino: *Fiume nel quattrocento*, Stabilimento tipo-litografico di Emidio Mohovich, Fiume 1913., str. 115.

<sup>36</sup> Alfredo Fest: *Fiume all'epoca della prima guerra napoleonica (1797)*, Bullettino della Deput. Fiumana..., supl. Vol. II, 1912., str. 5.

<sup>37</sup> Gigante Silvino: *Fiume nel quattrocento*, Stabilimento tipo-litografico di Emidio Mohovich, Fiume 1913., str. 119.

<sup>38</sup> Gigante Silvino: *Fiume nel quattrocento*, Stabilimento tipo-litografico di Emidio Mohovich, Fiume 1913., str. 120.

<sup>39</sup> Ferdo Hauptmann: *Rijeka od rimske Tarsatike do Hrvatsko-ugarske nagodbe*, Matica hrvatska, Zagreb 1951., str. 33.

<sup>40</sup> Gigante Silvino: *Fiume nel quattrocento*, Stabilimento tipo-litografico di Emidio Mohovich, Fiume 1913., str. 104.-105.

<sup>41</sup> Gigante Silvino: *Fiume nel quattrocento*, Stabilimento tipo-litografico di Emidio Mohovich, Fiume 1913., str. 110.

essere stata questa, insieme con la vite, una delle piante più diffuse e coltivate nel nostro territorio. Ma, certamente la produzione, per abbondante che, relativamente fosse, bastava all'uso che ne faceva la cittadinanza e poco poteva rimanercene per farne traffico. Non meno importante dell'importazione dell'olio era quella del vino.<sup>42</sup>

- Tutti i mercanti di una certa importanza erano pure armatori di navi maggiori o minori, secondo le loro condizioni. Tra gli armatori maggiori erano Nicolò de Barnis, Nicolò Micolich, Adamo da Fermo, Bartolomeo Matteuccida Fermo e Matteo di Donato. c'erano anche quelli che possiedevano delle navi in società, spesso una nave sola, precorrendo le odierni società di navigazione.<sup>43</sup>
- Sfogliando il vecchio libro evocatore di quei tempi lontani, varie forme di navi si delineano davanti ai nostri occhi, così il "battello" (*batellum*) la maggiore delle navi mercantili, il "naviglio" (*navigium*), la "caracca" (*carachia*), la "cocca", pure grosse navi; poi la "marciliiana", il "barcusio", e infine la "barca" e la "brazara", navicelle minori. Col nome di "linter" sono designate le barchette piccole.<sup>44</sup>
- Ribolov stanovnika Rijeke spominje se već od početka XV stoljeća.<sup>45</sup>

#### 1404.

- Nel 1404 un mercante di Venezia, un tal Giovanni, caricata la sua nave di vino ed altre merci nel porto di Fano, navigava nel Quarnero verso il porto di Segna, per smerciarvi il suo carico. i Fumani, avvistata la nave, la inseguirono con due barche armate, la raggiunsero e pretesero dal proprietario il pagamento del dazio. Avendolo quegli rifiutato, essi entrarono a forza nella nave, uccisero il mercante, che cercava d'opporsi, sequestrarono la nave con tutto il carico e in gran trionfo la condussero a Fiume. La Signoria veneta, avutane novella, protestò e richiese la restituzione delle cose sequestrate e la punizione dei colpevoli, perché il dazio preteso dai Fumani "era contrario alla giustizia e a ogni consuetudine".<sup>46</sup>

#### 1426.

- Na pomorskoj karti koju je izradio mlečanin Iacoppo de Giroldis naznačeni su **Fiume**, Bocari, Bokarici itd.<sup>47</sup>

#### 1431.

- **Reka, Rika, Rijeka** - traduzione croata di Fiume - figura per la prima volta in un documento croato del 1431, né mai si legge in documenti fiumani, segno evidente che questo nome non fu mai ufficiale né usato dai cittadini, ma solo dai Croati fuori di Fiume.<sup>48</sup>
- Sklopljen je prvi trgovački ugovor između Rijeke i Venecije u kojem je predviđeno da se dovoz žita i vina u Rijeku obavlja uglavnom samo mletačkim brodovima. Godine 1431. Reinprecht IV. (Ramberto II<sup>49</sup>) pribavi Rijeci u Mlecima prvi trgovački ugovor<sup>50</sup> secondo il quale venivano concesi tutti quei privilegi commerciali che erano stati fino allora accordati ai Frangipani, signori di Segna.<sup>51</sup>

#### 1438.

- **La pesca del tonno nel seno di Preluca era libera ai pescatori di Fiume e Castua.** *Toncho piscator* je prvo zabilježeno ime riječkog ribara (1438.); slijedi *Andreasio piscatore* (1451). Tada već postoje razlike između majstora-ribara, vlasnika ribolovnih sredstava i običnih ribara, koji spomenuta sredstva uzimaju u zakup.<sup>52</sup>

#### 1443.

- U Rijeci se rabe 4 jezika: **talijanski** u brodogradnji i trgovini, **njemački** u trgovini i upravi, kao i **latinski**, kojim se zapisuje sve dogovorenio i ugovorenio, te **hrvatska ekavska čakavština**, koja snagom svoga etničkog podrijetla kroatizira mnoge strane riječi: dapače, ona zbog lakšeg sporazumijevanja tada stvara osnove fijumanskoga dijalekta. Zato ne začuđuje odlučni zahtjev Gradskog vijeća (28 dicembre<sup>53</sup>) 1443. (pozivom na zakletvu danu gospodaru Walsee-ovcu) za uvođenjem latinskog pisma u župu i Kaptol riječki, a Kaptol se upozorava da u svoje redove ne izabire i ne prima osobe nevješte latinskom jeziku. Crkvene se matice vode na

<sup>42</sup> Gigante Silvino: *Fiume nel quattrocento*, Stabilimento tipo-litografico di Emidio Mohovich, Fiume 1913., str. 107.

<sup>43</sup> Gigante Silvino: *Fiume nel quattrocento*, Stabilimento tipo-litografico di Emidio Mohovich, Fiume 1913., str. 114.

<sup>44</sup> Gigante Silvino: *Fiume nel quattrocento*, Stabilimento tipo-litografico di Emidio Mohovich, Fiume 1913., str. 113.

<sup>45</sup> *Pomorska enciklopedija*, Zagreb 1985., tom 7. str. 104.

<sup>46</sup> Gigante Silvino: *Fiume nel quattrocento*, Stabilimento tipo-litografico di Emidio Mohovich, Fiume 1913., str. 45.

<sup>47</sup> Mirko Marković: *Kartograf Ivan Klobučarić i Rijeka*, Adamić, Rijeka 2002., str. 37.

<sup>48</sup> Guido Depoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno III, Fiume 1925., str. 47: *Monum. spect. hist. Slav. III, 244, 245.*

<sup>49</sup> Gigante Silvino: *Fiume nel quattrocento*, Stabilimento tipo-litografico di Emidio Mohovich, Fiume 1913., str. 101.

<sup>50</sup> Ferdo Hauptmann: *Rijeka od rimske Tarsatike do Hrvatsko-ugarske nagodbe*, Matica hrvatska, Zagreb 1951., str. 27.

<sup>51</sup> Gigante Silvino: *Fiume nel quattrocento*, Stabilimento tipo-litografico di Emidio Mohovich, Fiume 1913., str. 101.

<sup>52</sup> Irvin Lukežić: *Riječke glose – opaske o davnim danima*, ICR, Rijeka 2004., str. 65-66.

<sup>53</sup> Silvino Gigante: *Fiume nel secolo XVI*, Bullettino della Deputazione Fiumana di storia patria, Vol. IV, Fiume 1918., str. 84: *Per antica consuetudine al duomo se tenevan gli uffizi divini in glagolito, però al tempo di Ramberto Walsee, il 28 dicembre 1443, il Consiglio decideva che „tutti unanimi si sarebbero con ogni possa adoperati, perché la lingua latine venisse introdotta nella chiesa di Santa Maria... e nel Capitolo“ e tutti i presenti giurarone che nè allora nè mai si sarebbero opposti a ciò.*

hrvatskom i pišu glagoljicom (još u XVI i XVII stoljeću).<sup>54</sup> Da bi svladao otpor tj. neposluh Kaptola i župnika Rambert Walsee je ponovio svoju naredbu 1456.

▪ La notte del 18 giugno del 1443 una marciliana carica di varie merci e una caracca carica di ferro ed altre cose, ormeggiate al largo della città, furono improvvisamente assalite da un brigantino appartenente al famoso condottiere Francesco Sforza, non ancora duca di Milano, uscito a scopo di preda, a quanto pare, dal porto di Fermo. Più volte i rettori scrissero allo Sforza, perché o facesse restituire la roba o risarcisse in qualche altro modo i danneggiati. Ma non riuscendo neppur così a concludere nulla, nel agosto del 1445 per mandato di Reichenburger, *non tamen voluntarie*, come dichiaravano, sequestrarono le merci di quattro mercanti di Fermo.<sup>55</sup>

#### 1448.

▪ La *Tariffa del pesce*, documento raro e importante del 1448<sup>56</sup> (1449.<sup>57</sup>) è redatta in **italiano** nella versione dialettale veneta (ed è il primo atto scritto in italiano).

#### 1449.

▪ Dalla *Tariffa del pesce* risulta che i pesci che allora venivano presi in maggior numero erano i seguenti: Salpa, Cantra, Cantrone, Pesce Bove, Sogliola, Rombo, Passera, Guatto, Rasa, Tonno, Palamida, Menola e Agone. Nella tariffa non sono state indicate separatamente le specie di pesci di qualità inferiore (sardella, ecc.) che venivano vendute a peso.<sup>58</sup> Il *calmieri del pesce* stabilito dal Consiglio comunale di Fiume il giorno 10. gennaio 1449 in italiano (*Die 10 mensis Januarii in lobia Terrae Fluminis Sancti Viti per spectabilem et g(e)n(er)osum virum dominum Jacobum Raunacher capitaneum, Ser Vitum quondsam Ser Mathei, ser Jacobum Micolich, ad presentes iudices: iudicem Stephanum Rusevich, iudicem Mauro Vidonich, iudicem Vitum Barulich, iudicem Nicolaum Micolich, iudicem Stephanum Blasinich, iudicem Tonsam quondam Ser Nichole, iudicem Mateum quondam ser Donati, iudicem Vitum Matronich, ser Georgium Glavinich, ser Georgium filium iudices Stephani omnes consiliarios diete Tere Fluminis unanimes et concordes nemine eorum in aliquo discrepante capta fuit pars isti tenoris; .... slijedi na talijanskem: che ciascheduna persona da qual...).*<sup>59</sup>

#### 1452.

▪ Relativno živa trgovina morem u Rijeci u XIV stoljeću upućuje da je tada postojala i brodogradnja - iako to rijetki dokumenti ne spominju. Određeno, ističe to jedan dokument iz 1452. godine, koji spominje brodogradilište na morskoj obali Rijeke, "...in *Chantero* in litore maris ante dictam terram Fluminis...".<sup>60</sup>

#### 1472.

▪ Prikaz Kvarnera na pomorskoj karti koju je 1472. izradio najglasovitiji sastavljač pomorskih karata XV stoljeća Gratiosus Benincasa za nas je posebno zanimljiv jer je zabilježio prilično obilje naše toponimije, premda na talijanskoj jezičnoj verziji (Fiume, San Martin, Bucari, Bucarici, Segna, San Giorgio, Pago).<sup>61</sup>

#### 1489.

▪ Nel 1489 Federico III emanava un decreto secondo il quale l'esportazione marittima dei prodotti di tutte le provincie austriache doveva prendere la via di Trieste, dal che, com'è logico, il commercio di Fiume ebbe un corpo mortale.<sup>62</sup> (Pochi anni dopo (nel 1493) estese questo monopolio d'esportazione anche all'importazione - almeno per la merce più importante, *l'olio*, che non poteva venire importato se non passando per le dogane di Trieste o di Duino. Così ai Fiumani non restava quasi altra risorsa di guadagno che l'antichissima occupazione della costruzione navale.<sup>63</sup>)

## XVI stoljeće:

▪ Il commercio, che al tempo dei conti di Walsee era stato tanto florido, in sullo scorso del secolo XV andò decadendo e fu quasi nullo nel cinquecento, riducendosi soltanto a sopperire ai bisogni della popolazione. Di

<sup>54</sup> Darinko Munić: *Od prapovijesti do kraja XVII stoljeća*, Županija primorsko-goranska, ICR, Rijeka 1996., str. 113.

<sup>55</sup> Gigante Silvino: *Fiume nel quattrocento*, Stabilimento tipo-litografico di Emidio Mohovich, Fiume 1913., str. 116.

<sup>56</sup> Giovanni Kobler: *Memorie per la storia della liburnica città di Fiume*, Fiume 1896, Volume II., str. 113 i Vol. III str. 248: **1448**

<sup>57</sup> Alfredo Fest: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno XIII-XIV, 1935-36., str. 16: nel **1449** (isto i Susmel)

<sup>58</sup> Alfredo Fest: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno IX, 1931., str. 90.

<sup>59</sup> Edoardo Susmel: *Fiume attraverso la storia dalle origini fino ai nostri giorni*, Fratelli Treves Editori, Milano 1919., str. 50. (Gigante Silvino: *Fiume nel quattrocento*, str. 150.: (...compilata il 1º gennaio (pogrešno?)

<sup>60</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žih: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 34.

<sup>61</sup> Mirko Marković: *Kartograf Ivan Klobučarić i Rijeka*, Adamić, Rijeka 2002., str. 37.-39.

<sup>62</sup> Gigante Silvino: *Fiume nel quattrocento*, Stabilimento tipo-litografico di Emidio Mohovich, Fiume 1913., str. 126.

<sup>63</sup> Alfredo (Aladár) Fest: *L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume* (Corvina, Budapest, 1935), str. 52.

quel vivo commercio di transito tra la Carniola e l'interno dell'Austria in generale e i porti italiani dell'Adriatico s'era perduta ogni traccia.<sup>64</sup>

- Početkom XVI stoljeća, kada Rijeka redigira svoje stare statute u jedinstvenu zbirku, već u glavi 17. prve knjige utvrđuje odredbe o brodogradilištu ("squarum") na morskoj obali. U njemu su naprave za izvlačenje i porinuće broda, "preaeparamenta ad trahendum et varrandum naviglia", za korištenje brodogradilišta plaćaju se određene pristojbe prema veličini broda, počevši od 300 do 1000 stara nosivosti (1 riječki star oko 38 litara). Naplata tih pristojbi, vezana s obvezom održavanja naprava brodogradilišta, davala se dražbom u godišnji zakup.<sup>65</sup>
- Pomorska privreda Rijeke nalazi se u opadanju. U ovom periodu dolazi i do oštrog sukoba između Rijeke i Bakra, tada glavnog stovarišta soli za cijelu Hrvatsku. U pitanju su bili suprotni trgovački interesi Zrinjskih (Bakar) i Habsburgovaca (Rijeka).<sup>66</sup>
- Le navi più usate allora dai nostri mercanti, quelle di qui si trovano cenni più frequenti ne' libri de' cancellieri di que' tempi, erano il *naviglio*, detto anche *grippo*, e la *marcilliana*, nave questa di media grandezza, poi il *gripetto*. Abbiamo notizia di grippi grossi della portata d'ottocento staia e di minori che non oltrepassano i duecento, di marcilliane la cui portata variava da quattrocento a seicento staia, di grippetti e barche di cui non conosciamo la capacità ma che si capisce dover essere state di proporzioni modeste.<sup>67</sup>
- Se un navigante trovava qualche nave abbandonata, sembra che avesse diritto di tenersela, se nessuno la reclamava. Presentandosi però il proprietario, o altri avente diritto a richiederla, essa doveva venir stimata e chi l'aveva trovata riceveva metà del valore.<sup>68</sup>

#### **1510.**

- Era passato poco più di mezz'anno dalla triste giornata della distruzione e Fiume già era munita di un porto nuovo, come notava Polani, non senza sgradita sorpresa.<sup>69</sup>

#### **1511.**

- Četiri riječka brigantina (cum 25 homini per un<sup>70</sup>) pod vodstvom Andrije Jakominiča napadaju Mlečane u Kvarneru, ali za odmazdu, Rijeka je ponovo napadnuta i drugi put u tri godine izložena pljački, paležu i ubojstvima.

#### **1529.**

- Paval kalafat (o kojem je riječ i u prilogu V 489 iz g. 1529) jedan je od često spominjanih brodograditelja u Rijeci. Brodogradilište je bilo na morskoj obali pred gradom kao i na obali Rječine (isp. *Fest u Bulletino III* 75). Nije jasno što ovdje pisar (blagajničkog registra) misli pod »mostom« koji je popravlja. Svi riječki historičari tvrde da mosta preko Rječine nije još bilo u XVI stoljeću. Prema tome ovdje će se raditi ili o nekom pristanišnom mostu (koji se vidi na pr. na staroj veduti grada iz g. 1579, reproducirana u Koblera II i u Bulletino III) ili o pomicnom mostu koji se spominje na gornjim vratima grada još g. 1437. (isp. *Fest u Bulletino III* 51) ili o nekom mostu preko gradskog opkopa (jarka).<sup>71</sup>

#### **1532.**

- Che la denominazione *Fiumara* fosse in uso lo dimostra pure una vendita di un "grippo posto in Flumara", vendita conclusa il 30 ottobre 1532.<sup>72</sup>

#### **1533.**

- „L'importanza di Fiume nel secolo XVI“, scriveva l'ungherese Teodoro Botka sul Budapesti Szemle nel 1868 „deriva anche dal fatto che in quei tempi Fiume era l'unico scalo per i viaggi in Oriente. Sappiamo infatti che diversi ambasciatori (ungheresi) presso la Porta, per recarsi a Costantinopoli, passavano per Fiume: così uno Schepper il 28 aprile 1533 e un Giovanni Bariza tanto nell' andata (marzo 1536) che nel ritorno (agosto 1536)“.<sup>73</sup>

<sup>64</sup> Silvino Gigante: *Fiume nel secolo XVI*, Bullettino della Deputazione Fiumana di storia patria, Vol. IV, Fiume 1918., str. 103.

<sup>65</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žiba: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 34.

<sup>66</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>67</sup> Silvino Gigante: *Fiume nel secolo XVI*, Bullettino della Deputazione Fiumana di storia patria, Vol. IV, Fiume 1918., str. 107.

<sup>68</sup> Silvino Gigante: *Fiume nel secolo XVI*, Bullettino della Deputazione Fiumana di storia patria, Vol. IV, Fiume 1918., str. 112: Ciò risulta da una lettera del dicembre 1545.

<sup>69</sup> Silvino Gigante: *Fiume nel secolo XVI*, Bullettino della Deputazione Fiumana di storia patria, Vol. IV, Fiume 1918., str. 22.

<sup>70</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918*, (a cura di Mario Dassovich), Li Causi Editore, Padova 1982, str. 73.

<sup>71</sup> Vjekoslav Štefanic: *Riječki fragmenti – Glagoljica i u riječkoj općini*, Historijski zbornik JA, Vol. 3 No. -, 1960., str. 245.

<sup>72</sup> Guido Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 22.

<sup>73</sup> Armand Hodning: *Fiume italiana e la funzione antigermanica*, Athenaeum, Roma 1917., str. 71. (cit. *Bulletino della Deputazione fiumana di Storia Patria*, vol. I, pag. 152. Fiume, 1912)

**1568.**

- Dovršena izgradnja drvenog gata (detto „*palificata*“<sup>74</sup>) nasuprot gradskih vrata. Važnije lučke operacije obavljale su se na obalama ušća Rječine koje je bilo duboko uvučeno u kopno, na mjestu današnjeg Školjića. Ušće Rječine prvotno je imalo drvne obale koje su poslije zamijenjene zidanom obalom.
- Era stato concesso dall'imperatore alla Comunità sin dal 1568 il diritto di riscuotere dai pescatori il dodicesimo del pesce.<sup>75</sup> Il dazio del pesce venne dato in appalto dal 1672 al 1775, nel 1787 esso fu abolito, ma siccome il Comune ne aveva avuta una perdita, e la popolazione nessun utile, esso fu ripristinato nel 1796.<sup>76</sup>

**1575.**

- Dal 1575 al 1752 il Comune di Fiume amministro il Porto e l'Ufficio di Sanità, perciò esercitava soltanto i diritti portuali e sanitari sulla riva orientale della Fiumara.<sup>77</sup> È questo che riscuote da tutte le navi che vi entrano la tassa dell'*alboraggio* e ne esenta i cittadini fiumani, è esso che concede “la libera pratica” ai navigli e ne esamina la “fede di sanità”. Le spese di manutenzione, notevolissime, vengono sopportate dal Comune di Fiume che provvede ai lavori necessari, che aumentano gradatamente d'importanza e gravità, causando gravi imbarazzi finanziari alla città, spese e lavori che possono essere documentati attraverso secoli.<sup>78</sup>

**1586.**

- La rivalità fra i porti di Fiume e Buccari era talmente sentita anche nel secolo precedente (XVI) che i rappresentanti di Fiume in una riunione convocata a Graz il 25 febbraio 1586 per l'esame del problema delle monete da usare nei territori adriatici, prospettarono all'arciduca Carlo l'opportunità dell'acquisto dei beni Zrinyani (Vinodol coi porti Buccari e Buccarizza), anticipando quel programma che verrà attuato coll'istituzione della Provincia Mercantile 150 anni dopo.<sup>79</sup>
- Klobučarić je 1586. izradio zemljovid Riječkog zaljeva u boji. To je prva poznata karta Kvarnera, na kojoj je Rijeka smještena na svom ispravnom položaju. Na njoj se jasno vidi da kvarnerska obala kod Preluka naglo skreće u pravcu juga i da od toga mjesta započinje istočna obala Istre. Tu činjenicu prije Klobučarića nitko nije zabilježio tako oštrovidno.<sup>80</sup>

**1589.**

- Marzo 19. La lettera del conte Giorgio Zriny a Carlo arciduca per la liberta del commercio di Buccari. Si laginava che i Fiumani disturbavano quel commercio col far derivare a Fiume i navigli carichi partiti da Buccari, e col farvi pagare la dogana. E accennato il caso speciale di un naviglio, che era stato caricato in Buccari con 260 some di stagno per Venezia, e che i Fiumani, arrestatone il corso, avevano condotto a Fiume.

**1595.**

- Temeljem dvorskog ukaza datiranog u Grazu 19. studenog, nadzor nad lukama, lučkim poslovima i higijensko-sanitetskoj zaštiti u razdoblju od 1595. do 1752. stavlja se pod upravu općine. Općina je za tu svrhu posebno birala dvojicu patricijskih vijećnika.<sup>81</sup> (**Dal 1755 la cura fu assunta dal governo dello Stato.**)
- La tassa portuale, detta *alboraggio*, veniva appaltata annualmente ed era tenue, perché i cittadini erano esenti da gabelle e lo scarso commercio portava pochi navigli forestieri. L'*alboraggio* che si pagava nel porto della Fiumara era circa il triplo di quello che si pagava al pontile d'approdo sito di fronte alla porta principale. Qui, secondo la tariffa del 4 novembre 1595, si pagava un soldo per ogni barca, 2 soldi per una brazzera capace di meno di 100 staia; navi maggiori pagavano 4 soldi per ogni 100 staia di capacità. La tassa medesima si pagava per accostarsi alla riva fino al confine occidentale.<sup>82</sup>
- Dal 1595 il Comune di Fiume esenta gli Uscocchi dal pagamento delle tasse portuali,<sup>83</sup> (4 novembre 1596, ma ne' primi giorni del 1596 avvenne tra i cittadini e quegli ospiti turbolenti un serio tafferuglio che turbò per lungo tempo i buoni rapporti.<sup>84</sup>

**1597.**

- Ai calafati fu vietato di costruire navigli per gli Uskok, i quali perciò minacciavano la città.

<sup>74</sup> Edoardo Susmel: *Fiume attraverso la storia dalle origini fino ai nostri giorni*, Fratelli Treves Editori, Milano 1919., str. 73.

<sup>75</sup> Giuseppe Viezzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 52.

<sup>76</sup> Giuseppe Viezzoli: *Contributi alla storia di Fiume nel Settecento*, Fiume, Società di Studi Fiumani, Anno X – 1932., str. 53.

<sup>77</sup> Giuseppe Viezzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 76.

<sup>78</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 34.

<sup>79</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918*, Li Causi Editore, Padova 1982., str. 139. (**cit. S. Gigante**)

<sup>80</sup> Mirko Marković: *Kartograf Ivan Klobučarić i Rijeka*, Adamić, Rijeka 2002., str. 166.

<sup>81</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 357.

<sup>82</sup> Silvino Gigante: *Fiume nel secolo XVI*, Bullettino della Deputazione Fiumana di storia patria, Vol. IV, Fiume 1918., str. 117.

<sup>83</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 39.

<sup>84</sup> Silvino Gigante: *Fiume nel secolo XVI*, Bullettino della Deputazione Fiumana di storia patria, Vol. IV, Fiume 1918., str. 65.

### 1600.

- Mediante una catena di ferro fu chiusa in Fiume l'imboccatura della Fiumara contro gli Uskoki. (L'autorità del Comune di Fiume si estendeva evidentemente su l'una e l'altra riva, ciò che appare anche più chiaramente dal fatto che nel 1600 (7 aprile) il Comune decide di chiudere il porto con una catena di ferro, senza chiedere perciò il permesso di chicchessia.<sup>85</sup>)
- Gašpar Knezić (zet Gašpara Raaba), vlastitim sredstvima, pokušao gradnju mosta preko Rječine (1600.), mosta koji bi zapravo koristio upravo uskocima.<sup>86</sup>
- I fiumani furono sempre molto gelosi dei loro privilegi concessi dallo Statuto Ferdinandeo, tanto che nel 1600 entrarono in aspro conflitto con il conte Gianfederico Paar nominato nuovo Capitano cesareo di Fiume. Paar si rifiutò di prestare il giuramento prescritto dallo statuto nelle mani del Consiglio e inoltre nominò poco tempo dopo quale membro del Minor Consiglio una persona a lui grata. In risposta all'arbitrio esercitato dal Capitano Paar i consiglieri disertarono le sedute ed egli per tutta risposta promulgò un nuovo regolamento interno assai severo contro ogni forma di opposizione. I fiumani reagirono con estrema fermezza, allorché dovette intervenire lo stesso arciduca che ordinò al Paar di prestare il prescritto giuramento.<sup>87</sup>
- Nel luglio del 1600 una masnada di segnani agli ordini di Juriza Haiduch, respinta dalle mura, devasta le possessioni di Gasparo Chnezich, oltraggia e maltratta lui e i cittadini accorsi alle difese, viola le donne che incontra sul suo cammino.<sup>88</sup>
- A letter addressed from Fiume on 22 October 1600 with handwritten fourfold latin instructions **Cito** (quickly) and **Citiss.mo** (very quickly) to speed the messenger on his way (prva poštanska oznaka?) to a commander of the garrison in Carso. It is an appeal for 200 arquebusiers to march day and night to help Fiume against marauders.<sup>89</sup>
- **Li 29 novembre i Veneziani assediarono Moschenizze, ma furono respinti con gran perdita. (Cronaca di Bogliuno).** Navalili su i na Reku, ale su bili odbijeni.<sup>90</sup>
- Za uprave Ludovika Čikulina Turci su prodrli do Grobniča; bila su to dva brata Mehmedbegovići. Haračili su tri dana, no na povratku dostigoše ih Senjani i oteše im pljen.<sup>91</sup>
- **Ma già prima del 1600 vi era uno squero anche nel sito dove in oggi è la Posta colla vicina isola di case ad occidente.**<sup>92</sup> (Lo squero che un tempo si trovava nella località di San Nicolò, poi nei pressi dell'odierno edifizio delle R.R. Poste e da ultimo in Piazza Scarpa.<sup>93</sup>)

### XVII stoljeće:

- Na početku XVII stoljeća u pomorstvu i trgovini, ali i u općinskoj kancelariji i među vijećnicima, stabilizira se talijanski; latinski se potiskuje iz općine ali penetrira u crkvene obrede. Hrvatski se potiskuje iz upotrebe u općini i crkvi te ostaje jezik puka i privatne komunikacije u obitelji. U grad se naseljavaju kapucini, isusovci i benediktinice; uz ranije augustince, četiri vjerska reda na svega 3.000 stanovnika zaista je - mnogo. Sve su to redovnici obrazovani na najboljim vanjskim sveučilištima, pa po tome znatno odskaču od gotovo samoukog domaćeg klera u Rijeci.
- Početkom XVII st. Rijeka i Senj su se združili u nastojanju da razbiju mletački monopol u plovidbi Jadranom.<sup>94</sup> Ancona, Civitavecchia, Messina e Manfredonia.<sup>95</sup>
- Ribolov tartanama u vodama Rijeke uveli su pri kraju XVII st. napuljski ribari, koji su lovili lađama zvanim *parance*.<sup>96</sup>

### 1602.

- Nel 1602 (31 luglio) pur di poter far fronte alle spese di riparazione del porto, il Comune fa obbligo a tutti i debitori della comunità di pagare, a scanso di espulsione, i loro debiti.<sup>97</sup>
- Preko Rječine nije bilo kuća, osim carinikovog stana na mostu i jednog konačišta u kome se nalazio carinski ured. Kuća je bila drvena sve do 1602. (1627.<sup>98</sup>) kada je sagrađena nova, od kamena, s time da se u slučaju rata može porušiti. Nazivali su je *kuća na prijevozu – casa del tragheto*.<sup>99</sup>

<sup>85</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 39.

<sup>86</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 118.

<sup>87</sup> <http://www.arcipelagoadiatico.it/storia/fiume/FIUME.html> (str. 22)

<sup>88</sup> Riccardo Gigante: *Fiume, Rivista di Società di Studi Fiumani*, Anno I – II semestre 1923., str. 17.

<sup>89</sup> Roy A. Dehn: *The Stamps and Postal History of Fiume 1600-1924*, Levenham, Suffolk 1998., str. 7. (**A marauder (plural marauders) is a bandit, outlaw, raider or such like who moves about in roving fashion looking for plunder.**)

<sup>90</sup> Ivo Grohovac Riječanin: *Negda i sada (Podlistak 1913/14)*, ICR, Rijeka 1999., str. 49.

<sup>91</sup> Radmila Matejić: *Crkva Svetog Vida*, ICR, Rijeka 1994., str. 110.

<sup>92</sup> Kobler: *Memorie...*, Vol. I, str. 160.

<sup>93</sup> Giuseppe Viezzoli: *Contributi alla storia di Fiume nel Settecento*, Fiume, Società di Studi Fiumani, Anno XI-XII – 1933/34., str. 137.

<sup>94</sup> Šime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti*, Vjesnik PAR 38/1996., str. 177.

<sup>95</sup> *Topografia storico-naturale, statistica e sanitaria della Citta e del Circondario di Fiume*, Vienna 1869., str. 163.

<sup>96</sup> *Pomorski zbornik JAZU*, Zagreb 1962., str. 415. (Nikola Čolak: *Naše ribarstvo do pada Mletačke republike*)

<sup>97</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 34.

**1604.**

- Kada je 1604. počeo opadati promet Rijeke na korist primorskih luka, upozorio je knez Ferdinand pismom od 12.5.1604. vlasti u Kočevju, Kostelu, Primanu i Postojni, da se ne služe bakarskom lukom, već da posjećuju „secondo le antiche usanze il porto di San Vito“.<sup>100</sup> (u Rijeci se plaćala carina od 2,5% koje u Bakru nije bilo.<sup>101</sup>)

**1605.**

- Nel febbraio 1605 il Comune ricorre all'aiuto dell'Arciduca chiedendogli un sussidio per i lavori del porto e prende a credito dell'olio, coi proventi della vendita del quale far fronte alle più impellenti necessità.<sup>102</sup>

**1606.**

- Spominje se Salvatore Bovetto, „proto del squero<sup>103</sup> di Fiume et gastaldo della confraternita di S. Michele pro nome dalla marinezza“ koji je sa još 22 riječka trgovca potpisao predstavku protiv mletačkog prodiranja u trgovачke veze s Bakrom na štetu Rijeke.<sup>104</sup>

**1607.**

- In quell'epoca gli Uscocchi erano ospiti, poco graditi sì, ma stabili del porto alla foce della Fiumara, anzi avevano formalmente occupata la capanna del traghettiere alla riva destra del fiume, servendosene di deposito e di luogo do convegno, tanto che nel 1607 il Consiglio decretò di demolirla. Un altro loro recapito era l'"osteria dei Uscocchi" situata di là dalla Fiumara, dove usavano convenire la notte a farvi la divisione delle predi. E non erano i Fiumani i soli a trafficare coi pirati di Segna, ché abbiamo notizia persino di mercanti veneziani, i quali non si peritavano di fare altrettanto.<sup>105</sup>

**1609.**

- Riječki kapetan Stefano della Rovere dopušta ponovnu trgovinu s uskocima.

**1610.**

- Essendo stato riferito ai 29 aprile 1610, che in Buccari e Segna era stata data libera pratica alle persone di un naviglio venuto da Nona con merci sospette, fu deciso in Fiume di assoggettare le provenienze di Buccari e Segna a una contumacia di 40 giorni. (Početak karantenske službe u Rijeci.<sup>106</sup>)
- Venecija je 1910. zbog napada uskoka pod vodstvom Riječana na njene brodove u Bakru, proklamirala u Zadru, da će svaki riječki pomorac, kojega uhvate, biti osuđen na 12 godina na galije, a roba mu zaplijenjena. Ako koji predstavnik Venecije ubije Riječanina, ne će biti kažnjen.<sup>107</sup>

**1611.**

- Nel 1911 avvenne un fatto che per poco non causò una serie collisione con Venezia. Era antica consuetudine de' Fiumani – benché non la troviamo sancita in alcuna patente, di esigere una gabella sul carico delle navi che solcavano le acque di Fiume, anche se transitassero senza fermarsi nel porto. Ora un giorno di quell'anno il mercante veneziano Anton Michele de Selva era uscito dal porto di Buccari con un carico di remi diretto verso Venezia, quando, non avendo egli né annunciato il carico, ne pagato l'*usata competenza* al porto di Fiume, mentre passava davanti alla città, il suo naviglio fu raggiunto da una nave fiumana, rimorchiato fin sotto le mura e dichiarato in cattura fino a tanto che il padrone non avesse pagato la gabella. E facile immaginare lo sdegno della dominatrice dell'Adriatico per la temerità della piccola terra, che oltre a largheggia d'appoggio ai pirati, s'arrogava diritti di padrona del golfo! Lo attesta il bando tremendo proclamato a Zara contro Fiume e le castella limitrofi; in esso sospendeva e vietava loro ogni attività sul mare, pena 12 anni di galera ai contraffattori che cadessero in mano a' Veneziani, concedendo piena libertà ai sudditi veneti di uccider impunemente quanti Fiumani riuscissero a prendere.<sup>108</sup>

<sup>98</sup> Dr. Andrija Rački: *Povijest grada Sušaka*, Tisak Primorskog štamparskog zavoda d.d., Sušak, 1929., str. 163.

<sup>99</sup> Željko Bartulović: *Sušak 1919.-1947.*, Adamić, Rijeka 2004., str. 416.

<sup>100</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 93. (*cit. Silvino Gigante: Rivalità fra i porti di Fiume e Buccari nel secolo XVII*)

<sup>101</sup> Igor Žic: *Kratka povijest Rijeke*, Adamić, Rijeka 2006., str. 39.

<sup>102</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 34.

<sup>103</sup> Silvino Gigante: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno IX, Fiume 1931., str. 161: **najstariji škver?**

<sup>104</sup> Pomorski zbornik, JAZU 1962., str. 1541. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>105</sup> Silvino Gigante: *Fiume nel secolo XVI*, Bullettino della Deputazione Fiumana di storia patria, Vol. IV, Fiume 1918., str. 63.

<sup>106</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>107</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 160.

<sup>108</sup> Silvino Gigante: *Fiume nel secolo XVI*, Bullettino della Deputazione Fiumana di storia patria, Vol. IV, Fiume 1918., str. 72.

**1617.**

- Gli anni meno travagliata, che seguirono la pace di Madrid del 1617, resero possibile un miglioramento della situazione economica di Fiume. Nel movimento mercantile della città furono ancora presenti le merci dei periodi precedenti – „sale, olio, vino, tessuti dalle coste italiane, contro ferro, legnami, pelli del retroterra“ – mentre non apparve assente una certa attività dell’industria di costruzioni marittime. La rilevanza del commercio fiumano con la sponda occidentale italiana risultò confermata dall’esistenza di consoli della municipalità fiumana in varie località della penisola italiana ed in particolare ad Ancona – fin dal secolo XVI – oltre che a Barletta, Manfredonia, Messina.<sup>109</sup>

**1630.**

- Nel 1630 e 1635 il dazio del vino fu raddoppiato per poter sopperire alle spese di manutenzione delle mura e del porto e l’aumento fu chiamato Nuova Imposta, ed era pagato anche dal clero.<sup>110</sup>

**1638.**

- Nel 1638 la Reggenza arciduciale di Graz rendendosi conto dell’importanza del porto di Fiume accorda 5.000 fiorini per cinque anni per l’espurgo e riparazione del porto.<sup>111</sup>

**1642.**

- U Urbaru grada Grobnika sastavljenom 1642. godine stoji, između ostalog i slijedeći propis: “U Ričini nijedan ne smi lovit ribe, pod penu od 25 dukata, budući ova ribarija je začuvana samo za gospodu”. Kako je povijest znanost prilično rastezljiva karaktera, ovaj nam zapis iz grobničkog urbara daje za pravo da tu godinu, sredinu dakle XVII stoljeća, smatramo počecima športskog ribolova u ovom našem kraju.<sup>112</sup>

**1647.**

- Nel 1647 si comincia a parlare della “fabbrica” del porto e nel 1659 si chiede per questa un aiuto all’arciduca Leopoldo.<sup>113</sup>

**1651.**

- Pored pljenidbe brodova koje se smatra krijumčarskim ako zaobiđu Rijeku te uplove u Bakar, štoviše 1651. unajmljeno je 12 naoružanih konjanika koji su na kopnu silom sprječavali trgovce u njihovu kretanju prema Bakru gdje naglo raste trgovina željezom, drvetom, govedima, solju, medom, voskom, vinom itd..<sup>114</sup>

**1664.**

- Nel 1664 (7 settembre) si fa un prestito per riparare il porto.<sup>115</sup>

**1667.**

- Nel 1667 (23 maggio) si ordina ai rivieraschi del corso superiore di riparare le loro rive perché dalla rovina di queste proviene l’imunizione del porto.<sup>116</sup>

**1670.**

- The only accommodation for shipping in the ancient plan (1670) is apparently a wooden pier, some 20 or 30 yards long; at that time Fiume was an open roadstead.<sup>117</sup>

**1674.**

- Još 1674. gradske vlasti traže lokaciju za lazaret, što će se otvoriti tek poslije, 1722. godine.<sup>118</sup>

**1675.**

- Nel 1765 (16 novembre) si creano dei nuovi cittadini per riparare il porto coi proventi delle tasse di cittadinanza e cinque anni dopo si devolvono alla fabbrica del porto altre tasse (1 agosto 1780) e si contrae anche un prestito (17 dicembre) 1780.<sup>119</sup>

<sup>109</sup> Mario Dassovich: *La diaspora fiumana nella testimonianza di Enrico Burich*, Del Bianco editore, Udine 1896., str. 23.

<sup>110</sup> Giuseppe Vizzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 75.

<sup>111</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 35.

<sup>112</sup> 50 godina Športsko ribolovnog društva Luben, ŠRD Luben, Rijeka 1998., str. 8.

<sup>113</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 35.

<sup>114</sup> Petar Strčić: *Rijeka u doba vladavine Leopolda I Habsburga...*, SVETI VID, Zbornik II, ICR, Rijeka 1997., str. 71.

<sup>115</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 35.

<sup>116</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 35.

<sup>117</sup> George Louis Faber: *Fiume and her New Port*, Journal of the Society of Arts, November 16, 1877., str. 1040.

<sup>118</sup> Medved Marko: *Crtice iz crkvene povijesti Rijeke vezane uz odnos kršćana i zdravstva*, Acta med-hist Adriat. 2013.;, str. 120.

<sup>119</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 35.

**1678.**

- Kako je važan položaj igrala Rijeka u trgovini s Dalmacijom, vidi se, što je na Rijeci od 1678. (1690.<sup>120</sup>) bilo sjedište dubrovačkog konzula, koji je imao naročit položaj među svim ostalim dubrovačkim konzulima.<sup>121</sup>

**1680.**

- Riječka luka je prvi put regulirana 1680. godine. Tada je njezina južna obala izravnana, uređeno je ušće Rječine za prihvat brodova, a poravnana je i morska obala zapadno od grada. Tom prilikom izrađen je od strane austrijskog vojnog inženjera K. Sticha plan grada (izvornik u ratnom arhivu u Beču).<sup>122</sup>

**1684.**

- U Rijeci djeluju dva brodogradilišta, jedno uz ušće Rječine gdje je preseljen škver iz Cerovice (Rečice) i drugo na prostoru današnje Žabice.
- Nel 1684 (27 giugno) si decide la riparazione della muraglia del porto “accio le barche vi siano più sicure et il Porto non venghi con tempo amunito”.<sup>123</sup>

**1689.**

- Nell’anno 1689 un nuovo squero, sotto la direzione della confraternita do S. Nicolò, fu piantato sulla piazza della Fiumara; ma quella confraternita fu abolita nell’anno 1788, ed indi nello squero prendeva ingerenza diretta il comune.<sup>124</sup>

**1690.**

- U Rijeci se otvara prvi konzulat, i to Dubrovačke Republike. Naime, dubrovački su senatori 1690. imenovali svoga sugrađanina Petra Svilokosa (latinizirano Svilocossi) službenim konzulom Dubrovačke Republike u, kako se tada običavalo govoriti, *Rijeci Senjskoj*.<sup>125</sup> (vidi 1678.?) Dubrovački su konzuli u Rijeci bili: Kapetan Petar Svilokos (latinizirano Svilocossi), 1690—1703.; Doktor prava Josip Antun Svilokos (Svilocossi) Jurković (pisano Jurcovich odnosno Ghiurcovich), sin spomenutog Petra, vršio razne druge funkcije u Rijeci 1704.-1723.; Dr Martin de Terzi, Riječanin, 1723.-1736.; Marko Antun Orebić, prior Lazareta u Rijeci, po obiteljskom podrijetlu s Pelješca, 1736.-1742.; Ivan Teodor Svilokos (Svilocossi) Jurković, sin Josipa Antuna, na službama u Rijeci, 1742.-1752.; Antun Vito Barčić, iz poznate riječke obitelji, 1752.-1797.; Fortunat Vito Barčić, sin Antuna
- Un piccolo arsenale (brodogradilište) esisteva sin da 1690 sul sito dell’odierna Piazza Scarpa (Jelačićev trg) e la nazione greca chiese di poter ripararecola i due bastimenti „S. Spiridone“ e „S. Niccolò“ nel 1718.<sup>126</sup> Od 1690. godine djelovao je jedan brodograditelj, a do prvih desetljeća XVIII stoljeća upotrebljavan je i stari škver pred gradom, o kojem je brigu i nadzor vodila bratovština sv. Nikole. Prihodi tog škvera namjenjivani su pomoći siromašnim mornarima i njihovim obiteljima.<sup>127</sup>

**1691.**

- Na karti koju je izradio Giacomo Cantelli 1691. Rijeka je označena kao: **Rika - Fiume - S. Vito**.<sup>128</sup>
- Nel 1691, non bastando più i proventi della “nuova imposta”, il Comune fa un prestito “per perfezionare l’opera” (porto).<sup>129</sup>

**1697.**

- Nel 1697 la riva della Fiumara fu munita di palafitte per agevolare l’approdo.<sup>130</sup> (1708. počinje obzidanje)

**1699.**

- Nel 1699 (5 ottobre) la “fabbrica di Fiumara” (il porto) è quasi “ridotta a perfezione”.<sup>131</sup>

**1700.**

- 1700. je iz Barlette dopremljeno u Rijeku 18.272 kabla soli.<sup>132</sup> (1 kabao = cca 52 litre/kilograma)

<sup>120</sup> Foretić Vinko: *Grada u dubrovačkom arhivu za povijest sjevernog Hrvatskog primorja i Istre*, Vjesnik HARiP - sv. 25/1982., str. 412. (Isto i Irvin Lukežić: *Povijest riječkih konzulata*, Adamić, Rijeka 2004., str. 29.)

<sup>121</sup> *RJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 162.

<sup>122</sup> Mirko Marković: *Kartograf Ivan Klobučarić i Rijeka*, Adamić, Rijeka 2002., str. 132.

<sup>123</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 35.

<sup>124</sup> Giovanni Kobler: *Memorie per la storia della liburnica città di Fiume*, Fiume 1896, Volume II., str. 197.

<sup>125</sup> Irvin Lukežić: *Povijest riječkih konzulata*, Adamić, Rijeka 2004., str. 29.

<sup>126</sup> Giuseppe Viezzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 28.

<sup>127</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žihā: *Mrtva mora (istraživanja)*, Zagreb – Budimpešta 2002., str. 35

<sup>128</sup> Mirko Marković: *Kartograf Ivan Klobučarić i Rijeka*, Adamić, Rijeka 2002., str. 122.

<sup>129</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 36.

<sup>130</sup> Giovanni Kobler: *Memorie per la storia della liburnica città di Fiume*, Fiume 1896, Volume II., str. 58.

<sup>131</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 36.

## XVIII stoljeće:

- Nel primo decennio del settecento erano 7 tratte: *Giorgio Gerlicich, Andrea Tricarico, Don Rocco Grabnich, Don Sebastiano Cesare, Niccolò Lettis, Lorenzo Peraz*, nell'inverno le tratte erano divise in due: l'una pescava nell'ottobre, novembre e dicembre, l'altra nel gennaio, febbraio e marzo; nell'estate pescavano tutte. Da una licenza di pesca conosciamo i tratti di costa ove era permesso di pescare: da San Nicolò alla Villa Tudorovich, da questa a Santa Cecilia, dal Convento dei Cappuccini alla Torre Sokol.<sup>133</sup>
- Smještena na ušću Rječine, luka je u XVIII stoljeću bila sve češće zatrpana riječnim nanosima, pa su čišćenja sve učestalija (1705., 1708., 1716., 1720., 1727., 1752.).<sup>134</sup>
- Koliko su riječki brodograđevni radnici bili poznati kao vrsni brodograditelji, vidi se po jednoj kronici iz početka XVIII st. u kojoj se navodi da su većinu kalafata na tadašnjem tršćanskem brodogradilištu sačinjavali naši ljudi iz Rijeke.<sup>135</sup>
- Jedan od prvih škverova bio je škver Krtičin u XVIII stoljeću, vjerojatno u Martinšćici.<sup>136</sup>
- Appena nella seconda metà del secolo XVIII la gente di mare fu posta sotto il controllo dell'autorità marittima ch'era allora il Capitano del Porto. Egli assegnava ad ogni nave il posto d'ormeggio; le navi depositavano la polvere da fuoco in un magazzino a ciò adibito o su una nave nella rada. Il Capitano teneva registro di tutte le navi arrivate e partite, della portata, del manifesto di carico.<sup>137</sup>
- Verso la fine del secolo abbiamo notizia di un progetto di un Mercato del pesce, da costruirsi lungo la riva del mare sulla linea dei nuovi macelli. Paolo Candellari s'obbligo di costruire le baracche per la vendita del pesce e un posto coperto per asciugare le reti. Per il passato si usava vendere il pesce per le vie della città.<sup>138</sup>
- Industrie fiumane dalla proclamazione del Portofranco (1719) alla fine del secolo XVIII:

**Cantieri navali** – 1. Squero davanti alla città, fra Torre civica ed il Bastione di San Girolamo – 2. Squero davanti alla Cappella di S. Andrea – 3. Squero di Santa Cecilia, davanti all'odierna Villa Gorup (detto anche Squero del Pino) – 4. Squero Cattalinich (alle foci della Fiumara, riva destra) – 5. Squero Giustini, Tomicich e Ivancich (alle foci della Fiumara, riva sinistra).

**Cordami per navi** – 1. Silvestro Brunoro – 2. Nicolò Crespi – 3. Anton Giacomo de Orlando (ponte sull'Eneo).

**Pesca** – Compagnie: 1. Don Cesare – 2. Gerlicich – 3. Don Grabnich – 4. Lettis – 5. Peraz – 6. Tricarico.

**Pesce salato** – 1. Fabio de Giustini e C. (1763) (per esportazione in Austria e Ungheria) – 2. Koene e Wendels (1761).

**Remi e alberi per navi** – 1. Ignoti i nomi dei fabbricanti.

**Tela per vele** – Nicolò Sinibaldi.

**Mercato del pesce, del sale e dei grani** – Nello spiazzo davanti alla Tore Civica (Corso V.E. e via Machiavelli).

### 1701.

- 1701. je iz Barlette dopremljeno u Rijeku 23.540 kabla soli.<sup>139</sup>

### 1702.

- 1702. je iz Barlette dopremljeno u Rijeku 23.142 kabla soli.<sup>140</sup>

### 1703.

- 1703. je iz Barlette dopremljeno u Rijeku 11.272 kabla soli.<sup>141</sup>

### 1705.

- Došlo do nemira među riječkim pučanima; povod nemirima bilo je uvođenje nove daće na meso. Demonstranti su zahtijevali svoje pučke zastupnike u gradskim vijećima, ali je sve ostalo po starom.<sup>142</sup>
- Nel'inverno del 1705 una piena del fiume trasporto sabbia e ciottoli verso la riva sinistra dell'Eneo. Si chiese allora all'imperatore il permesso di adoperare i proventi della Nuova Imposta sul vino per riparare il porto.<sup>143</sup>

<sup>132</sup> Ivan Erceg: *Pregled kupoprodaje soli na sjevernom Jadranu krajem 17. i početkom 18. st.*, Vjesnik HAR, sv. 32/1990., str. 36.

<sup>133</sup> Giuseppe Viezzoli: *Contributi alla storia di Fiume nel Settecento*, Fiume, Società di Studi Fiumani, Anno X – 1932., str. 50.

<sup>134</sup> Sveti Vid - Zbornik, ICR, Rijeka 1995., str. 43. (Darinko Munić: *Delta spasa, prvo privezište i odmorište*)

<sup>135</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 96.

<sup>136</sup> Dr. Andrija Rački: *Prilozи k povijesti grada Sušaka*, Sušak 1947., (prepisak 1991), str. 83.

<sup>137</sup> Giuseppe Viezzoli: *Contributi alla storia di Fiume nel Settecento*, Fiume, Società di Studi Fiumani, Anno X – 1932., str. 66. & 71.

<sup>138</sup> Giuseppe Viezzoli: *Contributi alla storia di Fiume nel Settecento*, Fiume, Società di Studi Fiumani, Anno X – 1932., str. 52.

<sup>139</sup> Ivan Erceg: *Pregled kupoprodaje soli na sjevernom Jadranu krajem 17. i početkom 18. st.*, Vjesnik HAR, sv. 32/1990., str. 36.

<sup>140</sup> Ivan Erceg: *Pregled kupoprodaje soli na sjevernom Jadranu krajem 17. i početkom 18. st.*, Vjesnik HAR, sv. 32/1990., str. 39.

<sup>141</sup> Ivan Erceg: *Pregled kupoprodaje soli na sjevernom Jadranu krajem 17. i početkom 18. st.*, Vjesnik HAR, sv. 32/1990., str. 36.

<sup>142</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 141.

<sup>143</sup> Giuseppe Viezzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 62-63.

(Čišćenja i popravljanja luke moralna su se opetovati čak svakih sedam do osam godina (1705., 1708., 1716., 1720., 1727. itd.<sup>144</sup>)

#### **1706.**

- Le galere veneziane confiscavano le navi austriache; così nel 1706 fu sequestrata la galeotta fiumana di Nunzio Tricario e restituita dopo lunghe trattative.<sup>145</sup>

#### **1707.**

- Le tartane paesane e forestiere non potevano pescare che alla distanza di due miglia italiane dalla riva.<sup>146</sup>

#### **1708.**

- Giovanni Kobler navodi da se obale u ušću Rječine obrađuju kamenom, a proto Josip Zamagia koji je nadzirao radove, nazvan je admiralom luke.
- Quasi ogni anno si facevano delle riparazioni nel porto, nel 1708 „dovendosi dar principio alla condotta di pietra lavorata“ fu incaricato il proto Giuseppe Zamagia di invigilare i lavori col titolo di ammiraglio del Porto.<sup>147</sup>
- U bečkim dvorskim vijećima opet se raspravlja o potrebi izgradnje sigurne (vojne) luke - govorilo se da bi najprikladnija bila Kraljevica.<sup>148</sup>
- Nel 1708 (17 agosto) si provvedono pietre lavorate per riparo del porto e l'anno seguente si compera della “pozzuolana d' Ancona” pel molo alla Fiumara.<sup>149</sup>

#### **1710.**

- Con dispaccio della ces. reggenza in Graz dd. 8 agosto la municipalità di Fiume fu invitata ad esternarsi sopra la domanda della città di Trieste tendente ad essere dichiarata porto franco. (L'originale e nell'archivio civico).
- Nel 1710 (12 agosto) si fa un nuovo prestito per terminare tanto la palificata quanto il molo alla Fiumara.<sup>150</sup>

#### **1711.**

- Započinje vladavina Karla VI, mlađeg brata Josipa I. Njegove vladarske sklonosti bile su uvelike usmjerene prema Jadraru i razvoju pomorstva. Prvi je habsburški vladar koji je shvatio važnost Jadranskog mora za razvoj austrijske trgovine, pa je počeo obnavljati luke i graditi prometnice koje su ih spajale sa zaledem.

#### **1712.**

- La Compania Orientale assorbi tutto il commercio dell'olio e danneggiò i negozianti fiumani, la popolazione non ebbe alcun utile perchè l'olio non poteva essere venduto in città senza pagare il dazio. Nel 1712 l'imperatore dispose che arrivata nel porto della Fiumara una nave con olio, si potesse venderlo alla minuta per tre giorni vicino alle Porte della città. Negozianti d'olio erano: Minoldi, Orlandi, Zandonati, Nicolò Marotti, Marko Cherne e Giuseppe Mataresse.<sup>151</sup>

#### **1716.**

- Nel gennaio 1716 una piena asportò nuovamente la palificata, la città non avendo denari, chiese un sussidio all'imperatore onde costruire un suolo di pietra.<sup>152</sup>
- Car Karlo VI. provodi regulaciju cesta koje Monarhiju povezuju s morem. Rijeka proširuje cestu što vodi od Sv. Mateja do Lipe kako bi postala prohodna za kola.

#### **1717.**

- Nel 1717 non si possono neanche riparare le strade, causa i debiti contratti per la manutenzione del porto.<sup>153</sup>

#### **1718.**

- Essendo frequentata da numerosi imbarcazioni, sull'isola (Scoglietto) fu costruito uno squero, detto di San Nicolò, e nel 1718 il costruttore navale Vincenzo Catalinich ebbe la concessione di fabbricarvi bastimenti, ma

<sup>144</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 361.

<sup>145</sup> Giuseppe Vizzoli: *Contributi alla storia di Fiume nel Settecento*, Fiume, Società di Studi Fiumani, Anno X – 1932., str. 10.

<sup>146</sup> Giuseppe Vizzoli: *Contributi alla storia di Fiume nel Settecento*, Fiume, Società di Studi Fiumani, Anno X – 1932., str. 53.

<sup>147</sup> Giuseppe Vizzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 63.

<sup>148</sup> Darinko Munić: *Od prapovijesti do kraja XVII stoljeća*, Županija primorsko-goranska, ICR, Rijeka 1996., str. 170.

<sup>149</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 36.

<sup>150</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 36.

<sup>151</sup> Giuseppe Vizzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 24-25.

<sup>152</sup> Giuseppe Vizzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 63.

<sup>153</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 36.

sembra che il luogo non fosse più adatto, perché l'anno dopo otteneva il permesso di impiantare un cantiere sotto Sušak ove si è conservato attivo fino agli anni recenti.<sup>154</sup>

• Il consiglio segreto dell'Austria Interiore scriveva (18.II.1718): „*Siccome tutte le autorità interpellate sono del parere che Fiume s'abbia da prescegliere invece di Trieste, propone che ambedue le città godano i medesimi privilegi, l'erario non avrà alcun danno e i negozianti esteri avranno piena libertà di scegliere tra Fiume e Trieste e così quest'ultima potrà finalmente rifiorire. Fiume potrà essere la porta verso l'Oriente se S. M. vorrà fare delle nuove conquiste. Gli abitanti di Fiume sono molto più versati nelle questioni commerciali che i triestini.* (la città contava allora appena 4.000 anime mentre Trieste ne aveva 6.000)“.<sup>155</sup>

### 1719.

- Carskim patentom od 18. ožujka Trst i Rijeka proglašeni su **slobodnim lukama (porto franco)**.<sup>156</sup>
- Il 1.º aprile del 1719 il capitano cesareo di Fiume, barone Domenico Lorenzo de Montanari pubblicò la patente sul Porto-franco.<sup>157</sup> A dimostrare l'importanza commerciale ed industriale raggiunta dalla città del Quarnaro vale la testimonianza del Metrà secondo cui Fiume possedeva sei „raffinerie“ di zucchero, le quali „sono così ampie e così bene organizzate che non si sa se ve ne siano delle simili in Europa“. Il valore delle merci nei magazzini ascendeva ad oltre un milione di fiorini. Aveva, inoltre, cinque distillerie di liquori, quattro cererie, una fonderia, un pastificio, parecchi cantieri navali e ben quindici manifatture di tabacchi.<sup>158</sup>
- Nakon proglašenja Rijeke slobodnom lukom 1719. trgovinski i pomorski poslovi Rječke općine dolaze pod sve veći nadzor državnih oblasti.<sup>159</sup>
- L'anno 1719 può essere considerato quale anno di nascita delle industrie fiumane, avendo l'istituzione del Portofranco suscitato nei Fiumani un vivace spirito d'iniziativa, ed attratto nella città numerosi stranieri allettati dalle eccezionali franchigie. In contrasto con quanto avvenne a Trieste, a Fiume non accorsero mercanti e avventurieri levantini ed ebrei, ma soltanto cittadini di vari stati italiani (veneti, pontifici, sudditi del Reame) e qualche fiammingo, danese o inglese. Sorsero in breve molteplici industrie: cererie, concerie, fabbriche di cordami, setifici, grandi e piccole manifatture del tabacco, nuovi cantieri navali (squeri).<sup>160</sup>
- **Car Karlo VI. predložio da se u Trstu i Rijeci izgrade lazareti.**<sup>161</sup> Venne scelto il territorio tra l'odierna Manifattura di tabacchi e l'Ospedale di Santo Spirito. Esso comprendeva la casa del priore, quelle del cappellano e del personale e del personale sanitario e la cappellina di San Carlo.<sup>162</sup>
- 1719. Rijeka postaje centar gradnje brodova za Kr. istočnu kompaniju.<sup>163</sup>
- **Kad je Rijeka proglašena slobodnom lukom 1719. godine, briga o uređenju korita Rječine postaje državnom brigom pa se na ušću s obje strane grade gatovi, od kojih je gat na lijevoj obali produžen za 47 metara. Tako se gat uz lijevu obalu sve više produžavao u more da bi, po projektu iz 1856., bio zaokrenut prema zapadu, što je ostvareno 1871. godine, a to je zapravo, početak kasnije Luke Baross.**<sup>164</sup> (kasnije luka kralja Aleksandra)

### 1722.

- Lazaret sv. Karla Boromejskog<sup>165</sup> (od 1722. do 1724. izgrađen po projektu Antonija de Verneda, [1693.-1774.]), s prvom zidanom lukom (malim umjetnim bazenom) **Mandrać**<sup>166</sup> u koji se ulijevao Škurinjski potok na području današnjeg KBC-a u Rijeci kao prihvatilište za brodove iz rizičnih luka. Nad ulazom uklesan je natpis o njegovoj gradnji koji stoji još i danas. (**Prva karantena u europskom pomorstvu bila je uvedena u Dubrovniku još 1377. godine**). Svaki je brod morao imati naročiti zdravstveni certifikat sa slikama Sv. Vida, Madone i Sv. Modesta, uz naznačeno odobrenje za slobodnu plovidbu.<sup>167</sup>

<sup>154</sup> Giacomo Scotti: *Fiume cent'anni e più secoli alle spalle*, Tiskara Zambelli, Rijeka 2011., str. 61. (piše o 1911.)

<sup>155</sup> Giuseppe Vizzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 17.

<sup>156</sup> Giovanni Kobler: *Memorie per la storia della liburnica città di Fiume*, Fiume 1896., Volume III, str. 289: **Carlo VI imperatore dichiarava porti franchi le città di Trieste e Fiume, e permetteva di depositare merci nei magazzini camerali e con garanzia di due chiavi anche nei magazzini privati, e di tenervele per 9 mesi senza pagar dazio doganale; indi assicurava, che i commercianti in Trieste e Fiume saranno immuni dall'alloggio militare e dagli oneri personali.**

<sup>157</sup> Giuseppe Vizzoli: *Contributi alla storia di Fiume nel Settecento*, Fiume, Società di Studi Fiumani, Anno X – 1932., str. 20.

<sup>158</sup> Salvatore Samani: *I rapporti politico-costituzionali di Fiume con l'Ungheria*, STUDI FIUMANI (Atti del Convegno – Roma 4 dicembre 1982), str. 24.

<sup>159</sup> *Vodič historijskog arhiva Rijeka*, Pazin – Rijeka 1980., str. 55.

<sup>160</sup> *La zona industriale del Carnaro*, Società del libro italiano, Roma 1941., str. 29.

<sup>161</sup> Kobler: *Memorie...*, Vol. III, str. 203: **Nella storia del Cantù, tomo XIV pag 1025, si legge che in quest'anno fu stabilito in Venezia un lazaretto contro la pesta orientale, il più antico contro quella peste e rispetto al commercio marittimo.**

<sup>162</sup> Giuseppe Vizzoli: *Contributi alla storia di Fiume nel Settecento*, Fiume, Società di Studi Fiumani, Anno X – 1932., str. 22.

<sup>163</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1544. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>164</sup> Radmila Matejčić: *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka 2007., str. 182.

<sup>165</sup> *Temelji moderne Rijeke 1780.-1830.*, MGR, Rijeka 2006., str. 208.

<sup>166</sup> Radmila Matejčić: *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka 2007., str. 184: **danas je na mjestu Mandraća zgrade Pošte 2**

<sup>167</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

- Gli armatori fiumani usavano provvedersi di cordami a Sinigaglia o a Cesena, ma nel 1722 fu aperta la prima fabbrica di cordami di Antonio Giacomo d'Orlando (presso ponte sul Eneo<sup>168</sup>), che fece venire operai e capi tecnici italiani, acciocché insegnassero l'arte ai fiumani.<sup>169</sup>
- Carska privilegirana orijentalna kompanija (osnovana 1719.) dobila (20 maggio<sup>170</sup>) povlasticu da u Rijeci, Trstu i Bakru gradi brodove duže od 60 stopa (oko 20 metara) i proizvodi ostale potrebne plovne potrepštine, te u tu svrhu dovoditi majstore i tehničare iz Nizozemske, Švedske, iz hanseatskog Hamburga i drugih evropskih zemalja i središta. 1732. kompanija pada pod stečaj, a 1742. (1746.<sup>171</sup>) napokon je likvidirana.<sup>172</sup>

#### **1723.**

- Od 1723. Veliko vijeće riječke komune podređeno je (glede trgovinskih i pomorskih poslova) vlasti Unutarnje Austrije u Grazu, a riječki je kapetan izvršni organ za provedbu vladine gospodarske politike. Iste te godine osnutkom Trgovačkog suda oduzeta je riječkom magistratu sudbenost u trgovinskim i pomorskim sporovima.<sup>173</sup>

#### **1726.**

- Spomen o nautičkom studiju uz gimnaziju u Rijeci nalazimo još 1726.<sup>174</sup> Postojao je do 1779. godine.<sup>175</sup>
- Nel 1726 un rescritto della Camera aulica di Graz rileva la necessita di curare la Fiumara “con zelo e sollecitudine, non avendo Fiume altro porto” e il Comune decide lo scavo della Fiumara.<sup>176</sup>

#### **1727.**

- Nel 1727 fu deciso di prolungare i due moli e di scavare il letto del fiume, ma per mancanza di fondi, i lavori non furono eseguiti.<sup>177</sup>

#### **1729.**

- 1729. dozvoljava se brodogradilišta u Trstu, Rijeci i Bakru gradnja brodova dužih od 60 stopa.<sup>178</sup>

#### **1733.**

- Nel 1733 per ordine di Carlo VI si torna a “scavare” il fiume.<sup>179</sup>

#### **1734.**

- Izgleda da je trgovina stokom bila unosnija (od žita), jer je 1734. od sume ukupnog izvoza preko riječke luke, od 300.000 forinti, 200.000 otpadalno samo na izvoz stoke.<sup>180</sup>

#### **1740.**

- Prema izvješćima riječke Trgovačko-industrijske komore u Rijeci na području trsatske općine radilo je jedno brodogradilište već 1740., vjerojatno ono do Fratarske Brajde na prostoru od 274 četvorna hvata (Klen).<sup>181</sup>

#### **1741.**

- Nel 1741 la Camera aulica di Graz invita la città a trovare altre fonti di reddito da destinare per riparare e nettare la Fiumara non essendovi speranza che vi bastino i proventi dell'imposta che, vecchia oramai di un secolo, continua a chiamarsi “nuova”.<sup>182</sup>

#### **1742.**

- Nel 1742 alcuni proprietari di navi protestano per lo stato del porto, rilevando la necessità di aumentare il numero dei pali *di levante*.<sup>183</sup>

<sup>168</sup> *La zona industriale del Carnaro*, Società del libro italiano, Roma 1941., str. 45-50.

<sup>169</sup> Giuseppe Vizzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 25.

<sup>170</sup> Giuseppe Vizzoli: *Contributi alla storia di Fiume nel Settecento*, Fiume, Società di Studi Fiumani, Anno X – 1932., str. 15: **La prima nave costruita fu Il Primogenito (1723), poi la S. Leopoldo e la S. Francesco Saverio.**

<sup>171</sup> *Temelji moderne Rijeke 1780.-1830.*, MGR, Rijeka 2006., str. 44.

<sup>172</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 137.

<sup>173</sup> *Vodič historijskog arhiva Rijeke*, Pazin – Rijeka 1980., str. 55.

<sup>174</sup> Vanda Ekl: *ŽIVA BAŠTINA studije i eseji*, ICR, Rijeka 1994., str. 211.

<sup>175</sup> *RJKEA*, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>176</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 36.

<sup>177</sup> Giuseppe Vizzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 63.

<sup>178</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 95. (Dr. Branko Kojić: *Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vijekove*).

<sup>179</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 37.

<sup>180</sup> Ljubinka Toševa Karpowicz: *Pravoslavna opština u Rijeci (1720-1868)*, Beograd-Rijeka 2002., str. 41.

<sup>181</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 346.

<sup>182</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 37.

<sup>183</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 37.

1745.

- Nel 1745 si cercano fondi per una nuova palificata.<sup>184</sup>

1748.

- Carica Marija Terezija (sciolta la'amministrazione dell'Austria Interiore<sup>185</sup>) osnovala je s ciljem povećanja trgovackih aktivnosti **Primorsku trgovacku provinciju**, (njem. *Österreichisches Küstenland*, tal. *Litorale Austriaco*<sup>186</sup>) koja je obuhvaćala luke: Akvileju, Trst, Rijeku (s Trsatom<sup>187</sup>), Bakar, Senj i Karlobag, cioè tutti i porti della monarchia, a capo della quale stava la Cesarea regia Suprema Intendenza Commerciale con sede a Trieste (**Kraljevska trgovacka intendantura**), allo scopo evidente di dare, agli ordini del Consiglio commerciale di Vienna, una direzione unitaria al traffico marittimo austriaco. Fiume fu assoggettata all'Intendenza soltanto nel 1752 e vi si insediò una Cesarea Luogotenenza, allora affidata al fiumano Felice de Gerliczy.<sup>188</sup>
- Ne derivò a Fiume un forte malcontento, determinato anzitutto dal fatto che la città era abituata da lungo tempo a considerarsi territorio semi-indipendente alle dirette dipendenze del sovrano e senza incorporazioni in alcun organismo provinciale. Un'altra ragione di malcontento per Fiume derivò dal fatto che la nuova sottomissione ad una Intendenza con sede a Trieste faceva temere una più agguerrita concorrenza di Trieste ai danni di Fiume: per secoli infatti i porti di Trieste e di Fiume s'erano divisi il traffico commerciale proveniente dalla Carniola e delle zone retrostanti – e nel secolo XVII c'era stata anche una rivalità tra Fiume e Buccari determinata proprio da quel flusso di traffico – mentre, in assenza di strade attraversanti il Carso croato, il porto di Segna aveva potuto accaparrarsi il traffico commerciale proveniente dalla Croazia e rispettivamente dall'Ungheria.<sup>189</sup>

1749.

- Carskim reskriptom od 11. siječnja zatraženo je od riječke općine da predloži mjere kojima bi se unaprijedila riječka trgovina. U izvještu koji je općina sastavila, nakon savjetovanja sa riječkim trgovcima, na prvom je mjestu istaknuta potreba izgradnje dobre luke.
- Prima introduzione di patenti navigazionali per bastimenti austriaci.

1750.

- In 1750 the *Flaggen Patent* (ship certificate of registry; only for ocean-liner vessels), and also the use of imperial flag became obligatory. In the following years numerous legal and sanitary orders were introduced.<sup>190</sup>

1752.

- Dal 1575 al 1752 il Comune di Fiume amministro il Porto e l'Ufficio di Sanità, perciò esercitava soltanto i diritti portuali e sanitari sulla riva orientale della Fiumara.<sup>191</sup>
- Zbog carske naredbe od 26. siječnja Rijeka je u političkim, vojnim, trgovackim i pomorskim poslovima pala u djelokrug tršćanske intendanture (con ciò, l'amministrazione del porto e della sanità, che il comune aveva tenuto fin dall'anno 1575, passava al capitano imperiale di Trieste.<sup>192</sup>) Kao transmisija između grada i intendance osnovan je iste godine Kapitanat gradskog namjesništva (*Kommerzassessorium*<sup>193</sup>) 1752. – 1776) odnosno (I.R. *Luogotenenza governiale – Cearea Luogotenenza* affidata al fiumano Felice de Gerliczy<sup>194</sup>). U skladu s tim novim ustrojbama riječkom lukom od 1752. ne ravnaju više općinski, nego državni službenici.<sup>195</sup>
- Do 1752. za zdravstvo u Rijeci brinulo se Gradsko vijeće koje je odobravalo licencije protomediku (izbor obnavljan svake tri godine), primaljama, ljekarnicima i kirurzima. Lučki kapetan (istodobno i „kancelar zdravlja“) određivao je prema potrebi, brodovima mjesto kontumacije i nadgledao je. Od 1752., kada brigu o zdravlju preuzima država, organizira se zdravstveni magistrat, a u luci se podiže (1763<sup>196</sup>) zdravstveni kasino (zgrada-ured) s ministrom (upraviteljem), kancelarom (pisarom) i gvardijanima (zakletim nadglednicima). Radi bolje kontrole kontumacije, na obali su postojale stražarske kućice (kažot).<sup>197</sup>
- Brigu o luci i zdravstvu na brodovima preuzele je riječko Namjesništvo, zajedno s pravom naplate lučkih pristojba.

<sup>184</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 37.

<sup>185</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918*, Li Causi Editore, Padova 1982., str. 86.

<sup>186</sup> *Istra kroz vrijeme* (urednik Egidio Ivetić) - Talijanska unija Rijeka, Rovinj 2009., str. 703.

<sup>187</sup> Marica Balabanić Fancini – Margita Cvijetinović Starac: *Trsatska gradina*, PPMHP, Rijeka, 2004.

<sup>188</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918*, (a cura di Mario Dassovich), Li Causi Editore, Padova 1982, str. 111.

<sup>189</sup> Mario Dassovich: *La diaspora fiumana nella testimonianza di Enrico Burich*, Del Bianco editore, Udine 1896., str. 25.

<sup>190</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 1.

<sup>191</sup> Giuseppe Viezzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 76.

<sup>192</sup> Edoardo Susmel: *Fiume attraverso la storia dalle origini fino ai nostri giorni*, Fratelli Treves Editori, Milano 1919., str. 71.

<sup>193</sup> DAR: *Pokrajinski tehnički uredi Rijeka 1924.-1945.*, Rijeka 2010., str. 6.

<sup>194</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918*, (a cura di Mario Dassovich), Li Causi Editore, Padova 1982, str. 112.

<sup>195</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 361.-362.

<sup>196</sup> Giuseppe Viezzoli: *Contributi alla storia di Fiume nel Settecento*, Fiume, Società di Studi Fiumani, Anno X – 1932., str. 178.

<sup>197</sup> Temelji moderne Rijeke 1780.-1830., MGR, Rijeka 2006., str. 84.

▪ Alla fine del 1752 Maria Teresa in una risoluzione riferentesi alla città di Fiume ordina che il molo *orientale* della Fiumara venga prolungato a difesa del Porto e domanda un piano particolareggiato dei lavori nel Porto. Il piano le viene presentato l'anno seguente con la proposta di prolungare la Fiumara, di costruire il molo alla riva sinistra per 25 Klafter di lunghezza (m. 47,415) e di collocare un fortino alla sua estremità, perché quello in allora esistente è ormai troppo entro terra e non può difendere l'entrata del porto. Maria Teresa approva e assegna per i lavori 8.000 Fiorini annui ordinando che i lavori del porto abbiano la precedenza su tutti gli altri progetti. Questi vengono continuati con forti spese ma senza grandi risultati sino al 1782.<sup>198</sup>

#### **1755.**

- Provedena je organizacija konzularne službe u austrijskim lukama.
- Nel 1755 fu introdotto *il diritto d'ancoraggio* pagato da tutte le navi cariche o vuote, per ogni tonnellata 4 soldi. Esenti erano le navi che portavano viveri per la città così pure i traghetti per il solo trasporto di persone. I navigli usavano ormeggiarsi alla palizzata di fronte alla Torre Civica, ove si pagava un minimo diritto di alboraggio (o dazio del nocchiere) e di ancoraggio. Il diritto d'alboraggio (*arboraticum*<sup>199</sup>) era riscosso dal Comune e nel 1752 fu ceduto alla Cassa Commerciale e il Capitano del Porto lo versava all'Intendanza di Trieste.<sup>200</sup>
- 19. giugno 1755 fu introdotto il dazio sulla misurazione dei liquidi che giungevano a Fiume via mare. Fu abolito nel 1784, dopo qualche anno fu ripristinato (1797).<sup>201</sup>
- Prve statistike jedrenjaka Rijeke, Bakra i Senja javljaju se 1755. - Rijeka ima 12 jedrenjaka duge plovidbe (patentiranih) sa 1.394 tona, Senj 21 (patentiran) sa 1660 tona.<sup>202</sup>

#### **1758.**

- Fu costruita una feluca - sorta di nave a vela e a remi - e adibita alla difesa della costa nel 1758 e denominata „*La Prontezza*“, però ad onta del suo nome molto promettente si dimostrò inadatta al servizio, perché troppo pesante.<sup>203</sup>
- Nel 1758 comparve la prima legge austriaca per la marina mercantile.<sup>204</sup>
- Prvi poznati lučki kapetan u Rijeci bio je Giovanni Giuseppe de Gerliczy ili de Gerlicich (1721.-1798.), brat tadašnjeg carskog namjesnika Feliksa de Gerliczyja. Službovao je od 1758. do svoje smrti. Osim toga fungirao je kao zdravstveni provizor, zapovjednik feluke *Prontezza* (brod za obalni nadzor sagrađen 1758.) i pobirač carskih prava nad sidrištem i škverom. Pored tih uglednih funkcija spominje se kao upravitelj bratovštine *Confraternità dell'Immacolata concezione* te vlasnik starog kazališta.<sup>205</sup>

#### **1759.**

- Fu pubblicato l'avvertimento, che i privilegi del porto franco valgono per il commercio *all'ingrosso*, e che il traffico al minuto e riservato ai cittadini.<sup>206</sup>
- 1759. Rijeka ima 27 (26<sup>207</sup>) jedrenjaka i 233 člana posade a Senj 39 jedrenjaka i 334 člana posade.<sup>208</sup> Tih je godina Senj u svakom elementu nadvisivao Rijeku, premda je ona uživala naklonost austrijskih vlasti. Može se stoga reći da je njegovo brodarstvo u nekim razdobljima bilo jače i bolje od riječkoga.<sup>209</sup>

#### **1760.**

- U luku uplovilo 1.318 brodova (656 (668<sup>210</sup>) austrijskih, 528 mletačkih, a ostali su papinski, turski, napuljski i dubrovački).
- Nel 1760 arrivarono a Fiume 1342 navi (669 austriache) e ne partirono 1446.<sup>211</sup>

#### **1761.**

- Nel 1761 olandese Cristiano Koene rimase a Fiume tutto l'autunno insegnando ai pescatori il modo di preparare

<sup>198</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 37.

<sup>199</sup> Pomorski zbornik JAZU, Zagreb 1962., str. 440: *arboraticum* – lučka naknada za boravak i promet u luci prema broju jarbola.

<sup>200</sup> Giuseppe Viezzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 65.

<sup>201</sup> Giuseppe Viezzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 84.

<sup>202</sup> Pomorski zbornik JAZU, Zagreb 1962., str. 155. (Stjepan Vekarić: *Naši jedrenjaci za dugu plovidbu*)

<sup>203</sup> Giuseppe Viezzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 74.

<sup>204</sup> Edoardo Susmel: *Fiume attraverso la storia dalle origini fino ai nostri giorni*, Fratelli Treves Editori, Milano 1919., str. 74.

<sup>205</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 365.

<sup>206</sup> Giovanni Kobler: *Memorie per la storia della liburnica città di Fiume*, 1896., str. 294 = **1759. dok na str. 210. iste knjige = 1758 ?**

<sup>207</sup> Giuseppe Viezzoli: *Contributi alla storia di Fiume nel Settecento*, Fiume, Società di Studi Fiumani, Anno X – 1932., str. 69: **2 Petacchi, 8 Cocche, 2 Pandore, 12 Trabaccoli e 2 Pellighi.**

<sup>208</sup> Sime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti* (Vjesnik PAR, 38/96), Rijeka 1996., str. 190.

<sup>209</sup> Sime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti*, Vjesnik PAR 38/1996., str. 190.

<sup>210</sup> Giuseppe Viezzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 70: **1343 totale, 668 Austriaci**

<sup>211</sup> La zona industriale del Carnaro, Società del libro italiano, Roma 1941., str. 57.

lo scombro salato per mandarlo nell'Austria e in Germania per fare la concorrenza alle arringhe salate. Le prove di scombro non corrisposero alle aspettative, non essendo lo scombro un pesce grasso come l'arringa.<sup>212</sup>

#### 1762.

- Posadu cijele austrijske trgovačke mornarice čini 1.047 pomoraca, od toga 18% Riječana.
- Nel archivio di Vienna si trova una tabella dei marinai immatricolati in Fiume nell'anno 1762, che erano: 190 di Fiume, 202 del dominio di Buccari, 215 di Segna, 108 del dominio di Castua, 132 di Lovrana ed Ika.<sup>213</sup>
- Risoluzione sovrana, che i consoli esteri dei porti austriaci debbano sottostare alle leggi civili e penali ed al loro ordinario del paese, ove dimorano.
- Rijeka je 1762. imala samo 168 pomoraca.<sup>214</sup>
- Nel 1762 risultavano immatricolati presso l'ufficio portuale di Fiume 847 marinai (di qui 190 di Fiume).<sup>215</sup>

#### 1763.

- Nel gennaio 1763 fu formata la *Compagnia Fabio Giustini e Comp.* che s'obbligo d'intraprendere la salatura del pesce non solo dello scombro ma anche di altri pesci; essa godette la franchigia di tutte le dogane tanto negli Stati Ereditari austriaci, quanto in Ungheria ed in Croazia.<sup>216</sup>
- U riječkoj luci je od 1763. postojao Zdravstveni kasino (*Casino di Sanità*) s ministrom, kancelarom i gvardijanima.

#### 1764.

- Prva manufaktura brodskih konopa (Fabbrica cordami) na Škurinju, zahvaljujući poduzetnosti Nicole Crespija užara iz Riminija počela je raditi 15.11.1764. Kvaliteta konopa i užarije što se tu proizvodila pribavila je ovoj tvornici 1802. godine carski dekret o posebnim privilegijama.<sup>217</sup> Iz nje se razvila Riječka tvornica konopa, najdugovječnija gradska firma, propala u najnovije doba (1990. <sup>218</sup> 1996.?<sup>219</sup> 1999.?), poslije više od 230 (235)<sup>220</sup> godina neprekinutog rada.
- In 1764 it was time to classify the ports. Then Trieste, Fiume, Buccari, Zengg and Carlopago were declared main ports, the others having a sanitary office were called by-ports. (Ports not having any sanitary offices are called dead ports.).<sup>219</sup>
- Rijeka je 1764. imala 184 pomorca.<sup>220</sup>

#### 1765.

- Pomorski i trgovački promet je cvjetao, a u gradu su bile dostupne namirnice iz svih krajeva svijeta. Prema podacima o prometu robe iz 1765. zabilježen je uvoz kamenica i kestena iz Venecije; kakaa i papra iz Engleske; kave i datulja iz Turske; slatkiša iz Genove; čokolade iz Trsta; šećera iz Nizozemske; bakalara i haringa iz Hamburga; smokava iz Smirne; mesa i salama iz Firence; badema sa Sicilije; pinjola, pistacija, kolača i tjestfa iz Napulja, riže iz Verone...<sup>221</sup>

#### 1766.

- Una patente doganale del 15 ottobre estendeva il porto franco di Fiume a tutta la città entro le mura.

#### 1770.

- Godine 1770. petnaest trpanjskih brodova (*periodica barca corriera*) prevozili su vladinu poštu iz Dubrovnika u Rijeku. Kad bi jedna donijela poštu iz Dubrovnika ona prijašnja bi s poštom otputovala iz Rijeke za Dubrovnik.<sup>222</sup>
- Nel 1770 il comune costituisce una guardia ad ogni barca o bastimento che si trovi nella Fiumara o alla spiaggia.<sup>223</sup>

#### 1771.

- Since 1771, the road of Fiume has been declared free from all taxes, as the best means to advance commerce

<sup>212</sup> Giuseppe Viezzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 51.

<sup>213</sup> Giovanni Kobler: *Memorie per la storia della liburnica città di Fiume*, 1896., Volume II, str. 93.

<sup>214</sup> Ivan Erceg: *Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije (1776/77)*, Historijski zbornik 1960., str. 405.

<sup>215</sup> La zona industriale del Carnaro, Società del libro italiano, Roma 1941., str. 56.

<sup>216</sup> Giuseppe Viezzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 52.

<sup>217</sup> *TVORNICA KONOPA RIJEKA (1764-1974)*, Rijeka 1974., str. (nema paginacije)

<sup>218</sup> Velid Đekić: *Amate Fiume?*, VBZ, Zagreb, 2007., str. 226.

<sup>219</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 1.

<sup>220</sup> Ivan Erceg: *Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije (1776/77)*, Historijski zbornik 1960., str. 405.

<sup>221</sup> Sanja Krmpotić: *Rijeka – Novi val u gradu dvaju gradova*, iće & piće br. 24, travanj 2011., str. 42.-43. (detaljnije *Adamićeva doba – Tragovi vremena*, PPMHP, Rijeka 2005.- str. 94)

<sup>222</sup> Irvin Lukežić: *Povijest riječkih konzulata*, Adamić, Rijeka 2004., str. 36.

<sup>223</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 41.

between Hungary and the other parts of the world. The great Leopoldian road from this place to Carlstad offers a great advantage to the commerce of the city, the population of which is almost 13,000 inhabitants (1849).<sup>224</sup> permesso di vendita agli uomini e così il numero discese da 15 a 9.<sup>225</sup>

- Abbiamo notizie di uno squero esistente nei pressi dell'odierna Piazza C. Battisti (danas Žabica), quello cioè di Sant'Andrea, ma dopo la costruzione della casa Margan, era stato chiuso (1771).<sup>226</sup>
- U Rijeku uplovilo 3.000 brodova, no samu luku neprekidno zatravaju nanosi Rječine. Koristi se i lijeva i desna obala Rječine i drveni gat pred gradskim vratima, ali se brodovi povremeno upućuju u Bakar i Kraljevicu.<sup>227</sup>
- Quando la strada (Carolina) fu compiuta, nel 1771, Fiume era già, di fatto, un porto ungherese: nell'esportazione di quest'anno il traffico proveniente dall'Ungheria vi figura con 156.763 tonnellate contro le 69.495 rappresentanti il contributo dei paesi austriaci. Siccome, però, la strada passava ad un certo punto nelle vicinanze di Buccari, si presentava il pericolo che il movimento delle merci vi fosse deviato per evitare l'uso di un porto austriaco.<sup>228</sup> Il commercio di Fiume prese tale slancio che secondo una contemporanea descrizione di viaggi, era ancora incerto se il primato marittimo della decadente Venezia dovesse passare a Trieste, oppure a Fiume.<sup>229</sup>

#### **1774.**

- Carica Marija Terezija objavila je (25.4.1774.<sup>230</sup>) zbirku pomorskih propisa pod nazivom ***Editto pubblico di navigazione mercantile austriaca***, u pomorskoj literaturi poznatiju kao zakonik pod nazivom ***Editto***. Sastojao se od sedam dijelova. U prvom djelu naslovljenom *O službi lučkih kapetana* uređeno je pravo upravljanja lučkih kapetana nad lučkim područjem. Edikt je u praksi služio i nakon propasti Habsburške Monarhije, sve do 1945.<sup>231</sup> godine. (od propasti Austro-Ugarske služio je do 1945 talijanski *Codice per la marina mercantile* od 1877.<sup>231</sup>)
- L'*Editto di navigazione marittima* del 1774 stabili i diritti e i doveri dei capitani e dei padroni di navi mercantili, dei piloti e dei nocchieri, nonché il soldo della gente di mare.<sup>232</sup>
- The complete Hungarian translation of this book was published only in 1804 under the following title: "Politicum Edictum, or Orders for the Public Goods towards the Austrian Commercial Navigation", which was simply called Naval Regulation later. This Naval Regulation, apart from some minor modifications, remained valid until 1918 all over the Hapsburg Empire. Although it became obsolete and it was severely criticised, it was not revised. In 1774 the naval school of Trieste, due to the lack of the students, moved to Fiume and was operating there until 1785.<sup>233</sup>
- Listina iz 1774. spominje pristanište „imbarchi e disbarchi a s. Lorenzo“, na ušću Rječine, kraj nekadašnje kuće Vilhar.

#### **1775.**

- È naturale quindi che quando si sparse a Fiume, nel corso del 1775, la voce della progettata abolizione dell'Intendenza di Trieste e dello smembramento della provincia del Litorale, primo ed unanime pensiero dei cittadini fu quello di approfittare dell'occasione per assicurare l'avvenire della città, evitando un eventuale assoggettamento di Fiume a qualche organismo provinciale e svincolando il suo porto dalla concorrenza mercantile di Trieste favorita superiormente a suo danno. Si sentiva però che il rispetto dell'indipendenza provinciale difficilmente si sarebbe ottenuto restando alle dipendenze del governo viennese in cui prevalevano le tendenze centralistiche ed alle menti di cittadini più previdenti si affacciò, con sempre maggiore insistenza, l'idea di un distacco dall'Austria: l'eventuale aggregazione ai paesi della Corona ungarica avrebbe garantito al porto l'afflusso delle merci provenienti da quei paesi, mentre il carattere costituzionale del loro ordinamento avrebbe più facilmente potuto garantire la conservazione delle libertà finora godute dalla città.<sup>234</sup>
- U dubrovačkom arhivu pohranjeni su zdravstveni listovi (nazivani talijanski *Fede di sanità* ili kraće samo *fede*) izdani u Rijeci pod brojevima 1-22, god. 1775.-1807. Oni iskazuju stanje zdravljia luke iz koje je brod otplovio, s popisom posade i putnika, i to često s naznakom odakle su.<sup>235</sup>
- Priliv robe iz Ugarske i Hrvatske porastao je u toku 5 godina (1775-1780) za 405% (ili prosječno godišnje 81%), iz drugih austrijskih zemalja za 320% (ili godišnje 64%), a riječka je proizvodnja uvećana za 85% (ili

<sup>224</sup> Freeman Hunt – William B. Dana: *Merchant's Magazine and Commercial Review*, New York 1849., str. 193.

<sup>225</sup> Giuseppe Vizzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 82.

<sup>226</sup> Giuseppe Vizzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 66.

<sup>227</sup> Petar Stričić: *Od početka XVIII stoljeća do današnjih dana, Županija primorsko-goranska*, ICR, Rijeka 1996., str. 182.

<sup>228</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918*, (a cura di Mario Dassovich), Li Causi Editore, Padova 1982, str. 88.

<sup>229</sup> Alfredo (Aladár) Fest: *L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume* (Corvina, Budapest, 1935.), str. 55.

<sup>230</sup> Vinko Hlača: *Riječka luka kroz pravne propise u prošlosti i sadašnjosti*, SVETI VID, Zbornik II, ICR, Rijeka 1997., str. 202.

<sup>231</sup> Vinko Hlača: *Riječka luka kroz pravne propise u prošlosti i sadašnjosti*, SVETI VID, Zbornik II, ICR, Rijeka 1997., str. 199.

<sup>232</sup> Giuseppe Vizzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno X, 1932., str. 67.

<sup>233</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 1.

<sup>234</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918*, (a cura di Mario Dassovich), Li Causi Editore, Padova 1982, str. 88.

<sup>235</sup> Foretić Vinko: *Grada u dubrovačkom arhivu za povijest sjevernog Hrvatskog primorja i Istre*, Vjesnik HARiP - sv. 25/1982., str. 431.

godišnje 17%). U Rijeci je iz dana u dan rastao, adekvatno novčanom, i fizički volumen roba, prema tome bivalo je sve više i više tovara za brodove.<sup>236</sup>

---

<sup>236</sup> Ivan Erceg: *Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije (1776/77)*, Historijski zbornik 1960., str. 385.

### The first Hungarian period (1776–1809)

#### 1776.

- Kapetan von Benko izradio Plan slobodne luke i grada Rijeke, na kojem je detaljno prikazana struktura utvrđenog Starog grada, izvangradska izgradnja i parcelacija obradivih brajdi i dolaca uz porječje Rječine i na cijelom potezu zapadne obale.<sup>237</sup>
- S većom sigurnošću može se pratiti razvoj brodogradnje Rijeke poslije reinkorporacije Hrvatskoj (1776.-1777.), kada se u Rijeci i okolnim mjestima izrađuje oko 15 tipova brodova, od kojih su neki imali nosivost od 300 do 400 tona.<sup>238</sup>
- U pomorstvu zaposleno 414 osoba, od ukupno 5.132 stanovnika.
- U doba reintegracije (1776.) senjski je plemić Marko Susani najveći brodovlasnik Rijeke. Njegovi su jedrenjaci (4 kojih nosivost iznosi 551 tonu<sup>239</sup>) imali 20% cjelokupne tonaže brodova tada evidentiranih u Rijeci, dok je na njima bilo ukrcano 19% pomoraca riječke trgovačke flote. Susani se zalagao za školovanje djece za pomorački život.<sup>240</sup>
- Rijeka broji 24 brodovlasnika i svlasnika brodova.<sup>241</sup>
- 1776. uplovilo je 1.342 broda a isplovilo 1.081 brod. Najviše ih je bilo austrijske odnosno mletačke zastave.<sup>242</sup>

#### 1777.

- Rječka luka je ograničena na ušće Rječine pa se razmatra mogućnost širenja pomorske djelatnosti na sušačkoj obali, za što je potrebna privola Bakra i hrvatskih vlasti. Prvi zahtjev potječe od 17.7.1777. kada gradsko vijeće Rijeke predlaže kupnju trsatske gospoštije.<sup>243</sup>
- Kroz luku prolazi gotovo 3.000 jedrenjaka, a više od  $\frac{3}{4}$  bili su brodovi pod mletačkom zastavom.
- 1777. uplovilo je 1.404 broda a isplovilo 1.585 brodova. Najviše ih je bilo austrijske te mletačke zastave.<sup>244</sup>
- Riječani imaju 36 brodova sa 2.668 t. nosivosti, svi veći naoružani topovima radi obrane od gusara.<sup>245</sup> Istina, više za 1031 tonu ili 63% negoli godine 1760., ali još uvijek premalo.<sup>246</sup>
- Rijeka ima 186 pomoraca od čega 19 kapetana.<sup>247</sup>

#### 1778.

- Bakar je 13. svibnja proglašen slobodnom lukom (i time upravno izjednačen s Rijekom). Bakarski se municipij proteže od Rječine do Šmrike, ali je kapetan riječki guverner.

#### 1779.

- 23.4.1779. poveljom carice Marije Terezije Rijeka je kao **corpus separatum**<sup>248</sup> proglašena autonomnim područjem u sastavu zemalja sv. ugarske krune. Rijeka se smatra pripojenim dijelom (samostalnim subjektom sa svojom autonomijom) ugarske krune i izlazom Ugarske na more. (The city in 1779-1809 and 1822-1848 and 1868-1918 belonged to Hungary.<sup>249</sup>)
- Prema statističkim podacima u razdoblju između 1779. i 1781. izgrađeno je u Rijeci 9 manjih brodova.<sup>250</sup>

#### 1780.

- Sin dal primo anno dell'annessione il movimento del porto di Fiume prese uno slancio rapidissimo; nel quinto anno del dominio ungherese (1780) il suo valore complessivo si elevo del doppio e mezzo in confronto a quello di prima. Oltre le granaglie venivano già esportati vini ungheresi, granoturco, tabacchi, canape e legnami. L'esportazione delle granaglie prese straordinarie proporzioni durante le prime campagne contro i Francesi combattute in Italia, perche le enormi quantità di grano votate dalle diete ungheresi prendevano in gran parte la via di Fiume per essere trasportate per mare alla volta di Venezia, di Livorno e di altri porti d'Italia per servire ai bisogni degli eserciti accampati nell'Alta Italia.<sup>251</sup>

<sup>237</sup> Arhitektura historicizma u Rijeci 1845-1900., Moderna galerija Rijeka, 2001., str. 60.

<sup>238</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 96. (Dr. Branko Kojić: Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vijekove).

<sup>239</sup> Ivan Erceg: Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije (1776/77), Historijski zbornik 1960., str. 374.

<sup>240</sup> Šime Perićić: Pomorstvo Senja u prošlosti (Vjesnik PAR, 38/96), Rijeka 1996., str. 191.

<sup>241</sup> Ivan Erceg: Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije (1776/77), Historijski zbornik 1960., str. 380.

<sup>242</sup> Ivan Erceg: Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije (1776/77), Historijski zbornik 1960., str. 383.

<sup>243</sup> Željko Bartulović: Sušak 1919.-1947., Adamić, Rijeka 2004., str. 18.

<sup>244</sup> Ivan Erceg: Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije (1776/77), Historijski zbornik 1960., str. 383.

<sup>245</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 147.

<sup>246</sup> Ivan Erceg: Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije (1776/77), Historijski zbornik 1960., str. 381.

<sup>247</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 156. (Stjepan Vekarić: Naši jedrenjaci za dugu lovidbu kroz stoljeća)

<sup>248</sup> Armand Hodning: Fiume italiana e la funzione antigermanica, Athenaeum, Roma 1917., str. 39.: **Corpus separatum adnessum sacrae Regni Coronae**

<sup>249</sup> <http://www.trianonmuzeum.hu/ajanlataink/amivarosunk/89-fiume.html>

<sup>250</sup> Kiril Pajkurić: Grad na Rječini, Jadroagent br. 30/1979., str. 16. (**detaljnije Viezzoli, Fiume 1923., str. 71.**)

<sup>251</sup> Alfredo (Aladár) Fest: L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume (Corvina, Budapest, 1935.), str. 58.

- Priliv robe iz Ugarske i Hrvatske porastao je u toku 5 godina (1775-1780) za 405% (ili prosječno godišnje 81%), iz drugih austrijskih zemalja za 320% (ili godišnje 64%), a riječka je proizvodnja uvećana za 85% (ili godišnje 17%). U Rijeci je iz dana u dan rastao, adekvatno novčanom, i fizički volumen roba, prema tome bivalo je sve više i više tovara za brodove.<sup>252</sup>
- 1780. doplovilo je na Rijeku 1419, u Bakar 285 a u Kraljevicu 90 što manjih što većih brodova.<sup>253</sup> (Eben so wuchs die Schiffahrt; denn in Jahre 1780 kamen nach Fiume 1419, nach Buccari 248 und von Portorè 90 Schiffe, und gingen ab von Fiume 1362, von Buccari 248 und von Portorè 90 grössere und kleinere Schiffe.)<sup>254</sup>
- U 1780-tim Riječani su imali više od 30 vlastitih brodova.<sup>255</sup>

#### 1781.

- Ponovo je zatrpano ušće Rječine zbog čega je bilo potrebno izdubiti i samo dno rijeke. Inženjer Struppi izrađuje poseban projekt za gliboder i predlaže da se u koritu Rječine iskopa jama u koju bi se taložili riječni nanosi (poduzeti radovi ostali su bez rezultata pa su se brodovi upućivali u bakarsku i kraljevičku luku).<sup>256</sup>
- Od 1779. do 1781. na Rijeci je sagrađeno 9 brodova, i to 7 koka, 1 paluka i 1 trabakul.<sup>257</sup>

#### 1784.

- Nel 1784 il r. governatore propose la costruzione di una diga dinanzi alla città poichè le onde del mare cominciavano a lambire le case fabbricate nella parte nuova della città, nel 1785 la diga era già pronta.<sup>258</sup>
- Ma la progettata continuazione della diga (la diga Maria Teresa) procedeva con somma lentezza: in venti anni la prolungazione fu di soli 280 metri - con una media di 14 m all'anno (!). Così l'area interna del porto non comprendeva più di 5 ettari. Il Canale della Fiumara era limitato a un solo ettare di superficie.<sup>259</sup>
- Nel 1784 furono importate a Fiume merci per il valore totale di Fiorini 851.600 (Zucchero greggio 369.000, Cereali 148.000, Caffè 67.000, Sale 54.000, Canapa 48.000, Olio 38.000, Cotone 35.000, Vini 30.000, Pellami 22.000, Tela 19.000, Riso 9.000, Carta 6.000, Limoni 6.000 Fiorini).<sup>260</sup>
- 1784. doplovilo je u bakarsku luku 285 velikih jedrenjača, a otplovilo je 247.<sup>261</sup>

#### 1785.

- Ispred stare Guvernerove palače sagrađen mol dužine 38 m, koji je kasnije zatrpan nasipavanjem<sup>262</sup> a ponovo "iskopan" tj. otkriveni dijelovi kad su se kopali temelji za Palazzo Adria.
- Godine 1785. obala se nasipavanjem pomaknula približno do pravca Ulice Rade Končara, a godine 1808. bila je pomaknuta do Obale JRM (današnja Riva).<sup>263</sup>
- **Carlobago e Segna furono fatti porti franchi.**
- Od 1785. senzale (ovlaštene trgovačke posrednike u trgovačkim poslovima) imenuje trgovački sud, a potvrđuje guverner na temelju pravilnika za izbor senzala grada Rijeke i cijelog Ugarskog primorja, kako je to područje nazvano pod Josipom II. Senzali su obvezni voditi knjige, a za vlastiti račun, sami, ne mogu se baviti trgovinom.<sup>264</sup>
- U razdoblju od 1785. do 1795. sagrađeno je na riječkim brodogradilištima 15 većih i 7 manjih brodova, među njima i jedna kekija od 230 tona, 1 brigantin od 110 tona i 1 tartana od 130 tona.<sup>265</sup>

#### 1786.

- A Fiume, una volta annessa dall'Ungheria, si commerciavano cereali (tra il 1786 ed il 1809 ad una media di tre milioni staia annue), tabacchi, stracci, legname ed altri prodotti rurali tanto da far sorgere il bisogno di nuove comunicazioni.<sup>266</sup>

<sup>252</sup> Ivan Erceg: *Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije (1776/77)*, Historijski zbornik 1960., str. 385.

<sup>253</sup> Dr. Andrija Rački: *Povijest grada Sušaka*, Tisak Primorskog štamparskog zavoda d.d., Sušak, 1929., str. 43.

<sup>254</sup> Franz Rački: *Fiume gegenüber von Croatiens*, Agram 1869., str. 76.

<sup>255</sup> Doba modernizma 1780.-1830., MGR, Rijeka 2006., str. 119.

<sup>256</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 146.

<sup>257</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1545. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>258</sup> Giuseppe Vizzoli: *Contributi alla storia di Fiume nel Settecento*, Fiume, Società di Studi Fiumani, Anno X – 1932., str. 65.

<sup>259</sup> Alfreido (Aladár) Fest: *L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume* (Corvina, Budapest, 1935.), str. 73.

<sup>260</sup> *La zona industriale del Carnaro*, Società del libro italiano, Roma 1941., str. 51.

<sup>261</sup> Viktor Cerić: *Vodič kroz Gornje Primorje od Sušaka do Obrovca*, Udruženje privrednika u Bakru, 1923., str. 42.

<sup>262</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1472. (Ing. Cvjetko Premuš: *Urbanistički razvoj riječke luke*): **Površina nasutog terena u Rijeci iznosi oko 160 ha a količina nasipanog materijala prelazi 30 milijuna kubnih metara.**

<sup>263</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1476. (Ing. Cvjetko Premuš: *Urbanistički razvoj riječke luke*)

<sup>264</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 152.

<sup>265</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 97. (Dr. Branko Kojić: *Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vijekove*).

<sup>266</sup> Federico Pernazza: *La rivalità economica-politica tra i porti di Trieste e Fiume*, FIUME 23, Roma 1992., str. 48.

**1789.**

- Kobler pak tvrdi da je na zapadnom dijelu Pomerija, na jugoistočnom dijelu općine Plase, ispred nekadašnje vile Gorup, već 1789. riječki proto (*costruttore navalis*) Filip Zeniković<sup>267</sup> (1756.-1831.) podigao malo brodogradilište čija će aktivnost potrajati sve do 1870. kada je zemljište uzeto za željeznicu. U blizini tog brodogradilišta rastao je veliki „pino“ (pinija) po kome je taj predjel nazvan (*Al Pino, Vicolo del Pino, Contrada del Pino*, hrv. *Podpinjol*). Prema drugim izvorima, na koja se poziva D. Klen, istom 1806. započelo je djelovati brodogradilište Pod Pinjol na prostoru od 721 četvornog hvata.<sup>268</sup>
- A.I.J. Adamić putuje u Francusku, Španjolsku i Tursku kako bi ishodovao spašavanje očevih brodova zaplijenjenih u lukama Sredozemlja tijekom Francuske revolucije.<sup>269</sup>

**1790.**

- I lavori di maggior mole non furono eseguiti che dopo il 1790 e nei primi decenni dell'ottocento si pensò alla costruzione di un porto capace di accogliere navi di maggior tonnellaggio. Le navi che entravano nel porto erano obbligate a pagare per ogni tonnellata o venti orne o venti staia 3 soldi; per ogni 100 tavole 6 soldi: per un piccolo trave 3 soldi; per uno di maggiori dimensioni 6 soldi; questo dazio o tassa si chiamava *il diritto d'alboraggio* (*alberaggio*<sup>270</sup>) o *dazio del nocchiero*.<sup>271</sup>
- Preko Rijeke je izvršen uvoz robe u vrijednosti 4.112.000 forinti.<sup>272</sup>

**1792.**

- Od 1792. do 1809. izvoz žita preko Rijeke dosegao je godišnju vrijednost od 8 milijuna forinti, a takav rezultat nije bio dostignut sve do izgradnje željeznice.<sup>273</sup>

**1793.**

- Početkom godine tvrtka *Simone Adamich e Figlio* predlaže izgradnju šest topovnjača na račun državne blagajne, a po narudžbi vojnog zapovjedništva.<sup>274</sup>

**1794.**

- 1792.-1794. promet Senja predstavlja tek polovicu tadašnjeg lučkog prometa Rijeke.<sup>275</sup>

**1796.**

- Arruolavansi qui marinai volontari per la flotta del Reno verso la paga mensile di fior. 10, carant. 17 al giorno per la panatica, pane in natura od equivalente, e regalo di 6 fiorini.

**1797.**

- Capitano Simb<sup>276</sup>son, comandante marittimo di Fiume si rivolse al governatore (3 marzo), perché ottenesse da Trieste altre due barche armate (oltre a due che già aveva), e precisamente un grande *sciabecchetto* e una *scialuppa*<sup>276</sup> minore, da potersi usare in servizio d'esplorazione.<sup>277</sup>
- Nel 1797 il controllore navale Vincenzo Cattalinich ebbe l'indulto di fabbricare bastimenti sullo Scoglietto e di aprire il ponte della Fiumara per il passaggio dei bastimenti; ma l'anno dopo gli fu permesso di costruire bastimenti di là della Fiumara sotto Sušak, e quindi il ponte fu rimesso nello stato di prima, per il che cessò lo squero dello Scoglietto.<sup>278</sup>
- 1797. postavlja osnove novog brodogradilišta na Školjiću Vinko (Vincenc<sup>279</sup>) Katalinić, a iduće na Podpinjolu Filip Zelenković (Zencovich<sup>280</sup>). Tu se njegovo brodogradilište zadržalo do prekupa zemljišta za potrebe željeznice.<sup>281</sup>

<sup>267</sup> Kiril Pajkurić: *Grad na Rječini*, Jadroagent br. 30/1979., str. 16.: **Zenković iz Arbanasa**

<sup>268</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 346.

<sup>269</sup> *Temelji moderne Rijeke 1780.-1830.*, MGR, Rijeka 2006., str. 228.

<sup>270</sup> **Alberaggio**, hrv. **arborad**, taksa koju su plaćali jedrenjaci ovisno o broju katarki (Radovan Vidović: *Pomorski rječnik*, str. 5.)

<sup>271</sup> Giuseppe Viezzoli: *Contributi alla storia di Fiume nel Settecento*, Fiume, Società di Studi Fiumani, Anno X – 1932., str. 65. & 67: Il **nocchiero** (kormilar) aveva il comando subalterno dalla poppa all'albero di mezzo; invigilava i marinai, faceva levare l'ancora, ammainava le vele e preparava le corde.

<sup>272</sup> **RJKEKA**, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>273</sup> **RJKEKA**, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>274</sup> *Temelji moderne Rijeke 1780.-1830.*, MGR, Rijeka 2006., str. 232.

<sup>275</sup> Šime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti*, Vjesnik PAR 38/1996., str. 179.

<sup>276</sup> Scialuppa cannoniere era provvista di 30-40 remi e armata a prora di cannone,

<sup>277</sup> Alfredo Fest: *Fiume all'epoca della prima guerra napoleonica* (1797), *Bullettino della Deput. Fiumana...*, suppl. Vol. II, 1912., str. 30.

<sup>278</sup> Kobler: *Memorie...*, Vol. II, str. 197.

<sup>279</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žiba: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 35.

<sup>280</sup> Giovanni Kobler: *Memorie per la storia della liburnica città di Fiume*, Fiume 1896, Volume II., str. 51.

<sup>281</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1554: (prema Kobleru, Memorie.. II dio, str. 197-198)

1798.

- All'estremità occidentale del pomerio, sotto l'odierna villa Gorup, fu piantato nell'anno 1798 da Filippo Zencovich un cantiere, la cui attività durò poi sino circa l'anno 1870; vicino al cantiere, presso la strada, cresceva un alto e vecchio pino, per cui il cantiere, la strada e le vicinanze si dicevano *al pino*.<sup>282</sup>
- Nel 1798 cessò lo squero dello Scoglietto del controllore navale Vincenzo Cattalinich. Per un altro squero fu placidato nel 1798 a Filippo Zencovich il sito al Pino, ove rimase sino a che il fondo fu acquistato per la ferrovia. Indi l'unico squero nel territorio di Fiume fu per pochi anni fra Ponsal e Recice; ma poi cessò anche questo, perché il fondo fu comperato per la raffineria di petrolio.<sup>283</sup>

XIX stoljeće:

- (1. pol.) U malim brodogradilištima, zvanim „škverovima“, na riječkom području buja djelatnost brodogradnje, naročito u Sušaku na Pećinama i Delti, te Martinšćici i drugim uvalama. Izgrađeni brodovi pripadali su brodovlasnicima Kozuliću, Bakarskom društvu i drugima.<sup>284</sup>
- (2. pol.) Riječka pomorska privreda doživljava veliki uspon. Svim sredstvima forsira se izgradnja riječke luke. Glavni faktori koji su pogodovali ovom rastu bili su: režim „slobodne luke“ (1891. sužen na zonu „Punto franco“), sistem preferencijalnih željezničkih i lučkih tarifa, redovne brodske linije i subvencioniranje brodarstva.<sup>285</sup>
- Krajem XIX stoljeća u Rijeku prodire hrvatski kapital, kojemu je Rijeka predstavljala najsigurnije mjesto za ulaganje i povećanje. Hrvatskim kapitalom osnovano je 1891. *Ugarsko-hrvatsko dioničko-pomorsko parobrodarsko društvo*, znano pod svojim skraćenim imenom *Ungaro-Croata*. Do kraja mađarske uprave u Rijeci Ungaro-Croata (sjedište u *Via Adria* br. 1<sup>286</sup>) ostat će drugo po veličini parobrodarsko društvo u Rijeci i jedno od najvećih u monarhiji. Manji industrijski pogoni, obrtničke radionice i trgovine u gradu dobrim će dijelom do 1918. godine biti u vlasništvu riječkih i doseljenih Hrvata. Zato će se nakon 1918. naći prvi na udaru nabujalog nacionalizma i šovinizma riječkih Talijana.<sup>287</sup>
- La città di Fiume contava non pochi squeri e piccoli cantieri per costruzioni in legno, quali Giusto Godeassi, Vittorio Pirloli, Antonio Raicevich, Howalt, che dovevano cessare l'attività o trasferirsi altrove quando, nella seconda metà del 1800, veniva dato mano alla costruzione del grande porto con banchine e moli serviti dalla linea ferroviaria e dighe foranee, lavori in grande stile voluti da Budapest che di Fiume intendeva fare il proprio sbocco moderno al mare in concorrenza con Trieste. Squeri e cantierini che non sparivano tutti, dovendosi ricordare ancora lo Stabilimento Cantieristico Navale Lazarus (con un proprio bacino di carenaggio flottante, che passerà poi a Trieste), anche perché, caso forse unico, il più longevo, giunto ai giorni nostri della seconda metà del 1800 superando un distruttivo incendio e due guerre mondiali. E le carpenterie e fabbri di marina Gianni Gioni, Pompeo Gregorutti, Otello Lipizer, Rodolfo Pauletich; le fonderie Luigi Cussar, Matteo Scull, Vilibaldo Loabisch, Filippo Latzniker; l'Impresa Marittima Industriale „Vittoria“ e le forniture navali Olivio Tuchtan e C., La Marittima (Ossoinack), La Motonafta Morgenstern e Tonetti. Vanno ricordate inoltre le sei attività di picchettaggio, le tredici imprese di lavori marittimi e le sei operanti nei trasporti portuali (quali la „Marittima“ e la „Terramare“).<sup>288</sup>
- In the last thirty or forty years of the XIX century the commerce dealt with the port had increased by 855%, and only Hamburg, with an increase of 843%, could boast a comparable record. The growth of trade of Trieste during the same period had only been 100%, and whereas the share of Fiume in the trade of the seven ports of Trieste, Fiume, Venice, Genoa, Marseilles, Bremen, and Hamburg had risen from 1,8% to 3,9%, that of Trieste had fallen from 11,3% to 5,2%.<sup>289</sup>
- Zadnjih decenija XIX vijeka bili su u nas ovi škverovi: na Delti (vlasnik Špadon); u Sušaku tik bivše kuće Clementi, sada kuća Kovačić-Vranić (vlasnik Brazzoduro); tik ulaza u današnji tunel (vlasnik Kozulić); na mjestu kuće Kozulić u Pećinama (vlasnik Bačić-Belac); nešto dalje škver Sablić; konačno u Martinšćici škver Katalinićev, kasnije Jakovčićev. Brodovi što su pripadali našim brodovlasnicima bili su gradjeni na našim škverovima. Naš najbolji principal bio je Kozulić, koji je imao 15 brodova: *Amelia*, *Industre*, *Stilicone*, *Saggittario*, *Marte*, *Capricorno*, *Tartaro*, *Conte Szapary*, *Ararat* i dr. Bakarsko društvo (società navale di Buccari) imalo je brodove: *Slavjanka*, *Ban Mažuranić*, *Bakar*, *Mie figlie*, *Maria Andrina*, *Ariete*, *Strossmayer*, *Hrvat*. Dioniz Randić sa Sušaka imao je jedrenjake *Nehaj* i *Fany*; Niko Bačić, otac pok. načelnika, bark *Eugenio*

<sup>282</sup> Kobler: *Memorie...*, Vol. II, str. 51.

<sup>283</sup> Kobler: *Memorie...*, Vol. II, str. 198.

<sup>284</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>285</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>286</sup> REKLAMA U RIJECI 1890-1940, MGR, Rijeka 2008., str. 34.

<sup>287</sup> Daniel Patafta: *Prilike gospodarstva grada Rijeke 1918.-1924.*, Ekonomika i ekohistorija, Zagreb 2005., str. 116.

<sup>288</sup> Aldo Cherini: *L'Industria navalmeccanica giuliana dalle origini ai giorni nostri* (1997), Trieste, str. 24.

<sup>289</sup> Croatia-Slavonia and Fiume, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 76.

i još dva broda; Večerina sa Sušaka: bark *Padoša*, škuner *Karla i Draga Dolnja*; kostrenski brodovlasnici imali su brodove *Nada*, *S. Barbara*, *Urinj*, *Kostrena*, *Voluntas*, *Hitar*, *Fidente*, *Theofrasto*, *Vjeran*, Obitelj Sablić imala je bark *Marin* i škuner *Vela*. Na Rijeci bilo je društvo za osiguravanje trgovačkih brodova, kome je predsjednik bio Kazimir Kozulić. Više stotina brodova bilo je osigurano kod onoga društva, pa je to dokaz, kako je naš kraj imao veliku trgovacku mornaricu.<sup>290</sup>

#### **1802.**

- (2. ožujka na šest godina registrirano<sup>291</sup>) 1. svibnja osnovano je novo dioničko društvo za pomorsko osiguranje *Camera nuova d'assicurazioni di Fiume & Carlstadt*, kojem su ravnatelji bili Andrija Lj. Adamić, Paolo Scarpa, Francesco Tomassich i Antonio Nais. Društvo prestaje djelovati pod francuskom okupacijom, a 1822. ponovo je obnovljeno kao *Società degli Assicuatori ungarici in Fiume*.<sup>292</sup>

#### **1803.**

- I cittadini di Fiume erano tuttora esenti dal pagamento della tassa di porto, detta *arboreggio*.<sup>293</sup>

#### **1806.**

- 9. srpnja A. Lj. Adamić predlaže Magistratu da u svojoj novootvorenoj radionici za izradu jedara zaposli 18 dječaka od 8 do 14 godina bilo iz siromašnih obitelji ili od samohranih majki. Onima koji se pokažu uspješni, omogućit će o svom trošku učenje čitanja, pisanja i glazbeni odgoj kako bi se nakon školovanja mogli uključiti u gradski orkestar. Zaposlenim dječacima davao bi i mjesečnu plaću.<sup>294</sup>
- Riječani ponovo pokušavaju urediti ušće Rječine, a time i luku u njemu. Predložen je projekt za produženje luke i gradnju dvaju mostova, kamenog i drvenoga, ali nije ostvaren.
- Škver u Martinšćici postojao je već u vrijeme francuske vladavine, kada ga posjeduje brodograditelj Fran Katalinić Vickov (1762.-?) iz Dalmacije koji 1806. ondje gradi brigantin *Temistocle*. Nešto kasnije, 1830. ovdje je osnovao brodogradilište Korčulanin Ivan Foretić.<sup>295</sup>

#### **1807.**

- Ponovno je osnovana pomorska škola, koja je djelovala pod isusovcima do 1773. Pomorsko školovanje u Rijeci obnavlja se 1808. (ili 1807.) ali samo s jednim profesorom, Pietrom Fouriboultom, no nakon kratka vremena i ta se škola ponovo zatvara.<sup>296</sup>
- Il porto era formato dal Canale della Fiumara il quale riceveva le acque dall'Eneo e dalla sorgente laterale dello Zvir. Quando nel 1800 si comincio a costruire la Ludovicea, grandi massi furono gettati nel torrente sottostante e il canale andava sempre più riempendosi nell'interno e alla foce, così che nel 1807, 1808, 1809 e 1810 frequenti furono le inondazioni. Il governo francese decise d'intraprendere l'escavo del porto e così nel 1811 furono assegnati 28 mila fr. per il porto; furono allontanati dalla foce del fiume sino al ponte 1200 klapfer cubici di pietra e ghiaia.<sup>297</sup>

#### **1808.**

- Godine 1785. obala se nasipavanjem pomaknula približno do pravca Ulice Rade Končara, a godine 1808. bila je pomaknuta do Obale JRM (današnja Riva).<sup>298</sup>
- Na mnoge ponovne zahtjeve Riječana da im se vrati nautika, Marija Terezija svojim dekretom iz 1808. godine u Rijeci ponovo otvara nautički tečaj. Vodi ga samo jedan učitelj - Petar Fauribolt i predaje sve predmete. Škola je bila smještena u jednoj prikladnoj prostoriji u zgradi gimnazije. Međutim zbog malog broja učenika (4), francuske invazije i smrti profesora, tek otvoreni tečaj prestaje s radom od 1809. do 1813.<sup>299</sup>

<sup>290</sup> Almanah grada Sušaka sa prikazom gornjeg Jadranu, Zagreb 1931., str. 144.

<sup>291</sup> Temelji moderne Rijeke 1780.-1830., MGR, Rijeka 2006., str. 235.

<sup>292</sup> Adamićeva doba 1780.-1830., MGR 2005., str. 33.-34.

<sup>293</sup> Giovanni Kobler: *Memorie per la storia della liburnica città di Fiume*, Fiume 1896, Volume II., str. 205.

<sup>294</sup> Temelji moderne Rijeke 1780.-1830., MGR, Rijeka 2006., str. 238.

<sup>295</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 322.

<sup>296</sup> Doba modernizacije 1780.-1830., ICR, Rijeka 2006., str. 170.

<sup>297</sup> Giuseppe Vizzoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fumiani*, Anno XIII-XIV, 1935-36., str. 96.

<sup>298</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1476. (Ing. Cvjetko Premuš: *Urbanistički razvoj riječke luke*)

<sup>299</sup> Milivoj Čop: *Riječko školstvo (1848-1918)*, ICR, Rijeka 1988., str. 29.

## The First Interregnum: The French, then the Austrian reign (1809–1822)

### 1809.

- Fiume, sebbene divenuta francese, rimane aperta al commercio marittimo dell'Austria.<sup>300</sup>
- Dјeluje (osnovan<sup>301</sup>) „Fond pomorskog zavoda“ koji daje zajam samo uz priznavanje založnog prava na nekretnine.
- A Fiume, una volta annessa dall'Ungheria, si commerciavano cereali (tra il 1786 ed il 1809 ad una media di tre milioni stava annue), tabacchi, stracci, legname ed altri prodotti rurali tanto da far sorgere il bisogno di nuove comunicazioni.<sup>302</sup>
- Pri dolasku Francuza, „Ugarsko primorje“ tj. Hrvatsko primorje imalo je tada 120 brodova duge plovidbe, Dalmacija i otoci imali su 270 takvih brodova, sama Boka 250, sam Dubrovnik 220.<sup>303</sup>

### 1810.

- 15. prosinca je iz Rijeke za Toulon oputovalo 400 mornara (izvučenih ždrijebom) koje je, po nalogu cara morala dati Ilirska Provincija (od kojih su 100 bili iz Rijeke).
- U toku francuske okupacije Rijeke vojne vlasti su 1810. godine zatražile od riječkog Magistrata da im nađe mjesto prikladno za popravak i gradnju ratnih brodova, negdje oko ušća Rječine. Umjesto toga ponuđena im je Kraljevica, što u međudjelovanju na ovim prostorima uvodi i francusku sastavnici.<sup>304</sup>

### 1812.

- Za vrijeme francuskog režima prestala djelatnost Lazareta sv. Karla u Rijeci (non essendo il mandracchio capace di bastimenti grossi e trovandosi anche ingombro di sabbia portata dal torrente). Brodovi su radi karantene<sup>305</sup> od 1812. do 1833. (sve do izgradnje lazareta<sup>306</sup> Sv. Franje u Martinšćici) upućivani u Kraljevicu.<sup>307</sup> Poput prvoga i novi je lazaret u Martinšćici djelovao devedesetak godina – do Prvoga svjetskog rata. Tada je pretvoren u vojnu bolnicu, nakon rata je poslužio međunarodnim vojnim snagama, potom talijanskoj vojsci (do 1922.) i vojsci Kraljevine SHS<sup>308</sup> (do 1925.). Potom je preuređen u đačko ljetovalište. Tijekom Drugog svjetskog rata njime su se koristile talijanska vojska (do 1943.), njemačka (do 1945.) a poslije rata JNA.<sup>309</sup>
- 1812. izvezeno je iz Ilirije u Italiju žita u vrijednosti 2.770.000 lira (1809. – svega 259.005 lira, 1810. – za 414.532 lira). Kako se žito iz Ilirije uglavnom izvozilo preko Rijeke, vjerujemo da je najveći dio ovog izvoza za Italiju izvršen preko Rijeke, zahvaljujući intervenciji riječke Komore.<sup>310</sup>
- Lučki promet 1812. iznosio je 200.400 tona (uvoz 24.000 t a izvoz 176.400 t).<sup>311</sup>

### 1813.

- 23.5.1813. u Lovranu rođen dr. Antonio Felice Giacich. Liječnik i političar. Prvi ravnatelj Bolnice Sv. Duha u Rijeci. Autor medicinskog priručnika za pomorce "Lezioni mediche per i naviganti" (1858.) (1855.<sup>312</sup>).

### 1814.

- Riječki su brodovlasnici nakon odlaska Francuza morali tražiti dozvolu za navigaciju od engleskog admirala Freemantlea u Trstu, koji je kao provoditelj engleske pomorske blokade, bio stvarni pomorski gospodar na Jadranu. Njegov nasljednik admiral John Gore dignuo je tek 1914. englesku blokadu, a tu je vijest prvi službeno saopćio gradu Rijeci Adamić, kao tadašnji engleski konzul (imenovao ga je Freemantle u siječnju 1914.).<sup>313</sup>

<sup>300</sup> Vincenzo Scussa: *Storia cronografica di Trieste dalla sua origine sino all'anno 1695*, Trieste 1863., str. 175.

<sup>301</sup> Milica Trkulja: *Povijesne vrijednosnice Rijeke i Sušaka*, MGR, Rijeka 2009., str. 7.

<sup>302</sup> Federico Pernazza: *La rivalità economica-politica tra i porti di Trieste e Fiume*, FIUME 23, Roma 1992., str. 48.

<sup>303</sup> Danilo Klen: *Privredno stanje Rijeke u doba Ilirije*, JAZU, Zagreb 1959., str. VIII.

<sup>304</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žihá: *Mrtva mora (istraživanja)*, Zagreb – Budimpešta 2002., str. 35.

<sup>305</sup> Zavod za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije 1900-2000, Rijeka 2000., str. 20. (Marijan Bradanović) pojam „karantena“ potječe od riječi *Quaranta* – četrdeset što je broj dana koje je trebalo provesti u izolaciji.

<sup>306</sup> Zavod za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije 1900-2000, Rijeka 2000., str. 20. (Marijan Bradanović) pojam „lazaret“ potpojavljuje se ukontekstu izolacijskih bolnica pod patronatom sv. Lazara, zaštitnika od gube i lepre.

<sup>307</sup> Radmila Matejčić: *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka 2007., str. 147.

<sup>308</sup> Nikola Polić: *Sušačke subote*, ICR, Rijeka 1989. str. 208: **kemijska država HS<sub>2</sub> – (sumporovodik!)**.

<sup>309</sup> Radojica Fran Barbalić – Ivo Marendić: *Onput, kad smo partili*, MH – Ogranak u Rijeci, 2004., str. 13.

<sup>310</sup> Danilo Klen: *Privredno stanje Rijeke u doba Ilirije*, JAZU, Zagreb 1959., str. 27.

<sup>311</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 226. (cit. Franjo Rački: *Rijeka prama Hrvatskoj*, Zagreb 1866.)

<sup>312</sup> Manon Giron: *Antonio Felice Giacich – liječnik koji je pisao udžbenike*, Vjesnik DAR 50-52/2010., str. 275.

<sup>313</sup> Adamićeva doba 1780.-1830., MGR 2005., str. 56.

- Počela brodogradnja (pritužbe da su brodograditelji zauzeli sav prostor od mosta na Rječini do starog Adamićevog kazališta) jer je Rijeka nakon odlaska Francuza ostala gotovo bez brodova.
- Luka prihvatile 1.971 brod sa 37.005 tona.<sup>314</sup>
- Od 1814. do 1848. povećao se brodski promet za oko tri puta<sup>315</sup> (luka je prihvatile već 5653 broda<sup>316</sup>).

#### **1815.**

- Općina zatražila od Lučke kapetanije naplatu statutom predviđenih daća za popravke i gradnju brodova, s tim da se novac predaje gradskoj blagajni. Tako su se naplaćivale i za brodogradnju na lijevoj obali Rječine, gdje su od 1815.-1829. brodove gradili Anton Katalinić, Matij Kozulić i Grgur Medanić. To su već veći brodovi koji imaju nosivost i do 400 tona.<sup>317</sup>
- If we monitor the vessel traffic patterns, it can be concluded that, while between 1815 and 1870 the turnover was increased by three and a half times, the data show a 15-fold increase between 1870 and 1903.<sup>318</sup>

#### **1816.**

- Zatvoren riječki lazaret.
- Per la costruzione di bastimenti si pagavano alla cassa civica carantani 30 per tonnellata.
- Okružni inženjer zahtijeva da se riječka luka temeljito uredi, inače će se lukom proglašiti Martinščica ispred koje treba sagraditi lukobran, a za pristanak brodova kameni gat. Zahtjevu nije udovoljeno.

#### **1817.**

- Britanski udio u pomorskom prometu Rijeka bio je najveći od 1817. do 1821., kada se izvozilo drvo iz riječkog zaleda. Broj engleskih brodova u lukama riječkog konzulata bio je u tom razdoblju čak veći od brodova svih ostalih naroda zajedno.<sup>319</sup>

#### **1819.**

- Tijekom godine Adamić se intenzivno angažira na isporuci hrastovih trupaca u Veliku Britaniju te je u Rijeci i Bakru ukrcano 5.500 tovara u 11 nava i 3 brika.<sup>320</sup>
- L'ingresso alla foce della Fiumara (Eneo), che serviva da porto sin dai tempi più antichi, era completamente sbarrato da un banco formatosi con i detriti del fiume. Sin dal 1819 i navigli non vi potevano più entrare.<sup>321</sup>

#### **1820.**

- Nel 1820, la municipalità, per ovviare alle continue spese di pulitura del letto della Fiumara, i cui depositi di sabbia e di ciottoli impedivano l'uso del porto, progettò di scavare un canale per deviare la Fiumara, (preko fratarske Brajde) in modo che l'antico letto, nel quale far entrare il mare, potesse essere utilizzato come porto. Il lavoro fu compiuto nell'anno 1855, ma ormai la maggior parte dei traffici erano stati deviati a Trieste.<sup>322</sup>
- Iste godine A. Lj. Adamić primio je od kapetana N. Bradičića prijedlog da se riječka luka izgradi pred gradom produženjem drvenog gata nasuprot gradskim vratima, tzv. „gata pred ribarnicom”, koji je služio za iskrcaj brodova duboka gaza, najčešće nakrcanih solju.
- Osim kopnene veze s Dalmacijom bilo je 1920. godine pokrenuto pitanje i prijevoza robe i pošte za Zadar morskim putem, čemu se Rijeka protivila s motivacijom da je kopnena veza jeftinija.<sup>323</sup>
- 1820. riječki ancorista i brodski kovač Andrea Perussich (1784.-1825.) otvorio je poznatu radnju za izradu lanaca, sidara i ostale željezne brodske opreme.<sup>324</sup>
- Tijekom 1820. u lukama Rijeke, Bakra i Kraljevice bila su nakrcana 33 broda s teretom hrastova drveta za brodogradilišta u Engleskoj.<sup>325</sup>
- 1820. tonaža brodova ušlih u riječku luku iznosi 42.329 (Trst 206.697).<sup>326</sup>
- Nel 1820 il numero dei navigli transitati a Fiume ammontò a 5.165 e nel 1830 a 5.665.<sup>327</sup>

<sup>314</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 182: 100 tadašnjih tona jednako je, do 1868. godine, težini današnjih 82 tone.

<sup>315</sup> Petar Stričić: Od početka XVIII stoljeća do današnjih dana, Županija primorsko-goranska, ICR, Rijeka 1996., str. 188.

<sup>316</sup> Petar Stričić: Rijeka od kraja XVIII stoljeća do 1918. godine, RIJEKA 1/1994., str. 51.

<sup>317</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 178.

<sup>318</sup> [http://mult-kor.hu/20080711\\_magyar\\_kereskedelmi\\_tengerhajozas\\_fiumeben](http://mult-kor.hu/20080711_magyar_kereskedelmi_tengerhajozas_fiumeben)

<sup>319</sup> Irvin Lukežić: Povijest riječkih konzulata, Adamić, Rijeka 2004., str. 123.

<sup>320</sup> Temelji moderne Rijeke 1780.-1830., MGR, Rijeka 2006., str. 246.

<sup>321</sup> Alfredo (Aladár) Fest: L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume (Corvina, Budapest, 1935.), str. 64.

<sup>322</sup> Gianpaolo Dabbeni: Profilo storico di Fiume ([www.arcipelagoadiatico.it](http://www.arcipelagoadiatico.it)) str. 2.

<sup>323</sup> Anton Herljević: Razvoj poštanske službe s osvrtom na poštu u Rijeci, Vjesnik HAR, sv. 6-7/1961-1962., str. 214.

<sup>324</sup> Irvin Lukežić: Nebo nad Kvarnerom, ICR, Rijeka 2005., str. 348.

<sup>325</sup> Adamićeva doba 1780.-1830., MGR 2005., str. 62.

<sup>326</sup> Slobodan Štampar: Borba jedrenjača s parobrodima, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 74.

<sup>327</sup> Gianni Stelli: Fiume e dintorni nel 1884 (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 70. (cit. Bela von Gonda, Ungarns Handelsflotte)

**1821.**

- Potaknut pojavom prvog parobroda na Jadranu (1818.<sup>328</sup>) Adamich je 1821. zatražio koncesiju za parobrodarsku prugu Rijeka - Kotor - Albanija, ali Bečki dvor ipak nije bio spreman prihvati takav prijedlog.<sup>329</sup>
- **La pesca fu confermata agli abitanti del Litorale fino a un miglio verso la spiaggia.**
- In 1821 the first Danish vessel called Rijeka.<sup>330</sup>

**The second Hungarian period (1822–1848)**

**1822.**

- Dok su 1822. u Rijeci postojala samo 2 brodogradilišta, već 1848. na Rijeci postoje 4 brodogradilišta, na Sušaku 3, na Pećinama 2, a u Martićici, Bakru i Kraljevici po jedno.<sup>331</sup>
- Il periodo della seconda dominazione ungherese, inaugurata sotto i più fausti auspici, ebbe una durata di 26 anni (1822-1848) e ridiede a Fiume l'antica floridezza. Al tempo della riannessione la città non aveva più un porto accessibile, poiché l'ingresso alla foce della Fiumara (Eneo), che serviva da porto sin dai tempi più antichi, era completamente sbarrato da un banco formato con i detriti del fiume.<sup>332</sup>
- Nel 1822 in seguito alla sospensione dei lavori si era formato all'entrata del porto un banco di sabbia che ostacolava il movimento dei navigli.<sup>333</sup>

**1823.**

- U ožujku Adamić s Ilijom Bratićem podnosi riječkom guverneru prijedlog o uvođenju redovne parobrodske pruge između Rijeke i Kotora, koja bi prometovala preko Zadra, Splita i Dubrovnika, po uzoru na parobrodarsku liniju između Trsta i Venecije.<sup>334</sup>
- 1. rujna Antun Mihanović dolazi u Rijeku kao „zemaljski poslanik riječkoga pomorskog okruga“.<sup>335</sup> (Autor stihova hrvatske himne "Lijepa naša", koju je napisao službu Gubernijskog tajnika, a godine 1827. bio je zastupnik Rijeke na Požunskom saboru, ali je ubrzo opozvan zbog liberalnog držanja.)
- Verso 1823 Gaspare Matcovich (1797.-1881., *papà Gasparo* kako su ga od milja zvali njegovi sugrađani<sup>336</sup>), esperto negoziante, fondò un grande cantiere navale. L'arsenale sorse in breve tempo dietro odierna pescheria. Ivi si costruivano bastimenti a vela grandi e piccoli. Con la poppa verso il mare in lunghissima fila posavano a volte su gli scali i navigli; e ferverava intorno ai cordami il lavoro dei calafati, dei mastri di ascia, degli alberanti, dei remai, dei cordai, dei velai. I fiumani guardavano con vanto a questo immenso cantiere che varava navi ricercate in tutti i paesi, anche nell'America, e recava alla città un guadagno di quasi 2.000.000 di fiorini all'anno. Erano quelli tempi felici per Fiume che s'aricchi e s'ingrandì.<sup>337</sup>
- 1923. rade se četiri nova škvera i to jedan na Sušaku a tri na Pećinama.<sup>338</sup>
- By the end of the Austrian reign (1823), including the first Hungarian period too (1776–1809), Fiume hardly developed; only minor constructions were done. The number of the inhabitants shows slow increase: in 1777 the number of population was 5312, in 1819 it was 8345. At the same time, from the 1820's more and more sailing nations' ships visited the town: in 1820 the first Swedish, then in 1821 the first Danish ship appeared. In Hungary as far as it is known – besides the conceptions of Count Maurice de Benyovsky – nobody was interested in sea trade.<sup>339</sup>
- Od 1823. rade četiri nova škvera i to jedan na Sušaku a tri na Pećinama.

**1824.**

- Godine 1824. na Sušaku podigoše svaki po jedno brodogradilište Mate Mohović i Antun Müller, godine 1826. podigoše braća Josip, Blaž i Gašpar Matković treće brodogradilište, malo kasnije podiže Antun Katalinić četvrto, a g. 1828. Matija Kozulić peto, Na tim je brodogradilištima bilo zaposleno katkada po sto i više radnika (kalafata).<sup>340</sup>

<sup>328</sup> Adamićeva doba 1780.-1830., MGR 2005., str. 137: Englez John Allen već je 1818. počeo redovito prometovati parobrom između Trsta i Venecije.

<sup>329</sup> Adamićeva doba 1780.-1830., MGR 2005., str. 63.

<sup>330</sup> Szélinger Balázs: *The history of Hungarian Fiume 1776 to 1914*.

<sup>331</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1548 (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>332</sup> Alfredo (Aladár) Fest: *L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume* (Corvina, Budapest, 1935.), str. 64.

<sup>333</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 38.

<sup>334</sup> Temelji moderne Rijeke 1780.-1830., MGR, Rijeka 2006., str. 247.

<sup>335</sup> Temelji moderne Rijeke 1780.-1830., MGR, Rijeka 2006., str. 247.

<sup>336</sup> Irvin Lukežić: *Riječke glose – opaske o davnim danima*, ICR, Rijeka 2004., str. 168.

<sup>337</sup> Edoardo Susmel: *Fiume attraverso la storia dalle origini fino ai nostri giorni*, Fratelli Treves Editori, Milano 1919., str. 82.-83.

<sup>338</sup> Almanah grada Sušaka sa prikazom gornjeg Jadrana, Zagreb 1931., str. 144.

<sup>339</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 2.

<sup>340</sup> Rudolf Strohal: *Uz Lujzinsku cestu*, Tiskara Rijeka, 1993. (1935.), str. 34.

- Godine 1824. Ivan Matija Kozulić (Gian Matteo Cosulich, 1760.-1846., *costruttore navale* iz Chioggie) moli dozvolu za gradnju škvera na Pećinama (pored ulaza u željeznički tunel koji je djelovao do početka sedamdesetih<sup>341</sup>). Taj je škver čini se preuzeo Andrija Zanon (1748.-1868.). Od 1829. do 1846. on je tu (na prostoru od 274 hvata ispod svog vinograda<sup>342</sup>) sagradio 36 jedrenjaka duge plovidbe izvrsne kvalitete, od kojih je neke poznati tršćanski kapitalist Spiridion Gopčević prodao Argentini. Zbog izvanredne izrade i brzine te naoružanja Argentina ih je uvrstila u svoju ratnu mornaricu pod novim imenima - "Car Lazar" postaje "General Belgrano", itd. Godine 1844. prodani brigantin "Restaurador Rosas" postaje čak komandni brod argentinske ratne mornarice.<sup>343</sup>

#### **1825.**

- Ponovo je proradila škola nautike, kao poseban tečaj.
- Počela gradnja lazareta Sv. Franje u Martinšćici koja je dovršena 1833.<sup>344</sup>
- Il banco fu scavato, l'alveo della foce canalizzato e arginato, cosicché nel 1825 il porto della Fiumara poteva già accogliere come prima i piccoli velieri di cabotaggio. Pero per i battelli di più grande portata che sinora dovevano essere ancorati alla rada aperta bisognava creare un artificiale bacino di approdo di conveniente profondità.<sup>345</sup>
- Nel 1825 il banco di sabbia all'entrata del porto venne tagliato per una lunghezza di 55 Klafter (m. 104,313) e furono prolungati i due moli della Fiumara, quello di sinistra di ben 94 Klafter (m. 178,28).<sup>346</sup>

#### **1826.**

- Pisani trag na talijanskom jeziku u oglasu od 1. kolovoza o postojanju (prve?) građanske plivačke škole prije mnogih gradova ne samo današnje Hrvatske, nego i tadašnje Habsburške monarhije.<sup>347</sup> U Rijeci se vrlo rano spominje i škola plivanja, koja je osnovana 1826. za potrebe 3. bataljona 52. regimente nadvojvode Franje Karla. Škola je imala i određeni cjenik: za neplivače obuka je stajala 4 krune, za plivače 0,6 kruna, a za gledatelje 0,3 krune.<sup>348</sup>
- U riječku luku počinju stizati (privi?) brodovi iz Sjeverne Amerike.<sup>349</sup>
- Na lijevoj obali Rječine žele graditi brodove 1826. godine i braća Josip, Blaž i Gašpar Matković, tri godine poslije i Ivan Foretić.<sup>350</sup>

#### **1827.**

- Nel 1827 mentre a Trieste il valore delle importazioni ammontava a 24 milioni di fiorini e le esportazioni erano pari a 12 milioni, a Fiume le importazioni ammontavano solo 0,2 milioni di fiorini e le esportazioni a 1,4 milioni.<sup>351</sup>
- Od 1827. do 1829. prosječno se Lujzijanom godišnje kreće 80.000 zaprega konja, oko 90.000 zaprega volova i nešto manje od 25.000 konjskih tovara, s prosjekom od oko 40.000 tona prevezene robe.<sup>352</sup>

#### **1828.**

- Kozulićev škver u Pećinama postojao je g. 1828., jer lučka oblast pita te godine Mata Kozulića, kako je bez dozvole mogao graditi onaj škver.<sup>353</sup>

#### **1829.**

- Do 1829. nema točnih podataka koliko se i kakvih brodova gradilo u Rijeci i oko nje. Od te je godine Riječki gubernij stao sakupljati podatke o tome, napose o brodovima za dugu plovidbu. Po tim je podacima od 1829./30. do 1833./34., sagrađeno ukupno 14 jedrenjaka sveukupno 3.745 tona nosivosti ili prosječne nosivosti po brodu 267 tona. Prosječna cijena broda bez opreme iznosila je 30 forinti po toni nosivosti.<sup>354</sup>
- Ne postoje potpuno sačuvani podaci o riječkoj brodogradnji nakon 1814. godine. Potpunije podatke nalazimo poslije 1829. godine. U rasponu idućih dvadeset godina na riječkim škverovima bilo je sagrađeno 148 jedrenjaka

<sup>341</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 348.

<sup>342</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 349.

<sup>343</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žih: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 35.

<sup>344</sup> *Pomorski zbornik JAZU*, Zagreb 1962., str. 377. (Dr. Branko Kesic: *Zaštita zdravlja u pomorskom saobraćaju*)

<sup>345</sup> Alfredo (Aladár) Fest: *L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume* (Corvina, Budapest, 1935.), str. 64.

<sup>346</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 38.

<sup>347</sup> VSDR, *Indeficienter*, br. 3/2006, str. 20.

<sup>348</sup> Kos-Lozzi Barković: *Kvarnerska kupališna baština*, Hrvatski muzej turizma-DAR, Opatija-Rijeka, str. 11.

<sup>349</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 182.

<sup>350</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žih: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 35.

<sup>351</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 111.

<sup>352</sup> Petar Strčić: *Od početka XVIII stoljeća do današnjih dana*, Županija primorsko-goranska, ICR, Rijeka 1996., str. 188.

<sup>353</sup> Dr. Andrija Rački: *Povijest grada Sušaka*, Tisak Primorskog štamparskog zavoda d.d., Sušak, 1929., str. 283.

<sup>354</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 178.

raznih tipova za dugu plovidbu nosivosti 49.000 tona. Vrijednost tih brodova bez opreme bila je 2,2 milijuna, a s opremom oko 3,8 milijuna forinti. U to nisu uključeni brodovi sagrađeni u Kraljevici i Bakru.<sup>355</sup>

▪ Ugarsko namjesničko vijeće poslalo je u Rijeku višeg ing. Rauchmüllera v. Ehresteina koji će uz pomoć profesora riječke nautike Jakova Mikoča i kapetana A. Brešića obaviti potrebne izmjere na kopnu i u opsežnoj studiji predložiti da se luka izgradi produženjem „gata pred ribarnicom”.<sup>356</sup> (The only explanation why he suggested Fiume and not any other nearby seaport was that Fiume had significant fresh-water supply, which was essential for the ports and for the later established industry of the town. The fair winds and the possibilities of the routes played an important role in making the decision, too. In this latter respect first the waterways (Dunav–Sava–Kupa) and continental routes came into consideration, but both became obsolescent with the appearance of the railway, the era's new invention.<sup>357</sup>)

### 1830.

- 1830. Korčulanin Ivan Foretić Đurov (1785.-1869.) osniva brodogradilište u Martinšćici i ondje gradi jedan od najvećih jedrenjaka u ono doba u našim škverovima. Foretić je gradio i na riječkoj obali (*Pod Pinjol*).<sup>358</sup>
- Rijeka ima 130 (181<sup>359</sup>) brodova (nakon što je ostala bez brodova nakon sloma carske Francuske).<sup>360</sup>
- 1830. tonaza brodova ušlih u riječku luku iznosi 62.261 (Trst 321.019).<sup>361</sup>
- Nel 1830 il numero dei navigli transitati a Fiume ammontò a 5.665.<sup>362</sup>

### 1831.

- L'arciduca *Giuseppe*, palatino (governatore) d'Ungheria, delego a Fiume per gli studi preliminari necessari, il consigliere edile *Francesco Rauchmüller*, il quale poi nel 1831 presento un progetto esauriente di tutti i lavori necessari per l'aumento del traffico marittimo di Fiume e dell'Ungheria, fra i quali primeggiava il progetto della costruzione d'un ampio e sicuro bacino di porto.<sup>363</sup>
- Riječki gubernij odlučio da šira stručna komisija ispita gdje treba sagraditi luku. Komisija je predložila da se ušće Rječine premjesti istočnije, preko franjevačke Brajde, a staro ušće produbi i uredi kao luka. Prema mišljenju te komisije izgradnja luke produženjem „gata pred ribarnicom” bila bi skupa i trajala bi dugo.<sup>364</sup>
- Premda u to vrijeme pomorski transport ne cyjeta, ipak je od 1831. do 1841. u Ugarskom primorju izgrađeno čak 66 trgovачkih brodova.<sup>365</sup> (od 1831.-1853, od ukupno 34 broda duge plovidbe peljeških brodovlasnika 17 brodova je sagrađeno u Rijeci, Sušaku, Martinšćici, Kraljevici i na Pećinama<sup>366</sup>).

### 1832.

- Grof Janko Drašković, jedan od kasnijih preporoditelja i vođa Ilirske, odnosno Narodne stranke, predložio je u svojoj političkoj brošuri „Disertatio“ da se Rijeka privredno ojača, da se u njoj osnuje državno trgovacko društvo za pronalaženje stranih tržišta za domaću robu. To nastojanje pokazuje da je Rijeka u to doba sastavni dio Hrvatske i da se u Zagrebu vodi briga o tom našem pomorskom gradu.<sup>367</sup>

### 1833.

Prema jednoj mađarskoj statistici, od 1833. do 1851. bilo je u Martinšćici izolirano ukupno 557 jedrenjaka.<sup>368</sup> Tijekom velike epidemije kolere 1873/74. kroz lazaret je prošlo 119 brodova. Ljeti 1926. lazaret je zatvoren, a novi vlasnik *Jadranska straža* iz Splita preuređuje ga u đačko ljetovalište.<sup>369</sup> The Martinšćica lazaretto was architecturally the “Monarchy’s most modern building of its kind” until the third lazaretto was built in Trieste in 1869.<sup>370</sup>

<sup>355</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žihá: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 35.

<sup>356</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 179.

<sup>357</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 3.

<sup>358</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 348.

<sup>359</sup> Petar Strčić: *Rijeka od kraja XVIII stoljeća do 1918. godine*, RIJEKA 1/1994., str. 51. (isto i *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str.

<sup>475:</sup> 181 jedrenjak duge i velike obalne plovidbe)

<sup>360</sup> Petar Strčić: *Od početka XVIII stoljeća do današnjih dana*, Županija primorsko-goranska, ICR, Rijeka 1996., str. 188.

<sup>361</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 74.

<sup>362</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 70. (cit. Bela von Gonda, *Ungarns Handelsflotte*)

<sup>363</sup> Alfredo (Aladár) Fest: *L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume* (Corvina, Budapest, 1935.), str. 64.

<sup>364</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 180.

<sup>365</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 185.

<sup>366</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 103. (Dr. Branko Kojić: *Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vijekove*).

<sup>367</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>368</sup> Radmila Matejić: *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka 2007., str. 187.

<sup>369</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 363.

<sup>370</sup> Amir Muzur-Ante Škrbonja: *Roots of medical thought and tradition in Rijeka...*, Acta med-hist Adriat 2005., str. 179.

- In 1833-1872, 734 ships with 254,680 tons were built, for which there also was a market abroad. With the decline of sailboat shipping, shipbuilding here also declined, and since the construction of the port, has completely stopped.<sup>371</sup>

### 1834.

- 1834. u Rijeku je dopremljeno 50.799 centi prnja (6-8.000 centi za Tvornicu papira, a ostalo se izvozilo). Na ukrcaju prnja na brodove u Rijeci povremeno je radilo i više od 400 ljudi.<sup>372</sup>
- U Rijeci, Bakru i Kraljevici od 1834. do 1848. izgrađeni su brodovi u prosjeku od 270 tona.<sup>373</sup>
- Po planu iz 1834. dan je osnovni pravac obale ispred grada na koji su kasnije izgrađivani gatovi i obale.<sup>374</sup>
- I due moli della Fiumara vengono ancora una volta prolungaati con lavori che durano fino al 1834.<sup>375</sup>

### 1835.

- Od 1836. do 1841. škola nautike spojena sa gimnazijom.

### 1836.

- 25.<sup>376</sup> siječnja 1836. porinut je parobrod *Ferdinand I.*, koji je potom preimenovan u *Maria Anna (Marianna)*<sup>377</sup> u Kraljevici, pod nadzorom feldmaršala lajtnanta Lavala Nugenta, vlasnika frankopanskih kaštela Trsat, Bosiljevo i Dubovac, zapovjednika Primorja i velikog hrvatskog domoljuba. Parobrod je dobio ime po ženi cara Ferdinanda II., a bio je prvi parobrod austrijske ratne mornarice, još uvijek s kotačima na bokovima. Imao je istisninu od 500 tona, snagu parnog stroja od 120 KS, pomoćna jedra, dužinu od 50 i širinu od 7,5 metara, a bio je naoružan s 8 topova po 6 funti (po suvremenom sustavu – 57 mm). Na probnoj vožnji postigao je brzinu od 10 čvorova. Parobrod Maria Anna stradao je u oluji 1852. godine, ploveći iz Trsta za Veneciju, gdje se trebao staviti na raspolažanje caru Franji Josipu. Kapetan je morao isploviti na uzburkano more, iako se tome otvoreno protivio, svjestan pogibelji. (Porinut 12. siječnja, brod je Imao 576 tona, a bio je namijenjen ratnoj mornarici.<sup>378</sup>)
- **7.10.1836.** u riječku luku uplovio je prvi parobrod, i to austrijske mornarice „Ana Marija“. Izgrađen je 1835. u Kraljevici.
- Rijeka je 13. studenog ugledala prvi ratni parni (drveni) parobrod kada je na pokusnu vožnju iz brodogradilišta Kraljevice, gdje je izgrađena, uplovila *Maria-Anna*. (tada još s kotačima na bokovima.<sup>379</sup>) (*Anna-Maria*, una nave a ruota<sup>380</sup>). Brod je dovršen slijedeće godine a gradio ga je Englez John Pritchard.<sup>381</sup> (I Liburni ebbero addirittura la prima idea degli attuali piroscatti a ruota, sistemando sulle loro grandi galere a mezzanave un congegno azionata a buoi, che metteva in movimento ruote e pale, sistemate sulla parte esterna della nave al modo di ruote di mulino.<sup>382</sup>)
- U Rijeci, Bakru i Kraljevici izgrađeno je 1836. svega tri broda sa 568 tona.<sup>383</sup>
- Kapetan Nikola Bradić svoj plan izgradnje luke šalje izravno knezu Metternichu u Beč, a knez ga proslijedi Riječkom guberniju.<sup>384</sup>

### 1837.

- In seguito a notificazione governale del 27 maggio il portofranco di Fiume, che si estendeva anche a tutto il territorio, fu limitato in modo che nel territorio era lecito d'importare merci soltanto per uso domestico e per bisogno di due mesi.
- **2. rujna** otvorena prva riječka prosekura kojom rukovodi dr. Girolamo Fabris, tadašnji fizik Uprave pomorskog zdravlja Rijeke (*Magistrato di sanità marittima di Fiume*). A lui si deve la fondazione con il canonico Srock e l'abate Cimotti dell'*Asilo di Carità* per l'infanzia che venne inaugurato nel 1841 e che diresse fino al 1860.<sup>385</sup>
- Prvi parobrodi pojavljuju se u Rijeci već 1837. godine.<sup>386</sup>

<sup>371</sup> Meyers Conversations-Lexikon 1885-1892, Article: Fiume

<sup>372</sup> Danilo dr. Klen: *Tvorica papira Rijeka*, Athesiadruck Bolzano, Rijeka 1971., str. 24.

<sup>373</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 44.

<sup>374</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1476. (Ing. Cvjetko Premuš: *Urbanistički razvoj riječke luke*)

<sup>375</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 38.

<sup>376</sup> Erwin F. Sieche and Nikolaus A. Sifferlinger: *Naval Shipbuilding at Ganz-Danubius in Rijeka from 1905 till 1918...* (isto 25.1.)

<sup>377</sup> Erwin F. Sieche and Nikolaus A. Sifferlinger: *Naval Shipbuilding at Ganz-Danubius in Rijeka from 1905 till 1918...*

<sup>378</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>379</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 183. i Igor Žic: *Riječki orao, venecijanski lav i rimska vučica*, Adamić, Rijeka 2003., str. 109.

<sup>380</sup> Velid Đekić: *Amate Fiume?*, VBZ, Zagreb, 2007., str. 75. (pogrešno? jer Maria-Anna navodi i Dr. Grga Novak: *Naše more, II popunjeno izdanje*, Tiskara d.d., Zagreb 1932., str. 238.)

<sup>381</sup> Adamićovo doba 1780.-1830., MGR 2005., str. 138.

<sup>382</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 125.

<sup>383</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 43.

<sup>384</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 180.

<sup>385</sup> Aldo Secco: *Da San Vito ai nuovi Rioni (nomenclatura delle vie e piazze di Fiume)*, Trieste 2004., str. 143.

<sup>386</sup> Adamićovo doba 1780.-1830., MGR 2005., str. 75.

- 1837. riječki brodovlasnici posjeduju 95 jedrenjaka sa 11.700 regalarskih tona.<sup>387</sup>
- Dana 8. listopada parobrod tršćanskog Lloyda *Prinz Metternich* (drugi parobrod koji je doplovio do Rijeke) nije mogao uploviti u ušće Rječine zbog plićine, pa se morao usidriti pred gradom.
- Trgovinska deputacija u Rijeci naručila je od profesora J. Mikoča i inženjera Olffa i Berndta projekt za prođenje „gata pred ribarnicom“. Tale piano consiste nel prolungare di 36 klafter il vecchio Molo già esistente, e nel costruirvi u braccio di 80 klafter tirato verso Ponente, co cui si otterrebbe un bacino idoneo pel ricovero dei bastimenti di gran portata.<sup>388</sup>
- Godine 1837. registrirano 943 zaposlenih na brodovima.<sup>389</sup>

### 1838.

- Godine 1838. Josip Jerković gradi škver kod “Mandraća”, starog Lazareta.<sup>390</sup> Nije poznato do kad je djelovao.
- Brodski uvozno-izvozni promet riječke luke sa Holandijom uspostavljen je počev od 1838. godine.<sup>391</sup>
- By the 10 June 1838, the first passenger transporters had arrived, and by 1841, the first trade steamship. This way the ware could have been transported from Rijeka already to Brazil, Argentina, Chile, Africa, America and Asia (Bombay, Calcutta).<sup>392</sup>

### 1839.

- Od 1839.-1869. na riječkom području izgrađeno je 506 jedrenjaka s 213.000 NRT.<sup>393</sup>

### 1840.

- Na planu iz 1840. označena su brodogradilišta na ribarskom gatu “pul Peškarije” i „preko Rječine“ nasuprot današnjem Trgu bana Jelačića.<sup>394</sup>
- Dal 1840 al 1864 nei cinque squeri della città furono costruite ben 476 navi con una stazza lorda di 154.208 tonnellate, per lo più velieri e clippers.<sup>395</sup>
- Negli anni 1840-1869 i cantieri di Fiume, Buccari e Portore costruirono 636 bastimenti della portata complessiva di 223.178 tonnellate.<sup>396</sup>
- Brodograditelj Giuseppe Spadon Antonijev (1814.-?) sagradio je između 1840. i 1869. godine 46 jedrenjaka duge plovidbe ukupne nosivosti 16.896 BRT.<sup>397</sup>
- 1840. tonaza brodova ušlih u riječku luku iznosi 98.476 (Trst 459.376).<sup>398</sup>

### 1841.

- Prvo<sup>399</sup> drveno kupalište na prostoru današnje upravne zgrade Euroherca. (Na poznatom Pirisijsevom planu iz 1850. vidimo i drugo kupalište na prostoru ispred današnje Bolnice, te vojno kupalište na Delti.<sup>400</sup>)
- Nastaje i Glavna nautička škola, i to tako da je 1841. pomorstvo izdvojeno iz gimnazije, osamostaljeno, pa je 1854. upravo ta cjelina postala visoka pomorska škola.<sup>401</sup>
- Tek 1841. uređeno je izdavanje “matrikula”, dozvola za plovidbu.<sup>402</sup>
- Appena nel 1841 in seguito a due gravi infortuni marittimi avvenuti nella rada dove erano costrette ad ancorarsi le navi più grandi si decide la costruzione di un nuovo porto davanti la città; i lavori ne cominciano nel 1843.<sup>403</sup>
- S nasipavanjem obale na području današnje riječke tržnice 1841. godine započinje izgradnja tzv. Mola longa i moderne riječke luke.<sup>404</sup>
- 1841. započeto je proširivanje luke izgradnjom jednog lukobrana, ali su radovi uskoro obustavljeni zbog političkih sukoba između Austrije i Ugarske.<sup>405</sup> Nel 1841 „il molo (così detto *della Pescheria*)<sup>406</sup> che di faccia

<sup>387</sup> Kiril Pajkurić: *Grad na Rječini*, Jadroagent br. 29/1979., str. 15.

<sup>388</sup> ECO DEL LITORALE UNGARICO No. 59, Fiume, Mercoledi 25 Ottobre 1843. (FIUME 23, Roma 1992., str. 78.)

<sup>389</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 188.

<sup>390</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žiba: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 35.

<sup>391</sup> Irvin Lukežić: *Povijest riječkih konzulata*, Adamić, Rijeka 2004., str. 103.

<sup>392</sup> Lóránt Bali: *The Historically Changing Role of Port Rijeka in the Hungarian Context (1719–1941), with a Special View on Trieste*, Central European paper, str. 24. (cit. Aladár FEST, *Rijeka és Magyarország*, Budapest 1920, 39.)

<sup>393</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1074. (Ing. Otokar Kohout: *Razvoj naše brodograđevne industrije*)

<sup>394</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 53.

<sup>395</sup> Giacomo Scotti: *Fiume cent'anni e più secoli alle spalle*, Rijeka 2011., str. 31.

<sup>396</sup> Guido Depoli: *La Provincia del Carnaro*, Editrice La Società di Studi Fiumani, 1928., str. 206.

<sup>397</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 350.

<sup>398</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 74.

<sup>399</sup> Kos-Lozzi Barković: *Kvarnerska kupališna baština*, Hrvatski muzej turizma-DAR, Opatija-Rijeka, str. 11: *Prvo morsko kupalište na svijetu otvoreno je krajem XVIII st. u Brightonu*.

<sup>400</sup> Igor Žic: *Riječka gostoljubivost*, Adamić, Rijeka 2000, str. 21.

<sup>401</sup> 40 godina Sveučišta u Rijeci, UNIRI 2013., str. 27.

<sup>402</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 188.

<sup>403</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 38.

<sup>404</sup> <http://ppmhp.hr/120-godina-planimetria-della-rada-di-fiume-plan-rijecog-lukobrana/>

<sup>405</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 133.

<sup>406</sup> Eco del litorale ungarico N. 59 del 25 ottobre 1843, FIUME 23, Roma 1992., str. 77.

alla Torre si avanza nel mare fu prolungato fino a 200 m e pochi anni più tardi (1847) fu cominciato anche il braccio trasversale (...), ma non ne furono costruiti che 250 m.<sup>407</sup>

- 1841. bilo je već izgrađeno 40 hvati (75 m) nasipa za gat, a odmah zatim izrađen je obalski zid s unutarnje strane i nabačaj kamena sa vanjske strane radi zaštite obale od vjetra u ukupnoj dužini od 70 hvati (152 m).<sup>408</sup>
- U Rijeci, Bakru i Kraljevici izgrađeno je 1841. godine 12 brodova – 3.086 tona.<sup>409</sup>
- By the 1841, the first trade steamship had arrived. This way the ware could have been transported from Rijeka already to Brazil, Argentina, Chile, Africa, America and Asia (Bombay, Calcutta).<sup>410</sup>

#### **1842.**

- In 1842 were transported on the Luisian road from Carlstadt, through the sea-cost (Fiume and Buccari) 27.538 center of goods, 19.805 center wheat, 500 center corn, 298 center barley, 3.260 center oats, 74.000 center seed of ravizzone, 78.000 center tobacco, 2.968 center oil, &c., 4.541 center flax and hemp, 22.609 center rags, 250.600 center oak staves. From the coast to Carlstadt were transported 24.524 center salt, 1.806 center oil, &c., 1.162 center colonial products. The principal exports from Fiume consist principally in tobacco and hemp of Hungary, timber, staves, &c., destined almost all for France; wax, rags, coal, salt, wine, &c., receiving in exchange grains, colonial goods, oil, pastes of Italy, iron, steel, and different manufactured articles. There are at Fiume large tanneries, vast tobacco manufactories, liquor and cordial distilleries, and sugar refineries, a fine dock yard, and a large depot of sea salt. There are manufactured there cloths, linens, hats, wax candles, cables, paper, potash, earthenware, &c. The harbor, though of difficult access, is commodious and safe.<sup>411</sup>
- Početkom četrdesetih godina u Pešti se, osjećalo i sve veće zanimanje za riječku luku. Tome u prilog svjedoči dvotomno djelo *A fiumei kikoto* (Pešta 1842, Budim 1843.) mađarskoga publicista i riječkoga gubernijalnoga službenika Geze Ferencza Császara. Mađarska se javnost, osobito mlada buržoazija, tako mogla izravno upoznati sa problemima riječke luke, potrebama podizanja željezničke pruge od Ugarske do mora, razvojem brodogradnje i drugim privrednim inicijativama koje tada bijahu važne za napredak nacionalne ekonomije. Poznati Kossuthov poklic<sup>412</sup> *Tengerhez magyar! Ei a tengerhez! (Na more, Mađari! Na more!)* bila je zapravo nekom vrstom političkoga programa mlade mađarske građanske klase koja je Rijeku doživljavala kao jedan od svojih glavnih gospodarskih aduta i temeljni preduvjet budućega razvoja vlastite domovine.<sup>413</sup>
- 19.4.1842. svečano zabijen prvi stup gata pred ribarnicom. Time je počela gradnja riječke luke pred gradom.
- 1842. god. vrijednost riječkog uvoza = 240.000 for. a izvoza 1.764.000 for. - ukupno 2.004.000 forinti.<sup>414</sup>
- 4.866 vessels arrived and 4.874 vessels cleared in 1842 in Hungarian Litoral.<sup>415</sup>

#### **1843.**

- Peštanski ekonomist Ferencz Császar (boravi u Rijeci između 1830. i 1840. kao profesor mađarskog jezika na Kraljevskoj gimnaziji), napisao je i objavio 1843. (vidi 1842.) knjigu *Riječka luka* s planom ing. Josefa Bainville za izgradnju nove luke. Skupina riječkih trgovaca naručuje od inženjera Balzana projekt za izgradnju luke. Svi ti projekti bili su jedinstveni u tome da luku treba graditi pred gradom produžetkom „gata pred ribarnicom“, a toliki broj narudžaba i planova samo je potvrdio hitnost izgradnje luke koja će moći zadovoljiti sve veći promet. Grad povjerava ing. Carlu Waltonu trasiranje željezničke pruge između Rijeke, Karlovca i Siska. Za izgradnju pruge predviđa se organizirati akcionarsko društvo.
- Bainvilleov plan iz 1843. te nedatirani između 1862.-1871. pored predviđanja nastavka započetih nasipavanja iz 1766. koje se proširuje i raste blokovskom izgradnjom na istočni dio grada, obuhvatio je i izgradnju lučkog akvatorija sa zaštitnim lukobranom, novim površinama zidane obale, gatovima za pristajanje brodova, manipulativnim i skladišnim prostorima.<sup>416</sup>
- Col detto grandioso piano (del geometra fiumano Sig. Giuseppe Bainville) si pensò anche all'ingrandimento della Città proponendo di prolungare la Piazza Urmény, e la costa dal punto dietro la Pescheria sino al *vecchio Lazzaretto*, affine di avere fondo sufficiente per innalzare fabbricati, e formare nuove contrade. Dalla punta del prolungato Molo scorrerebbe la *diga* in linea retta verso Ponente parallela alla sponda della Città, con cui se avrebbe un bacino largo 100 Klafter. Quasi nel mezzo della *diga* sorgerebbe un grande *Fanale*, con due piccoli all'imboccatura del Porto. Non è necessario che venga tosto eseguito tutto il lavoro, ma col tempo dietro le esigenze del commercio e della navigazione. Per ora basterebbe la costruzione della prima parte della *diga* sino

<sup>407</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 41.

<sup>408</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1476 (ing. Cvjetko Premuš: *Urbanistički razvoj riječke luke*)

<sup>409</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija grada Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 85.

<sup>410</sup> Lóránt Bali: *The Historically Changing Role of Port Rijeka in the Hungarian Context (1719–1941), with a Special View on Trieste*, Central European paper, str. 24. (cit. Aladár FEST, *Rijeka és Magyarország*, Budapest 1920, 39.)

<sup>411</sup> Freeman Hunt: *The Merchants' Magazine and Commercial Review*, Vol. 21, New York 1849., str. 193.

<sup>412</sup> Irvin Lukežić: *Liburnijski torzo*, Libellus, Crikvenica 1999., str. 45: *izrečena Anno Domini 1846.*

<sup>413</sup> *Povijest Mađarske*, Barbat, Zagreb 1995, str. 127-129.

<sup>414</sup> Dr. Franjo Rački: *Rijeka prama Hrvatskoj*, Zageb 1867., str. 132. (*podatke mi priobći prof. dr. Petar Matković*)

<sup>415</sup> Freeman Hunt: *The Merchants' Magazine and Commercial Review*, Vol. 21, New York 1849., str. 194.

<sup>416</sup> Metzger-Šober Branko: *Regulacijski plan grada Rijeke Paola Grassija*, 1904., Prostor 147, Rijeka 2012., str. 149.

al grande *Fanale*, la cui di spesa ascenderebbe a 300,000 fni. m. c., con questa somma si conseguirebbe un bacino capace di contenere 50 bastimenti di alto bordo. La spesa poi dell'intera *diga* dietro il calcolo del Bainville ammonterebbe a 5-600.000 fni. m. c.<sup>417</sup>

- Santorinski cement kao naročito pogodan za izgradnju luke prvi je hvalio ing. Balzani (ing. civile di Trieste Balzano<sup>418</sup>) 1843., predvidjevši i način lijevanja u kalupe koje je sam konstruirao. To je kasnije dopunio i usavršio ing. Karlo Körbler 1846. godine, kad je počelo praktično iskušavanje tog cementa u Rijeci.<sup>419</sup>
- 1843. izgrađeno je u Rijeci i Hrvatskom primorju 14 jedrenjaka – 2.578 tona.<sup>420</sup>
- Od 1843./44. do uključivo 1848. bila su sagrađena 72 broda ukupne tonaže 25.908 tona. Prosječna tonaža po brodu povećala se na 318 tona, a prosječna cijena izgradnje jedne tone nosivosti na više od 51 forinte.<sup>421</sup>
- Il movimento commerciale del porto nel 1843 sosteneva un volume di traffico mercantile del valore di oltre 5 milioni di fiorini.<sup>422</sup>
- 5.907 vessels arrived and 5.940 vessels cleared in 1843 in Hungarian Litoral.<sup>423</sup>

#### 1844.

- 3.9.1844. parobrodarsko društvo *Austrijski Lloyd* iz Trsta uvodi stalnu tjednu izletničku liniju između Trsta i Rijeke. Brodovi su pristajali u Piranu, Novigradu, Poreču, Rovinju i Puli. U Rijeci je brod boravio od 6 do 22 sata, tako da izletnici mogu obaviti poslove i razgledati grad.
- Već 1844. poznata je stalna veza trajektom između Omišlja i Rijeke, između Kraljevice, Voloskog i Lovrana s Rijekom, a na zapadnoj istarskoj obali između Rovinja, Poreča, Kopra, Izole s Trstom.<sup>424</sup>
- 1844. god. vrijednost riječkog uvoza = 306.000 for. a izvoza 1.930.000 for. - ukupno 2.236.000 forinti.<sup>425</sup>
- 6.266 vessels arrived and 6.334 vessels cleared in 1844 in Hungarian Litoral.<sup>426</sup>

#### 1845.

- Li 4 aprile s'interessava la municipalità, affinché, invece di fare il progettato taglio della Fiumara, venisse fatto il nuovo porto di fronte alla torre civica col prolungamento del molo e con un braccio traversale, ove era già un molo lungo 36 klapfer e difeso da una scogliera. (Il lavoro affidato all'intraprendente *Glavan* venne con tutta alacrità condotto al suo termine ad eccezione della corrispondente riva interna.<sup>427</sup>)
- U listopadu 1845. Lajos Kossuth, tada već predsjednik mađarske vlade, osobno dolazi u Rijeku gdje kao Matkovićev gost razgovara s domaćim poduzetnicima o mogućnosti proširenja luke i razvoju brodogradnje.<sup>428</sup>
- Nel 1845 il Lloyd Triestino ebbe 42 viaggi tra Fiume e Trieste con 923 passeggeri ed in senso inverso 79 viaggi con 3.598 persone. Gli unici ad osteggiare l'utile innovazione furono i villici ed i vetturali che da lunghi tempi fino allora avevano monopolizzato la quasi totalità dei trasporti compiendoli per via terra in groppa ai cavalli o sulle caratteristiche carrette sormontate da un ombrello sempre aperto a protezione contro il sole o la pioggia.<sup>429</sup>
- Kako je jačao pritisak Ugarske na Rijeku, tako se izrađuje i niz planova luke. Po nalogu Budimske građevinske direkcije sve ih je ispitao inženjer Karlo Kecsekes 1845. godine. Za njegov projekt bila su i osigurana sredstva i to prema pojedinim fazama - za izradu valobrana produženjem ribarskog gata, za skretanje Rječine i valobran pred njom, kao i za nova nasipavanja i čišćenje starog korita.<sup>430</sup>
- 7.457 vessels arrived and 7.568 vessels cleared in 1845 in Hungarian Litoral.<sup>431</sup>

#### 1846.

- Početkom 1846. sagrađen je u Rijeci bark *REKA* (360 rt). Pod tim je imenom (transkripcija čakavske ekavice) plovio tridesetak godina. Potonuo je 17.12.1874.<sup>432</sup>
- 4.4.1846. Gradsko vijeće donijelo je odluku da umjesto radova na regulaciji toka Rječine sagradi novu luku ispred gradskoga tornja.

<sup>417</sup> *Eco del litorale ungarico* N. 59 del 25 ottobre 1843., FIUME 23, Roma 1992., str. 79.

<sup>418</sup> *Eco del litorale ungarico* N. 59 del 25 ottobre 1843., FIUME 23, Roma 1992., str. 79.

<sup>419</sup> Mihovil Mihovil Andrijašević: *Razvitak riječke luke (1800-1870)*, II dio, str. 56.: *Razvitak riječke luke (1800-1870)*, II dio, str. 60.

<sup>420</sup> Nikša Mendeš: *Rijeka – luka spasa i streljne*, prezentacija PPMHP.

<sup>421</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 178.

<sup>422</sup> Ledy Rubinich: *L'istruzione pubblica e privata a Fiume prima dell'annessione all'Italia*, FIUME, Anno XIII N.25 (Prima Nuova Serie) Roma, I Semestre 1993, str. 38.

<sup>423</sup> Freeman Hunt: *The Merchants' Magazine and Commercial Review*, Vol. 21, New York 1849., str. 194.

<sup>424</sup> Radojica F. Barbalić - *Doprinos parobroda „Hrvat“ stvaranju obalne linijske plovidbe na Jadranskom moru*, str. 262. (pdf)

<sup>425</sup> Dr. Franjo Rački: *Rieka prama Hrvatskoj*, Zageb 1867., str. 132. (*podatke mi priobći prof. dr. Petar Matković*)

<sup>426</sup> Freeman Hunt: *The Merchants' Magazine and Commercial Review*, Vol. 21, New York 1849., str. 194.

<sup>427</sup> *Eco del litorale ungarico* N. 59 del 25 ottobre 1843., FIUME 23, Roma 1992., str. 78.

<sup>428</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 68.

<sup>429</sup> Laszy Giacinto: *Fiume tra storia e leggenda*, Rijeka 1996., str. 50.

<sup>430</sup> Igor Žic: *Riječka luka kroz stoljeća*, (članak 4/10), NOVI LIST 2001.

<sup>431</sup> Freeman Hunt: *The Merchants' Magazine and Commercial Review*, Vol. 21, New York 1849., str. 194.

<sup>432</sup> Radojica Fran Barbalić – Ivo Marendić: *Onput, kad smo partili*, MH – Ogranak u Rijeci, 2004., str. 2.

- Od tridesetak vlasnika brodova duge plovidbe, najsnažniji je 1846. bio Ivan Matij Kozulić, koji je imao jednu navu, 1 pulaku i 2 brigantina, a bio je suvlasnik dva brigantina i dvije nave (u to doba zapadno od kapucinskog samostana postojao je škver nazvan "Podpinjol").<sup>433</sup>
- Juraj Vranicany 1846. godine dobiva dozvolu da svoj teren "kod bora" "Al Pino", upotrijebi za škver.<sup>434</sup> Škver se nalazio se u blizini već postojećeg škvera koji djeluje od početka XIX stoljeća.<sup>435</sup> (1798. Zencovich)
- In 1846 *The Hungarian Navigation Company* was set up by Lajos Kossuth, Lajos Marczibányi, Count Lajos Batthyány and Pál Szabó etc. But the Company dissolved itself in 1848 (because the money collected to an own ship was peculated).<sup>436</sup>
- U Rijeci, Bakru i Kraljevici izgradeno je 1846. godine 22 broda – 6.480 tona.<sup>437</sup>
- 1846. god. vrijednost riječkog uvoza = 513.000 for. a izvoza 1.378.000 for. - ukupno 1.891.000 forinti.<sup>438</sup>
- 8.041 vessels arrived and 8.136 vessels cleared in 1846 in Hungarian Litoral.<sup>439</sup>

#### 1847.

- Ne čekajući odluku ugarskog palatina, Kapetansko vijeće naredilo nastavak radova na gatu „Pred ribarnicom“ po planu ing. Karla Kecskesa. (Kecskes je usuglasio prijašnji zbir svih prijedloga o premještanju Rječine, o zaštitnom valobranu pred starim ušćem, o čišćenju starog korita Rječine, o produženju „gata pred ribarnicom“ i njegovu skretanju, s predračunom troškova od 817.079,60 forinti). Ni oštra reakcija palatina nije zaustavila započete radove. Time je, jer su radovi stali upravo na kritičnom mjestu skretanja toga gata, konačno odlučen izgled buduće luke.
- L'inizio dei lavori della diga (per i fiumani „molo lungo“) risale al 1847 (1846<sup>440</sup>) di cui furono costruiti i primi 250 metri. Tra il 1878 e il 1879 viene prolungata di ulteriori 725 metri; ancora prolungata nel 1904, fu ultimata negli anni trenta (XX st.).<sup>441</sup>
- 1847. god. vrijednost riječkog uvoza = 525.000 for. a izvoza 1.851.000 for. - ukupno 2.376.000 forinti.<sup>442</sup>
- Lučki promet 1847. iznosio je 237.400 tona (uvoz 52.100 t a izvoz 185.100 t).<sup>443</sup>
- 7.399 vessels arrived and 7.281 vessels cleared in 1847 in Hungarian Litoral.<sup>444</sup>

#### 1848.

- Situacija u riječko-bakarskom zaledu do 1848. godine, kada Rijeka gospodarski napreduje, je povoljna. Međutim, napredak se te godine, kada Rijeka ulazi u sustav hrvatskih zemalja, zaustavlja. Pogoršanju situacije doprinijele su i prirodne nepogode - bolest vinove loze - te zabrana eksploatacije šumskog bogatstva koje je seljacima priskrbljivalo pristojna sredstva. Vidjevši da se situacija ne popravlja, veliki dio seljaka započinje odlaziti u susjedne ili prekomorske zemlje.<sup>445</sup>
- U to vrijeme Rijeka je imala skromnu luku veličine tri hektara, na mjestu današnjeg istočnog djela putničke luke, te luku u današnjem Mrtvom kanalu."Gat pred ribarnicom", zbog stalnih radova mogao se koristiti gotovo jedino za terete soli. Inače se dio državnih prihoda od prodane soli upotrebljavao za radove na izgradnji luke. Nastavljena je izgradnja lukobrana. Položeni su kesoni ispunjeni kamenjem na morsko dno, počelo je podizanje nasipa. Kao vezivo za kamenje u moru upotrebljavale su se velike količine vulkanske zemlje s otoka Santorina koje je dovozio tršćanski poduzetnik Spiridon Gopčević, vlasnik mnogobrojnih brodova izgrađenih u riječkim brodogradilištima.
- Do mađarske revolucije i rata 1848. godine Rijeka je imala skromnu luku veličine oko 3 ha na mjestu današnjeg istočnog dijela putničke luke i u Mrtvom kanalu. Prvi bazen, unutrašnji bazen ili putnička luka u glavnim je linijama izgrađen do 1848. godine.<sup>446</sup>
- Godine 1848. napokon je izведен dio planirane gradnje, te je podignuta spomenploča na vrhu dovršenog pristaništa, u vrijeme kad je upravu grada u ime bana Jelačića preuzeo Josip Bunjevac, podžupan zagrebački. "Za vladanja austrijskog cara Ferdinanda I., Ugarskog apostolskog kralja V., dok je ovim primorjem upravlja Pavao Kiss de Nemesker, zajedničkim željama za ugodno pristanište brodova započeta je javnim sredstvima gradnja ovog gata pružajući ljevu stranu za izgradnju i jače širenje trgovačkog zamaha. Pod načelstvom nad javnim radovima grofa Stjepana Szecsenyja, dok je upravljao izgradnjom ličnim načinom vitez Karlo Korber i

<sup>433</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 178.

<sup>434</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žihá: *Mrtva mora (istraživanja)*, Zagreb – Budimpešta 2002., str. 35.

<sup>435</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 350.

<sup>436</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 3.

<sup>437</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 85.

<sup>438</sup> Dr. Franjo Rački: *Rieka prama Hrvatskoj*, Zagreb 1867., str. 132. ([podatke mi priobći prof. dr. Petar Matković](#))

<sup>439</sup> Freeman Hunt: *The Merchants' Magazine and Commercial Review*, Vol. 21, New York 1849., str. 194.

<sup>440</sup> Giacomo Scotti: *Fiume cent'anni e più secoli alle spalle*, Rijeka 2011., str. 31.

<sup>441</sup> Aldo Secco: *Da San Vito ai nuovi Rioni (nomenclatura delle vie e piazze di Fiume)*, Trieste 2004., str. 102.

<sup>442</sup> Dr. Franjo Rački: *Rieka prama Hrvatskoj*, Zagreb 1867., str. 132. ([podatke mi priobći prof. dr. Petar Matković](#))

<sup>443</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 226. (cit. Franjo Rački: *Rieka prama Hrvatskoj*, Zagreb 1866.)

<sup>444</sup> Freeman Hunt: *The Merchants' Magazine and Commercial Review*, Vol. 21, New York 1849., str. 194.

<sup>445</sup> Maja Polić: *Prethodni izvještaj o mogućnostima prikaza nemira u riječko-bakarskom zaledu...*, RIJEKA sv. 1-2/2002., str. 103.

<sup>446</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1480. (ing. Cvjetko Premuš: *Urbanistički razvoj riječke luke*)

*kraljevskog višeg mjerničkog nadzorništva načelnik, dok ga je kraljevski namjesnik austrijski nadvojvoda Stjepan 7. oktobra 1847. svojom ličnom prisutnošću počastio. Senat i narod riječki, postavlja oduševljeno ovu mramornu ploču“.<sup>447</sup>*

- Dok su 1822. u Rijeci postojala samo 2 brodogradilišta, već 1848. na Rijeci postoje 4 brodogradilišta, na Sušaku 3, na Pećinama 2, a u Martićici, Bakru i Kraljevici po jedno.<sup>448</sup>
- Jačanja riječke gradnje jedrenjaka se nastavlja i 1848. godine u doba hrvatske uprave Rijekom i austrijskog apsolutizma od 1850. do 1861. U tom je razdoblju sagrađen 301 jedrenjak nosivosti 110.000 tona, vrijednosti s opremom, 9,5 milijuna forinti. Kvaliteta tih brodova ostala je izvanredna. Kapetan Ivan Visin oplovio je (kao šesti moreplovac na svijetu<sup>449</sup>) jednim takvim u Rijeci sagrađenim jedrenjakom (“*Splendido*”) između 1851. i 1859. godine cijelu Zemljinu kuglu.<sup>450</sup>
- U Rijeci, Bakru i Kraljevici od 1834. do 1848. izgrađeni su brodovi u prosjeku od 270 tona.<sup>451</sup>
- Od 1814. do 1848. povećao se brodski promet za oko tri puta.<sup>452</sup>
- Godine 1848. riječka se flota sastojala od 446 brodova s 40.590 tona nosivosti i 2.084 mornara. Međutim, od kraja 50-ih godina jedrenjaci su ušli u krizu iz koje se više nisu uspjeli izvući.<sup>453</sup>
- Uplovilo je 5.653 brodova (većinom pod austrijskom zastavom) sa 101.427 tona.<sup>454</sup>
- 6.722 vessels arrived and 7.639 vessels cleared in 1848 in Hungarian Litoral.<sup>455</sup>

## The second Interregnum: The Austrian–Croatian reign (1849–1867)

### 1849.

- U Rijeci, Bakru i Kraljevici od 1849. do 1863. izgrađeni su brodovi u prosjeku od 345 tona.<sup>456</sup>

### 1850.

- Prema podacima iz pomorskih godišnjaka prvi dvojni švedsko-norveški vicekonzul bio je Josip Bakarčić Andrijev zvan Joško (1796.-1864.), riječki trgovac i brodovlasnik<sup>457</sup>, rodom iz Drage.<sup>458</sup>
- 1850. izgrađeno je u Rijeci i Hrvatskom primorju 33 jedrenjaka – 8.679 tona.<sup>459</sup>
- Od 1850. do 1857. na riječkim navozima izgrađeno je 276 brodova nosivosti 96.000 tona.<sup>460</sup>
- Od 1850. do 1873. (nakon što se Andrea Zanon povukao<sup>461</sup>) posluje brodogradilište Kazimira Jakovčića u Martinšćici (sagrađeno 43 jedrenjaka ukupne nosivosti 13.686 tona i popravljeno 12 brodova).<sup>462</sup> Škver je nakon Jakovčićevog odlaska opustio.
- As for the navy, in 1850 the central imperial *Seebehörde* (Naval Authority – it was the revival of the former Intendenza) was established which controlled the Hapsburg Adriatic territory divided into three parts. The three naval supervisions (in the parentheses there are the centres of the areas) were Dalmatian (Raguza), Hungarian–Croatian (Fiume) and Venetian (Venice). The port position of Fiume theoretically remained significant but it was controlled from the rival Trieste. The Austrian Naval Authority taking foreign sample published the *Annuario Marittimo* annual paper in Italian language from 1850 which contained the statistics of all imperial ports, naval officers and the staffs of the ships.<sup>463</sup>
- Il porto si riduceva al Delta ed il canale morto della Fiumara, cui si era aggiunto, dal 1850, il primo tratto della diga foranea; un insieme certamente insufficiente per i progetti ungheresi.<sup>464</sup>
- 1850. god. vrijednost riječkog uvoza = 1.232.000 for. a izvoza 1.855.000 for. - ukupno 3.087.000 forinti.<sup>465</sup>  
(RIJEKA, Zbornik, MH 1953., str. 226. navodi pogrešno iste cifre kao količinu tereta u Kv. tj. kvintalima)

<sup>447</sup> Igor Žic: *Riječka luka kroz stoljeća*, (članak 4/10), NOVI LIST 2001.

<sup>448</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1548. (Dr. Radojica Barbaljić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>449</sup> Maks Peč – radoznali promatrač (ur. Bruno Lončarić), Riječka nadbiskupija, Rijeka 2014., str. 104.

<sup>450</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žih: *Mrtva mora (istraživanja)*, Zagreb – Budimpešta 2002., str. 38.

<sup>451</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 44.

<sup>452</sup> Petar Strčić: *Od početka XVIII stoljeća do današnjih dana*, Županija primorsko-goranska, ICR, Rijeka 1996., str. 188.

<sup>453</sup> Marija Polić: *Riječka krpica...*, RIJEKA, ISSN 1330-6985, godina XV., svežak 1., Rijeka, 2010. str. 69.

<sup>454</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 182.

<sup>455</sup> Freeman Hunt: *The Merchants' Magazine and Commercial Review*, Vol. 21, New York 1849., str. 194.

<sup>456</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 44.

<sup>457</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 87: **od 1850. do 1864. bio je vlasnik ili suvlasnik 17 brodova duge plovidbe ukupne tonaze 9.019 BRT.**

<sup>458</sup> Irvin Lukežić: *Povijest riječkih konzulata*, Adamić, Rijeka 2004., str. 222.

<sup>459</sup> Nikša Mendeš: *Rijeka – luka spasa i strepnje*, prezentacija PPMHP.

<sup>460</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 221.

<sup>461</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 350.

<sup>462</sup> Radojica Fran Barbaljić – Ivo Marendić: *Onput, kad smo partili*, MH – Ogranak u Rijeci, 2004., str. 88.

<sup>463</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 4.

<sup>464</sup> Ileana Fedele: *Il porto di Fiume e la politica marittima ungherese (1869-1913)*, FIUME 23, Roma 1992, str. 23.

<sup>465</sup> Dr. Franjo Rački: *Rieka prama Hrvatskoj*, Zagreb 1867., str. 132. (podatke mi priobči prof. dr. Petar Matković)

- 1850. ušlo je u riječku luku brodova sa ukupnom regalarskom tonažom od 71.000 (11% od Trsta u koji je ušlo brodova sa 641.000 rt).<sup>466</sup>
- 1850. tonaža brodova ušlih u riječku luku iznosi 99.953 (Trst 641.391).<sup>467</sup>

### 1851.

- Prvi sačuvani službeni spis u pomorstvu u cijelosti na hrvatskome jeziku potječe iz riječke *nautike*.<sup>468</sup>

„C. K. ZAVOD BRODOSLOVJA

*PREGLED*

*naukah predavanih u višjem odseku II godine u poletju drugom u Rěki 1850/51*

1. ZVEZDOSLOVJE (ubrodoslovju). Uprava zvězdoslovna (nebopsisje). Naći širinu s poludničkom měsečnom višinom nad obzorem. S pomicnimi i nepomicnimi zvězdami. Su dvě sunčane višíne uzete izvan poludnika. Naći sklonutje gvozdotezne igle s prolazom sunčanim kroz pervu uspravnou točku (istočno-zapadnu). Satní kut. Poraba natrojah zvězdoslovnih u brodoslovju. Računati uziče ravno. Sklonutče i veršanje zvězdah na poludniku. Prináci širinu satoměřem. S daljinom sunca od mjeseca.
2. BRODARENJE. Teoretično i praktično brodovodstvo. Poveršje vodoslovsko u razmjeru větarah i vodokretja. Načimbe vodopisne vidi. Brodarenje po Markatoru. Brodoslovne popravke. Koso brodarenje. U vodokretju, itd.
3. PRIRODNI ZEMLJOPIS (zrakopisje). Opazke po moru u sačinjanju oblakah i olujah. Zrakopisje vodeno. Ognjeno. Kako se te sačinjavu i njihove posljedice.
4. MORSKA POVESTNICA. Povestnica nove dobe. Odkritje. Brodarenje i tergovina starih Gerkah. Kartagimsah. Germanah. Inglisah. Galah. Spanjolah. Rimjanah, itd.
5. RUKOKRETJE I BRODOGRADNJA. Razlika svih odsékah rukokretja, za dobro voditi jedan brod. Donamjestiti štete. Narediti jamborstvo i okrižje. Vidi jedrah i uresah potribitih, itd.

U Rěki 22 serpnja 1851.

Vidio Božo Pavletić

c. k. Županjski savjetnik

kao nam. Ravnatelj

Nauč. Brodoslovje

J. A. Mikoč pervi C. K. "

(Jakov Antun Mikoč)

- Statistike bilježe podatak o 557 jedrenjaka izoliranih u lazaretu u Martinšćici od otvaranja 1833. do 1851.<sup>469</sup>
- 1851. nalazimo (uz tri veća brodogradilišta) tri radionice užadi i jednu za sidra; tvornica platna za jedra zapošljavala je 18 radnika i raspolažala postrojenjem (6 Ks).<sup>470</sup>
- 1851. izgrađeno je u Rijeci, Bakru i Kraljevici 35 jedrenjaka sa 9.466 t (ili prosječno 270 t).<sup>471</sup>
- Od 1851. do 1883. na Pećinama je djelovalo brodogradilište Josipa Bačića Belca (1826.-1895.). U Belčevom škveru (koristio je nekoliko terena na području trsatske općine: Pećine II, Pećine III, Sušak) sagrađeno je 70 jedrenjaka duge plovidbe sa 29.028 brt. Škver Bačić-Belac nalazio se neko vrijeme na mjestu kuće Kozulić na Pećinama.<sup>472</sup>
- 1851. god. vrijednost riječkog uvoza = 4.599.500 for. a izvoza 5.121.900 for. - ukupno 9.721.400 forinti.<sup>473</sup>
- From 1851 - 1852 Governor of Fiume was Joseph Graf Rusnov.

### 1852.

- Napisan *Rečnik rukokretni* po Jakovu Antunu Mikoč-u prvomu c.k. naučitelju brodoslovja u Rěki 1852. Tim je djelom Mikoč postao prvi graditelj hrvatske pomorske terminologije (Dr. Blaž Jurišić).<sup>474</sup> Rječnik je nažalost ostao u rukopisu punih stotinu godina.<sup>475</sup> Rječnik na 78 stranica sadrži 773 termina.<sup>476</sup> (Prvi je hrvatski tiskani pomorski rječnik (tiskan u Trstu a sadrži oko 800 hrvatski naziva<sup>477</sup>) objelodanio Božo Babić iz Volarica kod Sv. Jurja godine 1870., samo sedam godina nakon prvoga talijanskoga pomorskoga rječnika.)<sup>478</sup>
- Bokeljski pomorac Ivan Visin krenuo iz riječke luke svojim brodom *Splendido* (izgrađenim u riječkom brodogradilištu Andrije Zanona) na put oko svijeta.

<sup>466</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 170.

<sup>467</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 74.

<sup>468</sup> Stepanić Željko: Hrvatsko pomorsko nazivlje od polovine XIX. stoljeća do sloma Austro-Ugarske Monarhije, "Naše more" 53 (1-2), 2006., str. 66.

<sup>469</sup> Zavod za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije 1900-2000, Rijeka 2000., str. 27. (Marijan Bradanović)

<sup>470</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 221.

<sup>471</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 222.

<sup>472</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 350.-351.

<sup>473</sup> Dr. Franjo Rački: *Rieka prama Hrvatskoj*, Zageb 1867., str. 132. (*podatke mi priobči prof. dr. Petar Matković*)

<sup>474</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 458. (dr. Blaž Jurišić: *O našoj pomorskoj terminologiji*)

<sup>475</sup> Stepanić Željko: Hrvatsko pomorsko nazivlje od polovine XIX. stoljeća do sloma Austro-Ugarske Monarhije, "Naše more" 53 (1-2), 2006., str. 68.

<sup>476</sup> Pomorski zbornik JAZU, Zagreb 1962., str. 459. (Dr. Blaž Jurišić: *O našoj pomorskoj terminologiji*)

<sup>477</sup> Diana Stolac: *Primorski prinosi počecima hrvatskoga znstvenoga nazivlja* (Vjesnik PAR, 38/96), Rijeka 1996., str. 293.

<sup>478</sup> Diana Stolac: *Hrvatsko pomorsko nazivlje*, ICR, Rijeka 1998.

- Na planu je naznačeno i brodogradilište (*Cantiere*) „**Pul peškarije**“ (*Squero alla Pescheria*) na žalu nastalom nasipavanjem, približno u visini današnje Zagrebačke ulice. Krajem 80-tih godina XIX st. je „preseljeno“ ispred današnje Demetrove ulice. Brodogradilište je nestalo izgradnjom luke Baroš.<sup>479</sup> Baroš je građen od 1890.-1894.
- Na planu je naznačen i škver „**preko Rječine**“ (ili „**kod (franjevačke) brajde**“) na Sušaku, na mjestu današnjeg parkirališta na Delti, sučelice ondašnjoj *Piazzai Iellacic*. Kako se žalo koje je tu započinjalo nastavljalo do, približno, Kortila... za nova brodogradilišta koja su nicala istočno od Rječine korišten je još jedan naziv – „**na Sušaku**“... za razliku od „**Pećina**“ gdje su bili navozi Kozulića, Bačića-Belca i Sablića (valja se prisjetiti da tih godina Sušaka, onakvog kakva mi danas znamo nije bilo, pa je takva razdioba shvatljiva). Na ovim su navozima gradili brodograditelji Katalinić, Spadon, Brazzoduro (na Pećinama, pored nekadašnje kuće *Clementi*, kasnije Kovačić-Vranić<sup>480</sup>) i drugi.<sup>481</sup>
- Najstariji *Bagni pubblici* (javno kupalište) na obali ispred grada, kako pokazuje Pirisijev plan, stradali su u nevremenu.<sup>482</sup>
- Već u svom prvom godišnjem izvještaju za 1852. ističe novoosnovana riječka Trgovinsko-industrijska komora poteškoće u robnom prometu na Lujzinskoj cesti uslijed visokih prijevoznih tarifa koje nameće privatno udruženje kapitalističkih vlasnika ove magistrale, pa stoga prihvata i ponavlja ranije zahtjeve za državnim otkupom Lujzijane.<sup>483</sup>
- U istom se izvještaju navodi da je ukupna vrijednost godišnjeg trgovinskog izvoza i uvoza preko riječke luke tada dosegla gotovo 10 milijuna forinti.<sup>484</sup>
- Od 1848.-1852. kroz riječku luku je prošlo 154 austrijskih parobroda.<sup>485</sup>

### 1853.

- In quest'anno scoppio la guerra detta della Crimea, nel corso della quale i navigli mercantili di questo Litorale guadagnarono grossi noli col trasporto di viveri.
- Otvorena privatna pomorsko-trgovačka akademija (*Collegio nautico-commerciale privato convento*), upravitelj i osnivač bio je grof Vincenzo de Domini. Compilo vari testi scolastici... per gli aspiranti alla qualifica di capitano marittimo di lungo corso... Morì a Fiume nel 1903 e il Consiglio comunale decreto che una via della città portasse il suo nome.<sup>486</sup> (Pomorsku higijenu honorarno je predavao A.F. Giacich<sup>487</sup>). Škola je radila sve do 1871. kada je spojena s dvogodišnjom javnom pomorskom školom. Nova škola ostala je sve do 1889. pod upravom de Dominia.<sup>488</sup>
- Prvi naš kliper dobio je ime **Gutmanstahl**, a sagradio ga je u Rijeci 1853. (samo tri godine nakon pojave tih najsvršenijih velikih jedrenjaka) brodograditelj **Karlo Katalinić** (u brodogradilištu „**Pod pinjolom**“)<sup>489</sup> po uzoru na prvi kliper koji je te godine doplovio u Trst.<sup>490</sup> (Izvještaj Trgovačko-industrijske komore 71 1853. navodi da su vlasnici „kantijera“ Pod Pinjolom – *Sotto pino* bili Giuseppe Spadon i Carlo Cattalinich.<sup>491</sup>)
- Lloyd Austriaco (nato a Trieste nel 1833), per intensificare la sua presenza nel golfo del Carnaro istituisce nel aprile del 1853 la Linea della Croazia che collegava Fiume a zara, seguendo dapprima un percorso sotto costa (Segna, Jablanaz, Carlopago), poi modificato nel 1854 con l'inserimento delle fermate di Bescanuova (isola di Veglia), Arbe e Pago e nel 1857, anno a partire dal quale i vapori di questa linea si spingeranno più al largo toccando Lussingrande.<sup>492</sup>
- Na pet brodogradilišta u Rijeci, uključujući i Martinšćicu, i na susjedna dva brodogradilišta u Bakru i Kraljevici izgrađeno je 1853. godine 36 jedrenjaka ukupne nosivosti 11.605 tona, u vrijednosti od 1.152.500 forinti. Pored pomenutih 7 brodogradilišta radilo je u gradu već i 12 industrijskih poduzeća, a 3 nove tvornice bile su u izgradnji.<sup>493</sup>
- Od g. 1853. do 1862. sagradjeno je na škverih riečkih, bakarskih i kraljevičkih ukupno 227 brodova u vrijednosti od 9.116.082 forinti. Za gradjenje i popravljanje brodova potrošeno je drvlja 487.724 kubičnih stopa.<sup>494</sup>

<sup>479</sup> Radojica Fran Barbalić – Ivo Marendić: *Onput, kad smo partili*, MH – Ogranak u Rijeci, 2004., str. 5.

<sup>480</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 350.

<sup>481</sup> Radojica Fran Barbalić – Ivo Marendić: *Onput, kad smo partili*, MH – Ogranak u Rijeci, 2004., str. 85.

<sup>482</sup> Julija Lozzi-Barković: *Secesija u arhitekturi Rijeke*, ICR, Rijeka 2010., str. 193.

<sup>483</sup> Igor Karaman: *Razvoj stanovništva i privrede u urbanom sustavu grada Rijeke...*, Historijski zbornik, god. XXXIX, 1986., str. 82.

<sup>484</sup> Igor Karaman: *Razvoj stanovništva i privrede u urbanom sustavu grada Rijeke...*, Historijski zbornik, god. XXXIX, 1986., str. 86.

<sup>485</sup> Igor Karaman: *Razvoj stanovništva i privrede u urbanom sustavu grada Rijeke...*, Historijski zbornik, god. XXXIX, 1986., str. 86.

<sup>486</sup> *Fiume*, Rivista di Studi Fiumani (nuova serie) 29, Roma, Anno XV, I semestre 1995., str. 12.

<sup>487</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 389.

<sup>488</sup> Milivoj Čop: *Riječko školsvo (1848-1918)*, ICR, Rijeka 1988., str. 90.

<sup>489</sup> Radojica Fran Barbalić – Ivo Marendić: *Onput, kad smo partili*, MH – Ogranak u Rijeci, 2004., str. 8: na predjelu Pod pinjol, istočno od današnjeg istoimenog uspona, bilo je staro **Katalinićevo brodogradilište, a zapadno – Vraniczanjevo**.

<sup>490</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 106. (dr. Branko Kojić: *Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vijekove*)

<sup>491</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 346.

<sup>492</sup> Roberto Modena-Paola Allegretti: *Nascita del Lloyd Austriaco e gestione delle linee di navigazione e del servizio postale nell'Adriatico*, FIUME 23, Roma 1992., str. 58.

<sup>493</sup> *Pomorski zbornik* JAZU, Zagreb 1962., str. 1898. (ing. Mladen Zoričić: *Počeci naše pom. strojograđevne industrije*)

<sup>494</sup> Dr. Franjo Rački: *Rieka prama Hrvatskoj*, Zageb 1867., str. 133.

- Prema podacima iz godišnjega izvještaja Riječke trgovacko-industrijske komore za god. 1853., prometnuto je u riječkoj luci 153.687 t. robe u vrijednosti 10.338.757 forinti. Riječki brodovlasnici raspolagali su te godine sa 130 brodova duge plovidbe, ili približno sa 1/5 ukupne tonaže duge plovidbe pod austrijskom zastavom.
- Za ocjenu međunarodnog značaja riječke trgovine toga vremena može poslužiti i podatak da je tada u Rijeci bilo 18 konzulata, i to počev od Rusije i Turske do SAD i Brazila.
- 1853. god. vrijednost riječkog uvoza = 6.784.400 for. a izvoza 3.554.400 for. - ukupno 10.338.800 forinti.<sup>495</sup>
- Unita a Sussak nel 1853, il confine orientale del Porto Franco viene portato a Martinschizza. Staccata Sussak da Fiume (1861) il confine viene portato al corso del fiume, comprendendo naturalmente il Canale morto e il Delta e tale estensione il Porto Franco mantiene fino alla sua abolizione avvenuta nel 1891, prova indiscutibile che per l'Autorità Centrale il Delta è parte indissolubile di Fiume e del suo Porto.<sup>496</sup>
- In 1853 there were only 33 incoming steamers, while in 1854 their number was 104.<sup>497</sup>

#### **1854.**

- Prema podacima iz 1854. radile su u Rijeci 4 manje ljevaonice metala i 12 manjih radionica za izradu proizvoda od željeza za potrebe raznih riječkih brodogradilišta i tvornica.<sup>498</sup>
- Tra il 1854 e il 1856, ha avuto inizio l'opera d'interramento della parte prospiciente il centro urbano: comincia così a prendere forma quel „quartiere del molo“ che farà da sponda orientale al nuovo porto.<sup>499</sup>
- In the year 1854 alone 34 ships with a total tonnage of 17.472 had been built in Fiume, Buccari (Bakar) and Portoré (Kraljevica).<sup>500</sup>

#### **1855.**

- Antonio Felice Giacich nel 1855 pubblicò le sue *Lezione mediche per i navigatori* che ebbe molta fortuna, tanto da raggiungere la quinta edizione.<sup>501</sup>
- Osnovano brodogradilište na Mlaki, u kojem je porinut prvi parobrod.<sup>502</sup>
- Maksimum gradnje postignut je 1855. kada je sagrađeno 35 brodova sa 14.421 tonom. Kasnije brodogradnja naglo pada na oko 10 brodova godišnje.<sup>503</sup>
- Završena izgradnja nove luke i tada je prostor između Mrtvog kanala i novog korita Rječine zbog svog trokutastog oblika dobio naziv Delta. (Prokopano je novo korito Rječine od mosta uljevo preko Velike Brajde, a staro korito od mosta do mora - Fiumara ili Mrtvi kanal (bio je širok svega 33 metra, imao je 500 metara dužine i primao je brodove do 1.000 tona<sup>504</sup>) - očišćeno je i uređeno u luku zaštićenu od daljnjih nasipavanja nanosima Rječine i morskih valova. Nakon toga je na riječkoj strani izgrađena obala za pristajanje brodova uz Ulicu Fiumara, Trg Scarpa te Trg Ūrmeny, na kojem će trideset godina kasnije niknuti zgrada kazališta). U tako uređenu luku počeli su uskoro uplovjavati mnogi jedrenjaci, a razvio se i živ promet robe.
- Nova luka imala je u to vrijeme lukobran dužine 250 metara, nazvan mol Marije Terezije, a kompleks luke činili su i mol Adamić, sagrađen između 1865. i 1867., sa 61 metara dužine i 16 metara širine, pristanište Lido dužine 130 metara, te istočna pristaništa dužine 200 metara. Ukupno je luka imala 500 metara operativne obale, što je, po tadašnjim shvaćanjima, bila značajna cifra.<sup>505</sup>

#### **1856.**

- Vlasnici „Fonderie“ vrlo brzo uočavaju, kako je za aktiviranje kapaciteta ljevaonice potrebno naći novi stručni kadař i u Trstu uočavaju mladoga engleskog inženjera Roberta Whiteheada, koji radi u sličnoj tršćanskoj industriji, pa on prihvata poziv za prelazak u riječku tvornicu 1856./57. Whitehead preuzima vodstvo tvornice, ulazi u Upravu te reorganizira i proširuje proizvodnju. Tvornici daje novo ime „*Stabilimento Tecnico di Fiume*“. Tu se počinju proizvoditi brodski parni kotlovi i parni strojevi, najmoderniji proizvodi toga doba, a nešto kasnije i željezni parni brodovi.
- Antonio Felice Giacich (1813.-1887.), direktor civilne bolnice u Rijeci napisao je i štampao 1856. prvu knjigu o pomorskoj higijeni na talijanskem jeziku, koja je u to vrijeme upotrebljavana u austrijskoj i ugarskoj mornarici (drugi knjigu, na hrvatskom, „*Brodarska higijena*“ izdao je J. Gjivanović 1896. u Zagrebu).<sup>506</sup>
- U Rijeci, Bakru i Kraljevici 1856. izgrađeno 38 brodova - 14.429 tona.<sup>507</sup>

<sup>495</sup> Dr. Franjo Rački: *Rieka prama Hrvatskoj*, Zageb 1867., str. 132. ([podatke mi priobći prof. dr. Petar Matković](#))

<sup>496</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 42.

<sup>497</sup> <http://doksi.hu/get.php?id=2102&order=DisplayPreview>

<sup>498</sup> *Pomorski zbornik JAZU*, Zagreb 1962., str. 1899 (ing. Mladen Zoričić: *Počeci naše pom. strojograđevne industrije*)

<sup>499</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 34.

<sup>500</sup> György Ákos: *Merchant Sailing Ships in the Austro-Hungarian Monarchy...*, str. 506.

<sup>501</sup> Eduardo Susmel: *Antonio Grossich nella vita del suo tempo 1849-1926*, Fratelli Treves, Milano-Roma 1933., str. 171.

<sup>502</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 476.

<sup>503</sup> *RJJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 95.

<sup>504</sup> Igor Žic: *Riječka luka kroz stoljeća*, (članak 6/10), NOVI LIST 2001.

<sup>505</sup> Igor Žic: *Riječka luka kroz stoljeća*, (članak 6/10), NOVI LIST 2001.

<sup>506</sup> *Pomorski zbornik JAZU*, Zagreb 1962., str. 381. (Dr. Bramko Kesić: *Zaštita zdravlja u pomorskom saobraćaju*)

<sup>507</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija gradanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 43.

- 1856. godine proizvedena je mehanička dizalica koju i danas (2013.) nakon što je restaurirana i elektrificirana koristi ŠRD Luben. Dizalica, spomenik pomoračke i industrijske baštine, u svojoj je dugovječnosti već nekoliko puta premješтana (od pokretnog mosta na ušću Mrtvog kanala na desnu obalu pa na sadašnje mjesto na lijevoj obali), a sve je vrijeme bila u pogonu.<sup>508</sup>
- **Gat uz lijevu obalu Rječine produžen u more, zaokrenut prema zapadu.**
- Nel 1856 si progetta ed eseguisce una regolazione del canale della Fiumara allargandolo e deviandolo in parte dalla direzione primitiva.<sup>509</sup>
- Čini se da se je u našim (sušačkim) škverovima najviše radilo oko polovice XIX vijeka. Godine 1856. sagrađeno je: u Pećinama 13 brodova s 5672 tone, u Martinšćici 4 broda s 1529 tona, na Sušaku 4 broda s 1475 tona.<sup>510</sup>
- Quando a Fiume i proprietari di bastimenti volevano anch'essi fondare una società di navigazione per sistemare regolari corse verso il Brasile - dove le farine ungheresi venivano già prima importate via Trieste - il Governo viennese ne rifiuto recisamente la concessione (1856). Quanto poi alle linee levantine, il Lloyd trascurava affatto il litorale ungarico, mantenendovi sin dal 1863 la sola linea Pola-Fiume-Zara.<sup>511</sup>

### 1857.

- U Rijeci i bližoj okolici djeluju 22 brodogradilišta jedrenjaka.
- Od 1850. do 1857. na riječkim navozima (? Rijeci, Bakru i Kraljevici<sup>512</sup>) izgrađeno je 276 brodova nosivosti 96.000 tona.<sup>513</sup>
- Godine 1857. sagrađeno je: u Pećinama 7 brodova s 3382 tone, u Sušaku 2 broda s 579 tona.<sup>514</sup>
- Od 1853.-1857. kroz riječku luku je prošlo 497 austrijskih parobroda.<sup>515</sup>

### 1858.

- Profesor na riječkoj gimnaziji (čuveni austrijski znanstvenik) Josef Roman Lorenz<sup>516</sup> von Luburnau (1825.-1911.) organizirao je znanstveno putovanje Kvarnerom a na brodu su mu pravili društvo zoolozi, algolozi i meteorolozi iz Beča, Wroclawa i Venecije.
- 1858. Dr. Antonio Felice Giacich izdao je raspravu "Cenni popolari si i bagni di mare" (tiskara Ercole Rezza) u kojoj ističe da se narodi nastanjeni uz more oduvijek u njemu kupaju zbog njegove zdravstvene i fizičke korisnosti, te ističe Opatiju koja pruža sve ono što doprinosi kvalitetnom liječenju.<sup>517</sup>
- Riječka industrija toga razdoblja jednaka je 50% cijelokupne Hrvatske. Tu je bilo 12 brodogradilišta koja su od 1858. do 1861. sagradila 35 brodova u Rijeci i 5 u Bakru.<sup>518</sup>
- Nel 1858 entrava in attività, per opera di alcuni capitalisti locali (Iginio de Scarpa, Carlo Meyer, Spiro Matcovich) lo Stabilimento Tecnico Fiumano quale cantiere di costruzione e produzione di motrici a vapore, sotto la direzione di Roberto Whitehead.<sup>519</sup>
- 1858. u Rijeci je izgrađeno 15 brodova (4.943 tone) u vrijednosti trupa od 466.999 guldena.<sup>520</sup>
- 1858. izgrađeno je u Rijeci i Hrvatskom primorju 17 jedrenjaka – 5.076 tona.<sup>521</sup>
- Zna se da je vrijednost izvoza krajiških dužica iz Senja i Karlobaga 1858. god. bila veća nego u Rijeci.<sup>522</sup>

### 1859.

- 1859. u Rijeci su izgrađena 4 broda (1.233 tone) u vrijednosti trupa od 111.500 guldena.<sup>523</sup>

<sup>508</sup> Daina Glavočić: *Postojeći i potencijalni javni spomenici riječke industrijske baštine*, Industrijska baština II (2005.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 153.

<sup>509</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 39.

<sup>510</sup> Almanah grada Sušaka sa prikazom gornjeg Jadrana, Zagreb 1931., str. 144.

<sup>511</sup> Alfredo (Aladár) Fest: *L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume* (Corvina, Budapest, 1935.), str. 73.

<sup>512</sup> Igor Karaman: *Razvoj stanovništva i privrede u urbanom sustavu grada Rijeke...*, Historijski zbornik, god. XXXIX, 1986., str. 88.

<sup>513</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 221.

<sup>514</sup> Almanah grada Sušaka sa prikazom gornjeg Jadrana, Zagreb 1931., str. 144.

<sup>515</sup> Igor Karaman: *Razvoj stanovništva i privrede u urbanom sustavu grada Rijeke...*, Historijski zbornik, god. XXXIX, 1986., str. 86.

<sup>516</sup> However, at this point it should be mentioned that in the early 1860s, a full decade before the era of oceanography started, there had already been an Austrian oceanographer in the full sense of the word. This pioneer of oceanography suffered one of these so-called "Austrian fates", i.e., he did not receive the acclaim he deserved because neither Austria nor the scientific community were ready for his achievements: Josef Roman LORENZ (later: von LIBURNAU) was a grammar school teacher at Fiume/Rijeka and later an official in the Ministries of Trade and of Agriculture. During his time at the Adriatic coast he studied the Quamero/Kvamer, the gulf on which Fiume/Rijeka is situated. In a book on "*The Physical Conditions and the Distribution of Organisms in the Quameric Gulf*", published in 1863, he introduced a division of the marine littoral into depth zones which was exemplary for its time. This concept modified earlier attempts of FORBES and ORSTED and dealt with the distribution of communities rather than single species - both animal and plant - to characterize "regions". (The Austro-Hungarian Deep-Sea Expeditions - G. SCHEFBECK)

<sup>517</sup> Kos-Lozzi Barković: *Kvarnerska kupališna baština*, Hrvatski muzej turizma-DAR, Opatija-Rijeka, str. 18.

<sup>518</sup> Igor Žic: *Kratka povijest Rijeke*, Adamić, Rijeka 2006., str. 83.

<sup>519</sup> Aldo Cherini: *L'Industria navale meccanica giuliana dalle origini ai giorni nostri* (1997), Trieste, str. 24.

<sup>520</sup> Bernard Stulli: *Oko pripadnosti kvarnerskih otoka 1848/49. i 1861. god.*, Vjesnik HARIP - sv. 25/1982., str. 362.

<sup>521</sup> Nikša Mendeš: *Rijeka – luka spasa i streljje*, prezentacija PPMHP.

<sup>522</sup> Šime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti*, Vjesnik PAR 38/1996., str. 182.

- 1859. god. vrijednost riječkog uvoza = 5.603.200 for. a izvoza 7.339.400 for. - ukupno 12.942.600 forinti.<sup>524</sup>
- Promet luke Rijeka 1859. iznosio je 287.000 tona.<sup>525</sup> (Senj 109.000 tona).<sup>526</sup>

### **1860.**

- 1860. U Rijeci postoji 10 brodogradilišta koja grade male i velike jedrenjake.<sup>527</sup>
- Tijekom 1860. postojalo je već 9 brodogradilišta u Rijeci. To su bili Mlaka, Podpinjol, Ponsal, Pul Fortice, Peškerija, Sablićevo i Kozulićevo-Pećine, Sušak i Martinšćica.<sup>528</sup>
- Intorno al 1860 a Fiume cessò quasi del tutto la costruzione di navi a vela e si diffusero le navi a vapore costruite con ferro e acciaio. I calafati, un tempo ben retribuiti, scomparvero quasi del tutto e quelli che rimasero condussero vita grama. La ragazzaglia li sbaffeggiava con questo ritornello: *Oilà strazà de calafà! Dove xe le scarpe che la baba te ga compra?*<sup>529</sup>
- 1860. god. vrijednost riječkog uvoza = 4.884.200 for. a izvoza 6.310.700 for. - ukupno 11.194.700 forinti.<sup>530</sup> (*RIJEKA*, Zbornik, MH 1953., str. 226. navodi pogrešno iste cifre kao količinu tereta u Kv. tj. kvintalima)
- 1860. ušlo je u riječku luku brodova sa ukupnom registarskom tonažom od 95.000 (13% od Trsta u koji je ušlo brodova sa 717.000 rt).<sup>531</sup>
- 1860. tonaža brodova ušlih u riječku luku iznosi 131.293 (Trst 717.293).<sup>532</sup>
- Promet luke Rijeka 1860. iznosio je 268.000 tona.<sup>533</sup> (Senj 125.000 tona<sup>534</sup>)
- In the early years of Hungarian control the commerce of Fiume expanded at a rate which was not subsequently maintained. Its sea-borne trade, which averaged 100.000 tons during years 1860-1869, almost doubled in the next decade and in the 'eighties sprang to an average of 602.000 tons. No other European port could boast a proportionate development. The average for 1890-1899, however, which was 955.000 tons, showed a distinct slackening of progress.<sup>535</sup>

### **1861.**

- 1861. tvornica konopa (Fabbrica cordaggi) registrirana je kod Trgovinske i industrijske komore na ime novog vlasnika Giovannija Sirole, za čije se vrijeme razvila uvođenjem, tada vrlo moderne tehnologije kao što je bilo mehaničko predenje i sukanje konopa. Godišnje se na opće zadovoljstvo proizvodilo 100 tona takvog konopa.<sup>536</sup>
- U Rijeci, Bakru i Kraljevici izgrađeno je 1861. godine 7 brodova – 2.262 tona.<sup>537</sup>
- Il existait 12 chantiers navals qui de 1858 à 1861 construisirent 35 navires à Rijeka et 5 à Bakar.<sup>538</sup>
- 1861. god. vrijednost riječkog uvoza = 488.400 for. a izvoza 631.070 for. - ukupno 1.119.470 forinti.<sup>539</sup> (*RIJEKA*, Zbornik, MH 1953., str. 226. navodi pogrešno iste cifre kao količinu tereta u Kv. tj. kvintalima)
- Promet luke Rijeka 1861. iznosio je 283.000 tona.<sup>540</sup> (Senj 136.000 tona.<sup>541</sup>)

### **1862.**

- Vincenzo Conte De Domini, direttore e professore nel Collegio Nautico Commerciale in Fiume izdao je 1862. *Lezioni di manovra navale ad uso delle scuole nautiche* (Tipografia di Ercole Rezza).
- 1862. pojavljuje se godišnjak austrijske ratne mornarice pod nazivom „*Almanach der Oesterreichischen Kriegsmarine*“, koji prvenstveno sadrži podatke o ratnim brodovima i vojnim časnicima. Bio je to prvi pomorski časopis u Rijeci.<sup>542</sup>
- Podignute stube koje vode do plaže (škvera<sup>543</sup> Kazimira Jakovčića<sup>544</sup>) Sablićevo.<sup>545</sup>

<sup>523</sup> Bernard Stulli: *Oko pripadnosti kvarnerskih otoka 1848/49. i 1861. god.*, Vjesnik HARiP - sv. 25/1982., str. 362.

<sup>524</sup> Dr. Franjo Rački: *Rieka prama Hrvatskoj*, Zagreb 1867., str. 132. (podatke mi priobči prof. dr. Petar Matković)

<sup>525</sup> Šime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti* (Vjesnik PAR, 38/96), Rijeka 1996., str. 183.

<sup>526</sup> Šime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti*, Vjesnik PAR 38/1996., str. 183.

<sup>527</sup> Kiril Pajkurić: *Grad na Rječini*, Jadroagent br. 30/1979., str. 16.

<sup>528</sup> Nikša Mendeš: *Rijeka – luka spasa i strepnje*, prezentacija PPMHP.

<sup>529</sup> Il nuovo Samani: *Dizionario del dialetto fiumano*, Vol. I, Società di Studi Fiumani, Roma, 2007., str. 31.

<sup>530</sup> Dr. Franjo Rački: *Rieka prama Hrvatskoj*, Zagreb 1867., str. 132. (podatke mi priobči prof. dr. Petar Matković)

<sup>531</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 170.

<sup>532</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 74.

<sup>533</sup> Šime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti* (Vjesnik PAR, 38/96), Rijeka 1996., str. 183.

<sup>534</sup> Šime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti*, Vjesnik PAR 38/1996., str. 183.

<sup>535</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 75.

<sup>536</sup> *TVORNICA KONOPA RIJEKA* (1764-1974), Rijeka 1974., str. (nema paginacije)

<sup>537</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 85.

<sup>538</sup> <http://dicocroate2.over-blog.com/5-categorie-11198481.html>

<sup>539</sup> Dr. Franjo Rački: *Rieka prama Hrvatskoj*, Zagreb 1867., str. 132. (podatke mi priobči prof. dr. Petar Matković)

<sup>540</sup> Šime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti* (Vjesnik PAR, 38/96), Rijeka 1996., str. 183.

<sup>541</sup> Šime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti*, Vjesnik PAR 38/1996., str. 187.

<sup>542</sup> Zdeslav Maštrović: *Pomorski časopisi u Rijeci (Sušaku)*, Jadroagent br. 50/1983., str. 19.

<sup>543</sup> Radojica Fran Barbalić – Ivo Marendić: *Onput, kad smo partili*, MH – Ogranak u Rijeci, 2004., str. 45: **Do početka XX st. tu je djelovalo Sablićevo brodogradilište.**

<sup>544</sup> Irvin Lukežić: *Fluminensis Slovenica*, ICR, Rijeka 2007., str. 95.

<sup>545</sup> Mladen Grgurić: *Riječke škale = Scalinate fiumane*, MGR 1999., str. 44.

- Na inicijativu Kazimira Kozulića osnovana *Prima Società di mutua assicurazione della marina mercantile austro-ungarica* (Društvo za uzajamno osiguranje trgovackih brodova).<sup>546</sup> (1863.<sup>547</sup>)
- Nel 1862 esistevano 8 stabilimenti delle costruzioni navali (velieri).<sup>548</sup>
- Godine 1862. bilo je na području Rijeke 12 škverova sa 150 radnika; godine 1871. taj se broj povećao čak na 723, ali je poslije toga počeo opadati tako da je njihov broj 1882. bio manji od stotine. Posljednji jedrenjak s drvenim trupom izgrađen je 1883. godine. Prestanak gradnje jedrenjaka sa drvenim trupom čini da mediteransko brodograđevno iskustvo ne može podržati prijelaz na željezne a potom i čelične parobrodove bez jake tehničke i industrijske potpore sa europskog kontinenta.<sup>549</sup>
- 1862. izgrađeno je u Rijeci i Hrvatskom primorju 12 jedrenjaka – 3.691 tona.<sup>550</sup>
- Od g. 1853. do 1862. sagradjeno je na škverih riečkih, bakarskih i kraljevičkih ukupno 227 brodova u vrednosti od 9.116.082 forinti. Za gradjenje i popravljanje brodova potrošeno je drvlja 487.724 kubičnih stopa. Ovo drvlje polazi iz hrvatsko-slavonskih šuma, iz kojih se ga god. 1862. izvelo ukupno 3.348.700 kub. stopa.<sup>551</sup>
- 1862. god. vrijednost riječkog uvoza = 6.047.900 for. a izvoza 7.010.500 for. - ukupno 13.058.400 forinti. (RIJEKA, Zbornik, MH 1953., str. 226. navodi pogrešno iste cifre kao količinu tereta u Kv. tj. kvintalima)
- From 1862 - 6 Apr 1867 Governor of Fiume was Herman Freiherr von Sterneck (1829-1897).
- Promet luke Rijeka 1862. iznosio je 276.000 tona.<sup>553</sup> (Senj 110.000 tona.<sup>554</sup>)
- Od 1858.-1862. kroz riječku luku je prošlo 648 austrijskih parobroda.<sup>555</sup>

### **1863.**

- Ljevaonička radionica (*Fonderia metalli* na Pioppi-u - Podjelšun), likvidirana i pretvorena u „*Stabilimento tecnico fiumano*“<sup>556</sup>, koje se ujedno bavilo brodograđevnim poslovima, pa su početkom 70-ih ovdje proizvedeni prvi mali domaći parobrodi.<sup>557</sup>
- Per impulso del signor Casimiro Cosulich, presidente della camera di commercio, e del negoziante Francesco Verzenassi venne istituita nell'anno 1863 (1862.<sup>558</sup>) la *Società di mutua assicurazione marittima*, la quale estende la propria attività sopra navigli che ormai importano un capitale di sei milioni; istituzione che liberò non solo la nostra città ma ben anche l'intero litorale dal monopolio triestino, e apportò a queste contrade un utile annuo di ben 300 mila fiorini.<sup>559</sup>
- U Rijeci, Bakru i Kraljevici od 1849. do 1863. izgrađeni su brodovi u prosjeku od 345 tona.<sup>560</sup>
- 1863. na Rieku je došlo 6.614 brod. od 124.940 tonel. a otišlo 6.684 br. od 132.912 tonel.; uvezeno je robe za 5.827.800, a izvezeno za 5.802.400 stot. (Dr. P. Matković)<sup>561</sup>

### **1864.**

- Giovanni Biagio Luppis (1813-1875) presenta la sua invenzione al Ministero della difesa, a Vienna, che rifiuta il progetto. Grazie a podestà Ciotta, conosce Robert Whitehead che comincia subito a perfezionare il „*salvacosta*“ (*Küstenretter*) di Luppis. Tra i tre viene stipulato (14.8.1864.) il primo contratto di collaborazione.<sup>562</sup>
- Između 1864. i 1869. na Dolcu je počela s radom mala ljevaonica bronce i željeza *Fonderia al Dolac di Diracca, Cussar, Skull*, koja je svojim proizvodima i uslugama opskrbljivala tadašnju tvornicu *Stabilimento tecnico Fiumano*.<sup>563</sup>
- Prema statističkim podacima od 1840. - 1864. sagrađeno je na svim riječkim brodogradilištima 476 brodova sa 154.208 tona. U tom istom razdoblju u Bakru je bilo sagrađeno 39 brodova sa 15.236 tona, a u Kraljevici 24 broda sa 5.627 tona.<sup>564</sup>
- U Rijeci, Bakru i Kraljevici od 1864. do 1868. izgrađeni su brodovi u prosjeku od 500 tona.<sup>565</sup>

<sup>546</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 109.

<sup>547</sup> *Topografia storico-naturale, statistica e sanitaria della Citta e del Circondario di Fiume*, Vienna 1869., str. 164.

<sup>548</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 113.

<sup>549</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žiba: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 38.

<sup>550</sup> Nikša Mendeš: *Rijeka – luka spasa i strepnje*, prezentacija PPMHP.

<sup>551</sup> Dr. Franjo Rački: *Rieka prama Hrvatskoj*, Zagreb 1867., str. 133.

<sup>552</sup> Dr. Franjo Rački: *Rieka prama Hrvatskoj*, Zagreb 1867., str. 132. (podatke mi priobči prof. dr. Petar Matković)

<sup>553</sup> Sime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti*, Vjesnik PAR 38/1996., str. 183.

<sup>554</sup> Sime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti*, Vjesnik PAR 38/1996., str. 183.

<sup>555</sup> Igor Karaman: *Razvoj stanovništva i privrede u urbanom sustavu grada Rijeke...*, Historijski zbornik, god. XXXIX, 1986., str. 86.

<sup>556</sup> Irvin Lukežić: *Robert Whitehead engleski tvorničat torpedo iz Rijeke*, ICR, Rijeka 2010., str. 49.

<sup>557</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 251.

<sup>558</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 109.

<sup>559</sup> *Topografia storico-naturale, statistica e sanitaria della Citta e del Circondario di Fiume*, Vienna 1869., str. 164.

<sup>560</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 44.

<sup>561</sup> Vatroslav Jagić: *Književnik*, svežak 2, 1865, str. 149.

<sup>562</sup> Velid Đekić: *Amate Fiume?*, VBZ, Zagreb, 2007., str. 166.

<sup>563</sup> *Arhitektura historicizma Rijeci 1845-1900.*, Moderna galerija Rijeka, 2001., str. 440.

<sup>564</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 95.

<sup>565</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 44.

- 1864. god. vrijednost riječkog uvoza = 5.700.000 for. a izvoza 5.100.000 for. - ukupno 10.800.000 forinti.<sup>566</sup>  
(RIJEKA, Zbornik, MH 1953., str. 226. navodi pogrešno iste cifre kao količinu tereta u Kv. tj. kvintalima)

### 1865.

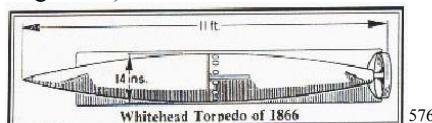
- 12. travnja (23. ožujka) Riječki brodovlasnici utemeljuju Društvo za pomorsko osiguranje (*Società di armatori per mutua assicurazione*) a započela s radom 1. svibnja. Poslovala je do 1888.<sup>567</sup>
- Vincenzo de Domini objavio je 1865. *Compendio di cognizioni nautiche ad uso de'giovani marini* (tiskara Emidio Mohovich).<sup>568</sup>
- 1865. prema Pomorskem godišnjaku („Annuario marittimo“) u nautičkoj i trgovačkoj školi uz ostale predmete uvodi se nastava iz plivanja i veslanja.<sup>569</sup>
- U brodogradilištu *Al Pino* (vl. Juraj Vranyczany-Dobrinović) su u razdoblju od 1860.-1865. sagrađena četiri jedrenjaka: luger *Gustavo*, luger *Falco*, škuner *Giuseppe* i brik *Camilla*.<sup>570</sup>
- 1865. god. vrijednost riječkog uvoza = 5.772.800 for. a izvoza 5.220.600 for. - ukupno 10.993.400 forinti.<sup>571</sup>  
(RIJEKA, Zbornik, MH 1953., str. 226. navodi pogrešno iste cifre kao količinu tereta u Kv. tj. kvintalima)
- Il movimento merci, il cui valore complessivo ammontava nel periodo precedente l'annessione (dal 1861 al 1865) in media a soli 23 milioni di corone oro, si elevo già nel periodo 1901-1904 a 260 milioni all'anno.<sup>572</sup>

### 1866.

#### ▪ Počela nastava u Vojno-pomorskoj akademiji.

- The Naval Academy, established 1866 at Fiume/Rijeka and drawing on a tradition going back to the Naval College founded 1822 in Venice, offered an excellent training in both nautic and hydrographic fields. Besides, among the books produced for teaching in this institution was the first textbook of oceanography in the German language, the "Lehrbuch der Oceanographie" by August JILEK, published in 1857 (obviously the earliest use of the term in German!).<sup>573</sup>

- U Rijeci je izumljen i proizveden prvi torpedo („bestia“<sup>574</sup>) na svijetu. 21.12.1866. prezentiran je Whitehead-Luppis model torpeda cilindričnog oblika sa eksplozivom s prednje strane, pogonjenom komprimiranim zrakom (pritiska oko 25 bara), 2-cilindričnim zračnim motorom, 2-krilnim propelerom i mehanizmom za održavanje dubine, baziranom na hidrostatskoj membrani povezanoj polužjem na 2 horizontalna kormila. Kasnijim usavršavanjem i dodatkom servo motora taj uređaj postaje tajna novog oružja. Drugi par vertikalnih kormila trebao je održavati pravac. Torpedo ja postizao 7 čvorova na domet od 200 metara. Idejni začetnik projekta bio je Ivan (Giovanni) Luppis col predicato "von Rammer" (affondatore), a izumitelj je bio Robert Whitehead. Nakon najveće austrijske pomorske pobjede, nad talijanskim mornaricom kod Visa, admiral Tegethoff zahvalio je Robertu Whiteheadu na kvaliteti parnih kotlova proizvedenih u Tehničkom poduzeću u Rijeci. Prema statističkim podacima od 1866. do 1923. tvornica je izgradila 14.998 torpeda.<sup>575</sup> (Prema dostupnim izvorima od 1866. do kolovoza 1943. proizvelo se 20.323 torpeda, 1.053 lansirne cijevi, 1.368 visokotlačna kompresora. Godišnji kapacitet proizvodnje je oko 1.000 torpeda. Prije I svjetskog rata proizvodilo se godišnje oko 800 torpeda. 1942. proizvedeno je 1.170 komada. Rekordna proizvodnja u jednom mjesecu je 160 kom. tokom 1943. Posljednji torpedo proizведен je 1966. godine.).



- 1866. izgrađeno je u Rijeci, Bakru i Kraljevici 16 jedrenjaka sa 9.862 t (ili prosječno 616 t).<sup>576</sup>
- 1866. u riječkim brodogradilištima je zaposleno 458 radnika.<sup>578</sup>
- Ugrađena je prva lučka obalna dizalica s parnim pogonom, a u riječkoj luci je korištena tijekom izgradnje (sedamdesetih godina XIX st.) za prekrcaj građevinskog materijala između plovnih objekata (brodova) i kopna.
- Prvi strani parobrod uplovio je u riječku luku tek 1866; bio je to engleski brod (672 t), koji je dovezao robe za

<sup>566</sup> Dr. Franjo Rački: *Rieka prama Hrvatskoj*, Zagreb 1867., str. 132. (podatke mi priobči prof. dr. Petar Matković)

<sup>567</sup> Radojica Fran Barbalić – Ivo Marendić: *Onput, kad smo partili*, MH – Ogranak u Rijeci, 2004., str. 1.

<sup>568</sup> Srećko Vilhar, Radmila Adamov: *O morju i pomorstvu*, Študentska knjižnica v Kopru, 1967., str. 39.

<sup>569</sup> Burban-Moranjak: *Rijeka nogometna 1873-1945*, Rijeka 2006., str. 13.

<sup>570</sup> Irvin Lukežić: *Riječke glose – opaske o davnim danima*, ICR, Rijeka 2004., str. 253.

<sup>571</sup> Dr. Franjo Rački: *Rieka prama Hrvatskoj*, Zagreb 1867., str. 132. (podatke mi priobči prof. dr. Petar Matković)

<sup>572</sup> Alfredo (Aladár) Fest: *L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume* (Corvina, Budapest, 1935.), str. 76.

<sup>573</sup> [http://www.landesmuseum.at/pdf\\_frei\\_remote/BioEco\\_11\\_0001-0027.pdf](http://www.landesmuseum.at/pdf_frei_remote/BioEco_11_0001-0027.pdf)

<sup>574</sup> Paolo Santarcangeli: *Il porto dell'aquila decapitata*, Del Bianco editore, Udine 1988., str. 163: Gli operai hanno dato a questa torpedina il nome di „bestia“, tanto la sua struttura e i suoi movimenti rassomigliano a quelli di un essere vivente.

<sup>575</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 47.

<sup>576</sup> <http://arupinum.xoom.it/arupinum/rov/cro/chrono6.html>

<sup>577</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 222. (isto i Karaman)

<sup>578</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 61.

42.000 forinti, a odvezao za nešto manje od 10.000 forinti.<sup>579</sup>  
▪ 1866. riječki je lukobran bio dug 500 m a širok 33 metra.<sup>580</sup>

### 1867.

- Na diljama brodogradilišta braće Schiavon<sup>581</sup> (najvjerojatnije na prostranom žalu kod Belog kamika<sup>582</sup>) u svibnju izvučena je skromna drvena školska topovnjača na svrdlo *Gemse* i u listopadu iste godine prerađena u eksperimentalnu *torpedinieru* s pramčanom podvodnom lansirnom cijevi (prvi torpedni brod u povijesti) za opite Whiteheadovog novog izuma – torpeda.<sup>583</sup> Torpiljarkom je zapovijedao poručnik fregate Georg Hoyos, oženio Whitheadovu kćer 1869.
- Ljevaonica kovina (*Fonderia metali*) utemeljena 1853., transformira se 1867. u Riječko tehničko poduzeće (*Stabilimento tecnico fiumano*) a 1874. u Tvrnicu torpeda (*R. Whitehead and Co.*) prvu u svijetu.<sup>584</sup>
- *Stabilimento tecnico fiumano* odlikovan je srebrnom medaljom za kvalitetu svojih proizvoda.<sup>585</sup>
- Robert Whitehead u svom pismu iz 1867. još uvijek svoj izum naziva „*machina d'distruzione*“<sup>586</sup> Do 1918. u talijanskom jeziku upotrebljava se riječ *torpedina a kasnije siluro*.<sup>587</sup> Radnici su ga zvali „bestia“.<sup>588</sup>
- Započinje intenzivna izgradnja luke (u modernom značenju te riječi). Glavni projektant bio je Francuz Hilarion Pascal, projektant luka Marseillea i Trsta. Graditelj je bio inženjer Antal Hajnal, voditelj poduhvata od 1877. godine. (Non è chiaro se il progetto iniziale sia stato tracciato da Pascal e poi elaborato a livello esecutivo da Antal Hajnal.<sup>589</sup>)
- I progetti per la costruzione del nuovo porto risalgono al famoso tecnico idraulico francese pascal; essi furono realizzati dal defunto ingegnere-capo Eisinger, che sovrintese anche alla esecuzione della maggior parte dei lavori al servizio del r. ung. Ufficio Marittimo e del r. ung. Ministero delle comunicazioni. Ad Eisinger successe il r. ung. Ispettore alle costruzioni Hajnal. La realizzazione, veramente esemplare, dei lavori del porto è merito della società francese “Enterprise” diretta dal sig. Sivel, fratello dello sfortunato aeronauta francese. Il prolungamento della diga di protezione, la costruzione di due moli e la costruzione del porto petrolifero sono state curate, sotto la supervisione del r. ung. Ispettore alle costruzioni Hajnal, da un consorzio fiumano, guidato dal tenente colonnello del Genio a riposo von Leard.<sup>590</sup>
- Nel 1867 Heinrich von Littrow (1820.-1895., militare, scienziato, tecnico, studioso e poeta) fu trasferito a Fiume, sede ben più importante di Segna, per assumere il Comando della Capitaneria di Porto e della Sanità marittima (Hafen-und See-Sanitäts-Captain).<sup>591</sup> (Littrow prepared a Dictionary of German naval terminology, wrote the famous handbook for the “Seemannschaft” (crew) (1859) and showed for the first time the sea bottom of the Adriatic in coloured charts, maps and plastic models.<sup>592</sup>)
- 1867. u Rijeci je izgrađeno 14 brodova sa 6.392 BRT.<sup>593</sup>
- 1867. u Rijeci je registrirano 148 brodova sa 66.496 tona.<sup>594</sup>
- 1867. Rijeka ima 167 jedrenjaka duge plovidbe.<sup>595</sup>
- Tra il 1867 ed il 1869 furono costruiti annualmente 24 velieri di 500 tonnellate, di lungo corso.<sup>596</sup>
- 1867. promet riječke luke iznosio je 11,6 milijuna forinti, a Trsta 193,2 milijuna forinti.<sup>597</sup>
- Uplovilo je 6.139 (6.137<sup>598</sup>) brodova sa 109.071 NRT.<sup>599</sup>
- 1867. promet riječke luke iznosio je 102.846 tona (uvoz 42.372 t, a izvoz 60.473 t).<sup>600</sup>

<sup>579</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 219.

<sup>580</sup> <http://www.hirextra.hu/2008/07/10/a-volt-magyar-kikoto-fiume/> (ahol 1866-ban csak egy 33 méter széles és 500 méter hosszú vízfelület állt a hajók rendelkezésére)

<sup>581</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 351: Njegovi su se pogoni isprva nalazili *pul Peškerije*, potom sele na lokalitet *Pod Pinjol* (Al Pino), te naposljetku na riječki *Ponsal*. Prema R. F. Barbaliću stanovito je vrijeme bilo smješteno i *pul Fortice* (al Fortino) u neposrednoj blizini današnjeg trga Žabica.

<sup>582</sup> Radojica Fran Barbalić – Ivo Marendić: *Onput, kad smo partili*, MH – Ogranak u Rijeci, 2004., str. 11: Po fortici je dobilo naziv brodogradilište braće Schiavon na žalu pred kapucinskim vrtom “*Pul fortice*” (*Squero al Fortino*).

<sup>583</sup> Radojica Fran Barbalić – Ivo Marendić: *Onput, kad smo partili*, MH – Ogranak u Rijeci, 2004., str. 28.

<sup>584</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 476.

<sup>585</sup> Irvin Lukežić: *Robert Whitehead engleski tvorničat torpeda iz Rijeke*, ICR, Rijeka 2010., str. 59.

<sup>586</sup> Riječki torpedo - prvi na svijetu, (ur. Ervin Dubrović), MGR, Rijeka 2010., str. 20.

<sup>587</sup> Riječki torpedo - prvi na svijetu, (ur. Ervin Dubrović), MGR, Rijeka 2010., str. 149.

<sup>588</sup> Paolo Santarcangeli: *Il porto dell'aquila decapitata*, Del Bianco editore, Udine 1988., str. 163: Gli operai hanno dato a questa torpedina il nome di „bestia“, tanto la sua struttura e i suoi movimenti rassomigliano a quelli di un essere vivente.

<sup>589</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 34.

<sup>590</sup> Gianni Stellini: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 102.

<sup>591</sup> Gianni Stellini: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 35.

<sup>592</sup> Birgitta Mader: *Robert Whitehead's Steam-Engines on Austro-Hungarian Duty...*pdf., str.126.

<sup>593</sup> Jozef Szekeres: *Bezihengen zwischen Budapest und Rijeka (Fiume) auf dem gebiet des schifbauss (1865-1924)*, VHARIP sv. XVIII/1973., str. 251.

<sup>594</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 60.

<sup>595</sup> Nikša Mendeš: *Rijeka – luka spasa i strepnje*, prezentacija PPMHP.

<sup>596</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 113.

<sup>597</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 241.

<sup>598</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>599</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 101.

### The third (last) Hungarian period (1868–1918)

#### 1868.

- The Naval Academy annual measurements from 1868 to 1884 showed mean annual temperature 14,1° C (the highest in Hungarian Empire). During the observation time the maximum temperature was 33° C, the lowest was -2,4° C.<sup>601</sup>
- Od 1868. u sklopu Vojno-pomorske akademije postavljen je maregraf, podatke kojeg obrađuje i objavljuje do 1871. god. prof. Stahlberger. Godinu dana kasnije, 1869., proradila je meteorološka postaja, koju je među ostalim vodio profesor Akademije, prof. Salher.<sup>602</sup>
- Na poticaj iz Mornaričke akademije 1868. godine u Rijeci je utemeljena (prva) meteorološka postaja. Mornarička akademija je promicala spregu znanosti, obrazovanja i proizvodnje, primjenjujući nastavne programe u skladu sa vodećim industrijskim zemljama. Kod svega toga se mora imati na umu da je Austrija među prvima na kontinentalnom dijelu Europe pokrenula gradnju željeznih brodova s parnim pogonom.<sup>603</sup>
- Vrlo aktivni pomorski kapetan d. pl. iz Rijeke Iginio Zdravko Mikoč nakon što je godinu dana (1867.) uređivao u Trstu „*Arhivio Marittimo*“, iduće godine pokreće polumjesečnik „Marina e Commercio“, također u Trstu, ali ga urednik prenosi u Rijeku, gdje dalje izlazi. Časopis je imao od srpnja 1870. godine prilog na hrvatskom jeziku „*Pomorstvo i trgovina*“. Zanimljivo je da je isti urednik 1875. godine u Rijeci uređivao i list „*Nauta*“.<sup>604</sup>
- Nel 1868, all'epoca in cui Fiume, dopo vent'anni di incertezze, fu annessa all'Ungheria, iniziò la grande crisi che portò alla rovina le industrie da sempre fondamentali per l'economia della città: soprattutto l'industria delle costruzioni navali, che era sempre stata per Fiume la maggior fonte di reddito, decadde progressivamente, vittima dello sviluppo tecnologico e dell'avvento delle navi a vapore. Negli anni 70 l'epoca dei grandi velieri poteva dirsi conclusa; Fiume non possedeva ancora navi a vapore e i suoi cantieri navali non erano in grado di produrle.<sup>605</sup>
- Godine 1868. osnovano je u Pešti "Prvo madarsko peštansko-riječko brodogradilište d.d." kojemu je prišla i filijala riječke tvornice sa svim svojim sredstvima. No, već 1873. godine uništila je teška privredna kriza to Peštansko-riječko brodogradilište.<sup>606</sup>
- 1868. u Rijeci je izgrađen 21 brod sa 9.954 BRT.<sup>607</sup>
- 1868. izgrađeno je u Rijeci i Hrvatskom primorju 24 jedrenjaka – 10.867 tona.<sup>608</sup>
- U Rijeci, Bakru i Kraljevici od 1864. do 1868. izgrađeni su brodovi u prosjeku od 500 tona.<sup>609</sup>
- Godine 1868. Rijeka je imala 264 jedrenjaka sa 73.402 tone nosivosti.<sup>610</sup>
- Na svom vrhuncu 1868. riječki brodovlasnici posjeduju 153 jedrenjaka sa 70.185 registarskih tona.<sup>611</sup>
- At the date (1868) of the acquisition of Fiume by Hungary the Hungarian mercantile fleet consisted of one steamer of 95 tons and 386 sailing vessels. The total tonnage was 82.158 and the number of seaman 2.340. The development of traffic at the port was at first secured by subsidies to the Austrian Lloyd (1871) for voyages between Fiume and the East, and to a Liverpool line (Glynn & Co., 1871 and 1878) for voyages between Fiume and Liverpool, via Italian ports.<sup>612</sup>
- Nel 1868, a seguito di un sopralluogo, l'ingegner Hilarion Pascal rilascia un parere (o forse uno schema di progetto) che sarà all'origine del nuovo schema portuale. Pascal è una delle massime autorità in questo campo, avendo egli progettato il nuovo scalo di Marsiglia<sup>613</sup> (i Trsta. Mađari pokušavaju riječku luku suprotstaviti austrijskoj luci Trst. Počinju veliki zahvati na riječkoj luci. Izvedba radova prepričena poduzeću Sivel & Comp iz Marseja. Kamenje za 1000 metara lukobrana dovoženo je iz Martinšćice, Preluka i Kantride.). The French Company began operations on December 18th, 1872. As a rule, 550 trucks full of material are worked per diem, and this number increases to 700 during summer. The 17 barges for rubble, with flap-dors, are 23 metres long by 6,5 broad, and have a loading capacity of 160 tons. There are also 20 barges of peculiar construction, which will presently be described. Their loading capacity ranges from 180 to 280 tons, and they transport the stone to

<sup>600</sup> Magyarszág Vármegyéi es Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart, Budapest 1896.

<sup>601</sup> <http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/osztrak-magyar/ch19.html>

<sup>602</sup> Zavod za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije 1900-2000, Rijeka 2000., str. 32. (Ana Alebić-Juretić)

<sup>603</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žihá: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 31.

<sup>604</sup> Zdeslav Maštrović: *Pomorski časopisi u Rijeci* (*Sušaku*), Jadroagent br. 50/1983., str. 19.

<sup>605</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 113.

<sup>606</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žihá: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 39.

<sup>607</sup> Jozsef Szekeres: *Bezihengen zwischen Budapest und Rijeka (Fiume) auf dem gebiet des schifbauß (1865-1924)*, VHARIp sv. XVIII/1973., str. 251.

<sup>608</sup> Nikša Mendeš: *Rijeka – luka spasa i strepnje*, prezentacija PPMHP.

<sup>609</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 44.

<sup>610</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 231.

<sup>611</sup> Kiril Pajkurić: *Grad na Rječini*, Jadroagent br. 29/1979., str. 15.

<sup>612</sup> Croatia-Slavonia and Fiume, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 67.

<sup>613</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 34.

Fiume, the service being carried on by five steam tugs. On the average 800 labourers are employed on these works. On an average 4.500 tons are sunk per diem in the harbour.<sup>614</sup>

- In the year 1868, under the new *régime*, it was thought necessary to follow the example of Trieste, and to provide a larger harbour, with a superficies of 80 acres. The plan was to be carried out by lengthening the breakwater (*diga* or *hafendamm*) to 1.179 metres, thus giving it a total of 1.441,7. It was further proposed to extend and regulate the shore side of the harbour, which at the time measured only 180 metres facing the breakwater.<sup>615</sup>

- 1868. uplovilo je 6.648 brodova sa 127.924 NRT (tonna tartalom).<sup>616</sup>

- 1868. promet riječke luke iznosio je 103.593 tona (uvoz 48.951 t, a izvoz 54.643 t).<sup>617</sup>

### 1869.

- U Schiavonovom škveru (*pul Fortice?*) izvršeni su 1869. i pokusi za lansiranje Luppis-Whiteheadovog torpeda s ratne korvete *Gemse*.<sup>618</sup>

- Per un movimento attivo è però necessario un porto. E Fiume ne possiede uno, anzi due. Là dove prima, esposta a tutti i venti, aprivasi una rada, trovassi già da 18 anni un porto sicuro che, mediante un lungo e solido molo, il quale venne compiuto quest'anno, è protetto cdeksaontro tutti i venti. Esso è capace di più di 100 bastimenti di lungo corso e di altrettante navi mercantili di minor portata, ha dappertutto fondo tenace di margone, è profondo in media da 5 - 7 nodi (da 15 - 10' presso la sponda) e possiede immediatamente sulla riva la miglior acqua dolce di tutto il litorale austriaco. Oltre a questo, possiede Fiume un Porto di Cabotaggio, profondo da 10-16 piedi, che si ottenne deviando la Fiumara in un nuovo letto e scavandone l'antica foce. Esso è capace di circa 130 battelli.<sup>619</sup>

- Fiume aveva 186 bastimenti di lungo corso con 85.939 tonnellate di portata.<sup>620</sup> (velieri, mentre Trieste vantava già una settantina (73<sup>621</sup>) di navi a vapore<sup>622</sup>)

- Sagrađeno je 20 brodova sa 8.375 tona.<sup>623</sup>

- Nel 1869 si costruirono a Fiume 19 navi della portata di tonnellate 8.037.<sup>624</sup> (559 addetti alla costruzione<sup>625</sup>)

- 1869. u riječkim brodogradilištima je zaposleno 559 radnika.<sup>626</sup>

- Negli anni 1840-1869 i cantieri di Fiume, Buccari e Portore costruirono 636 bastimenti della portata complessiva di 223.178 tonnellate.<sup>627</sup>

- Od 1839.-1869. na riječkom području izgrađeno je 506 jedrenjaka s 213.000 NRT.<sup>628</sup>

- Heinrich Littrow u svojoj knjižici *Fiume in Maritimer Beziehung* iz 1870. navodi da je od 1833. do 1869. bilo ukupno sagradeno u riječkim i okolnim brodogradilištima 582 broda.<sup>629</sup>

- In the early years of Hungarian control the commerce of Fiume expanded at a rate which was not subsequently maintained. Its sea-borne trade, which averaged 100.000 tons during years 1860-1869, almost doubled in the next decade and in the 'eighties sprang to an average of 602.000 tons. No other European port could boast a proportionate development. The average for 1890-1899, however, which was 955.000 tons, showed a distinct slackening of progress.<sup>630</sup>

- Between 1869 and 1881 the tonnage of steamship traffic in the harbour increased seven times over and the number of ships using the port tripled.<sup>631</sup>

- Navi entrate e uscite 5.549 - tonnellaggio 261.488.<sup>632</sup>

- 1869. uplovilo je 2.720 brodova sa 126.004 NRT (tonna tartalom).<sup>633</sup>

- 1869. promet riječke luke iznosio je 104.632 tona (uvoz 54.380 t, a izvoz 50.252 t).<sup>634</sup>

<sup>614</sup> George Louis Faber: *Fiume and her New Port*, Journal of the Society of Arts, November 16, 1877., str. 1041.

<sup>615</sup> George Louis Faber: *Fiume and her New Port*, Journal of the Society of Arts, November 16, 1877., str. 1040.

<sup>616</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>617</sup> Magyrország Vármegyei és Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart, Budapest 1896.

<sup>618</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 351.

<sup>619</sup> *Topografia storico-naturale, statistica e sanitaria della Citta e del Circondario di Fiume*, Vienna 1869., str. 169.

<sup>620</sup> Guido Depoli: *La Provincia del Carnaro*, Editrice La Società di Studi Fiumani, 1928., str. 206.

<sup>621</sup> Ileana Fedele: *Il porto di Fiume e la politica marittima ungherese (1869-1913)*, FIUME 23., Roma 1992., str. 25.

<sup>622</sup> Giuseppe Rossi Sabatini (predgovor Giovanni Kobler: *Memorie per la storia della libunica città di Fiume*, str. XV.)

<sup>623</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 95.

<sup>624</sup> Prof. Alberto Errera: *L'Italia industriale*, Ermanno Loescher editore, Roma-Torino-Firenze 1873., str. 225.

<sup>625</sup> Prof. Alberto Errera: *L'Italia industriale*, Ermanno Loescher editore, Roma-Torino-Firenze 1873., str. 227.

<sup>626</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 61.

<sup>627</sup> Guido Depoli: *La Provincia del Carnaro*, Editrice La Società di Studi Fiumani, 1928., str. 206.

<sup>628</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1074. (Ing. Otakar Kohout: *Razvoj naše brodograđevne industrije*)

<sup>629</sup> Igor Žic: *Riječki orao, venecijanski lav i rimska vučica*, Adamić, Rijeka 2003., str. 109.

<sup>630</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 75.

<sup>631</sup> Michael A. Ledeen: *D'Annunzio: the First Duce*, Baltimore 1977, str. 20.

<sup>632</sup> [http://www.arcipelagoadiatico.it/storia/fiume/FIUME.html \(str. 36\)](http://www.arcipelagoadiatico.it/storia/fiume/FIUME.html)

<sup>633</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>634</sup> Magyrország Vármegyei és Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart, Budapest 1896.

**1870.**

- Ugarska je 1. listopada sklopila sporazum s Austrijom o razdvajaju pomorskih službi, a dva dana poslije osnovana je Ugarska kraljevska pomorska uprava (*Governo marittimo per il Litorale ungaro-croato*) koja je ukinuta istom 1924.<sup>635</sup>
- Nel 1870 l'ispettore marittimo Heinrich von Littrow, o Enrico de Littrow come venne chiamato a Fiume, aveva pubblicato, per l'editore fiumano Mohovich, uno studio fondamentale, di buon livello scientifico „**Fiume considerata dal lato marittimo**“ (*Fiume in marittimer Beziehung*). Significativa e la circostanza che, proprio nell'anno successivo alla pubblicazione di questo lavoro, furono ripresi gli studi per l'ampliamento del porto fiumano e due anni dopo nel 1872, ebbe inizio la prima fase dei lavori.<sup>636</sup>
- Poslije sporadičnih privatnih pomorskih učilišta (prvo 1774.) i rada nautičkog tečaja pri riječkoj gimnaziji, od 1870. u Rijeci stalno radi nautička škola. Reorganizacijom izvršenom 1893. ta škola dobiva naslov akademije, (*Reale ungarica Accademia nautica di Stato*) Što je u ono vrijeme značilo potpune srednje škole. Trajala je četiri godine a nastavni jezik je bio mađarski<sup>637</sup>
- Jedan škver postojao je nekada i između Ponsala, lokaliteta zapadno od Mlake i istočno od Rečica, koji je napušten u doba kad je zemljište kupljeno za gradnju Rafinerije petroleja. *Cantieri comunali in Ponsal* spominju se još 1870. (Vanda Ekl).<sup>638</sup>
- According to the book *Fiume in Maritimer Beziehung* by corvette captain Heinrich von Littrow the most important shipyards producing sailing ships in and around Fiume (Rijeka) in 1870 were: Ponsal (the Schiavon brothers - 8<sup>th</sup> generation of shipbuilders by 1870 -, al Pino (*Giovanni Baccarcich*), Pescheria (*Pietro Buranello* and *Luigi Rosa*), Susak (*Giacomo Brazodurro*), Pećine (*Vincenzo Brazodurro* and *Giuseppe Bacich*), Martinschizza (*Casimiro Jacovcich*), Buccari/Bakar (*Mattio Materljan*) and Portoré/Kraljevica (*Ignazio Orchianin*).<sup>639</sup>
- Sagrađeno je 19 brodova sa 9.153 tone.<sup>640</sup>
- Nel 1870 si costruirono a Fiume 18 navi della portata di tonnellate 8.758.<sup>641</sup> (650 addetti alla costruzione<sup>642</sup>)
- Tra il 1870 e il 1880 l'investimento per opere portuali è stato di 11 milioni di corone.<sup>643</sup> (In 1880-1890 will be 15,5 million, dropping down to 13 in the next ten years.<sup>644</sup>)
- Rijeka je već 1870. godinu dočekala s godišnjim prometom od oko 650 austrijskih parobroda.<sup>645</sup>
- If we monitor the vessel traffic patterns, it can be concluded that, while between 1815 and 1870 the turnover was increased by three and a half times, the data show a 15-fold increase between 1870 and 1903.<sup>646</sup>
- U gradu upisano 264 jedrenjaka duge plovidbe (sa 76.000 NRT) dok je kabotažu obavljal stotinjak manjih.<sup>647</sup>
- Mentre nel 1870 non vi era che un solo piroscafo appartenente al porto di Fiume, nel 1915 la navigazione marittima ungherese vi disponeva già complessivamente di 135 unità.<sup>648</sup>
- In 1870 the total tonnage of merchant vessels arriving at the port amounted to just 13,5% that of arrivals at Trieste, in 1883 the figure stood at 48,1%.<sup>649</sup>
- Se nel 1870 il traffico di Fiume è un ventesimo di quello triestino, attorno al 1900 risulta pari a un ottavo, per arrivare a due terzi nel 1912.<sup>650</sup>
- 1870. ušlo je u riječku luku brodova sa ukupnom registrskom tonažom od 141.000 (15% od Trsta u koji je ušlo brodova sa 960.000 rt).<sup>651</sup>
- Uplovilo je 2.046 brodova sa 130.170 NRT.<sup>652</sup>
- Nel 1870 arrivarono 1.530 bastimenti con 60.461 tonn. e 229 vapori con 49.184 tonn.<sup>653</sup>
- 1870. tonaža brodova ušlih u riječku luku iznosi 130.170 (Trst 960.103).<sup>654</sup>
- Nel 1870 il tonnellaggio complessivo delle navi in entrata e uscita dal porto fiumano era stato di 273.383; nel 1880, quando una parte dei lavori era già stata realizzata e raggiunta la cifra do 681.230 tonnellate.<sup>655</sup>

<sup>635</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 364.

<sup>636</sup> *Fiume*, Rivista di Studi Fiumani (nuova serie) 29, Roma, Anno XV, I semestre 1995., str. 4.

<sup>637</sup> Vodič historijskog arhiva Rijeka, Pazin – Rijeka 1980., str. 168.

<sup>638</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 346.-347.

<sup>639</sup> György Ákos: *Merchant Sailing Ships in the Austro-Hungarian Monarchy...*, str. 506.

<sup>640</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 95.

<sup>641</sup> Prof. Alberto Errera: *L'Italia industriale*, Ermanno Loescher editore, Roma-Torino-Firenze 1873., str. 226.

<sup>642</sup> Prof. Alberto Errera: *L'Italia industriale*, Ermanno Loescher editore, Roma-Torino-Firenze 1873., str. 227.

<sup>643</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 51.

<sup>644</sup> Guido Zucconi: *The Making of the New Waterfront ....*, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 220.

<sup>645</sup> Petar Strić: *Od početka XVIII stoljeća do današnjih dana*, Županija primorsko-goranska, ICR, Rijeka 1996., str. 202.

<sup>646</sup> [http://mult-kor.hu/20080711\\_magyar\\_kereskedelmi\\_tengerhajozas\\_fiumeben](http://mult-kor.hu/20080711_magyar_kereskedelmi_tengerhajozas_fiumeben)

<sup>647</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 219.

<sup>648</sup> Alfredo (Aladár) Fest: *L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume* (Corvina, Budapest, 1935.), str. 76.

<sup>649</sup> Lawrence Sondhaus: *The naval policy of Austria-Hungary, 1867-1918*, 1994., USA, str. 62.

<sup>650</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 58.

<sup>651</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 170.

<sup>652</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 101.

<sup>653</sup> *La Tore* br. x, 1973., str. 18.

<sup>654</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 74.

- Otvaranjem Sueskog kanala 1869. godine otvorile su se nove mogućnosti pomorskom brodarstvu. Riječka i tršćanska luka našle su se u vrlo povoljnom položaju za promet iz Europe za azijski kontinent. Za dvadeset godina, između 1870. i 1890. promet punih brodova u riječkoj luci više se nego upeterostručio, a u njemu udio jedrenjaka pada ispod 10 posto.<sup>656</sup>
- Se si prende in esame il periodo dal 1815 al 1905, si può osservare che il volume del traffico portuale fiumano nei 55 anni che vanno dal 1815 al 1870 aumentò di tre volte soltanto, mentre nei 35 anni dal 1870 al 1905 fece registrare ina crescita di ben 15 volte.<sup>657</sup>
- Il porto nel 1870 copriva complessivamente uno specchio d'acqua di sei ettari, mentre nel 1913 copriva ben sessanta ettari.<sup>658</sup>
- Nei quattro decenni dell'amministrazione ungherese la superficie delle acque dei porti si decuplo: mentre nel 1870 non comprendeva che 6 ettari, sino al 1913 si era elevata a 62,2 ettari.<sup>659</sup>
- 1870. promet riječke luke iznosio je 116.746 tona (uvoz 65.394 t, a izvoz 51.352 t).<sup>660</sup>

### 1871.

- Na Rijeci (brodogradilištu na Mlaki, osnovanom 1855. a likvidiranom dvadesetak godina kasnije<sup>661</sup>) se gradi **Union**, prvi parobrod drvene konstrukcije za račun Jurja Vranicana koji je baš tada preselio svoje poslovanje iz Senja u Rijeku.<sup>662</sup> (Parobrod od 11 tona, 8 KS, porinut u more na Ponsalu 1.7.1870., vrijedan 7.700 fjorina.<sup>663</sup>)
- Reorganizira se pomorsko školovanje. Od postojećih škola formira se jedna trogodišnja Državna mađarska kraljevska pomorska akademija u Rijeci koja je djelovala do 1918. Riječke gradske i prigradske vlasti reorganiziraju gradske i prigradske škole: osnivaju se dvije muške škole, (četverogodišnja i šestogodišnja) te jedna ženska trogodišnja i jedna četverogodišnja.
- Verso la metà del 1871 *Stabilimento tecnico di Fiume* si diede alla costruzione navale, erigendo all'uopo vasto e ben fornito cantiere, sul quale, alla fine del 1871, erano in costruzione: in un curaporti in legno, sistema Mauser, pel regio governo marittimo di Fiume, due altri in ferro e due vapori in ferro ad elice.<sup>664</sup>
- **10.11.1871. rješenjem Zemaljske vlade otvorena dvorazredna nautička škola.**
- As for the navy education, from 1871–1872, after the earlier stumbling attempts, it started again in the newly set up Royal Naval College with the unification of two smaller shipping schools. This institution was transformed into the Royal Hungarian Marine Academy in 1884 and it trained the naval officers of Hungary and other nations of the Monarchy until 1920, whose knowledge and intelligence were acknowledged world-wide.<sup>665</sup>
- Juraj Matija Šporer pokreće 1871. osnivanje morskog balneološkog instituta za liječenje skrofuloze u Rijeci.<sup>666</sup>
- Nel 1871 si costruirono a Fiume 16 navi della portata di tonnellate 7.566.<sup>667</sup> (661 addetti alla costruzione<sup>668</sup>)
- Prema konceptu zamišljenom tijekom skretanja toka Rječine i nasipavanja područja zapadno od Mrtvog kanala, počinju radovi na proširenju luke. Projekt luke izradio je poznati francuski hidrotehnik i graditelj marseilleske luke, inženjer Hilarion Pascal.
- Dal 1871 furono intrapresi i lavori che avrebbero dato il via alla trasformazione della città ampliandone le strutture portuali e collegandola via ferrovia con Karlovac e da qui con Budapest. Gli effetti positivi della modernizzazione furono immediatamente riscontrabili nel volume degli scambi: le importazioni, che tra il 1871 e il 1875 erano pari a 93.600 tonnellate per un valore di ca. 21 milioni di corone, crebbero fino a raggiungere negli anni 1896-1900 le 429.900 tonnellate per un valore di 90 milioni di corone, mentre le esportazioni passarono da 71.700 tonnellate per un valore di 14 milioni di corone a 523.500 tonnellate pari a 120 milioni di corone.<sup>669</sup>
- Nel 1871 si progetta ed eseguisce un ingrandimento del porto della Fiumara, piegando il molo orientale ad angolo retto verso occidente: e il primo accenno di quello che più tardi fu il Porto Baross. Il progetto originale chiama il molo di chiusa: "Prolongement de l'ancien port".<sup>670</sup>
- La costruzione del porto marittimo di Fiume e l'apertura della linea ferroviaria di collegamento, hanno reso possibile all'Ungheria di svolgere un suo commercio marittimo indipendente dall'Austria. Nel 1871, il governo

<sup>655</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 42.

<sup>656</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žiba: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 39.

<sup>657</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 42.

<sup>658</sup> Ileana Fedele: *Il porto di Fiume e la politica marittima ungherese (1869-1913)*, FIUME 23., Roma 1992., str. 25.

<sup>659</sup> Alfredo (Aladár) Fest: *L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume* (Corvina, Budapest, 1935.), str. 75.

<sup>660</sup> *Magyarország Vármegyéi és Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart*, Budapest 1896.

<sup>661</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 476.

<sup>662</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 275. (kap. Oliver Fijo: *Mehanizacija brodarstva...*)

<sup>663</sup> Irvin Lukežić: *Fluminensis Slovenica*, ICR, Rijeka 2007., str. 158.

<sup>664</sup> Prof. Alberto Errera: *L'Italia industriale*, Ermanno Loescher editore, Roma-Torino-Firenze 1873., str. 224.

<sup>665</sup> Szélanger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 8.

<sup>666</sup> Kos-Lozzi Barković: *Kvarnerska kupališna baština*, Hrvatski muzej turizma-DAR, Opatija-Rijeka, str. 17.

<sup>667</sup> Prof. Alberto Errera: *L'Italia industriale*, Ermanno Loescher editore, Roma-Torino-Firenze 1873., str. 226.

<sup>668</sup> Prof. Alberto Errera: *L'Italia industriale*, Ermanno Loescher editore, Roma-Torino-Firenze 1873., str. 227.

<sup>669</sup> Rita Tolomeo: *Fiume dall'autonomismo all'annessione. La figura di Antonio Grossich*, str. 264.

<sup>670</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 39.

Andrassy elaborò un grandioso progetto per lo sviluppo di Fiume, lo sbocco al mare. La costruzione del porto di Fiume fu decretata dalla Legge XIX/1871, destinando ai lavori una somma pari a 13 milioni di fiorini. La costruzione e l'ampliamento del porto furono realizzati in diverse fasi, ma continuativamente, nel periodo tra il 1871 ed il 1914.<sup>671</sup>

- Osnovano prvo hrvatsko parobrodarsko društvo na Gornjem Jadranu: *Krajač i drugovi*.<sup>672</sup>
- Gasparo Matkovich izabran u povjerenstvo za osnivanje *Prima Società di navigazione a vapore in Fiume*.<sup>673</sup>
- **1871.** uspostavljena je redovita brodska linija Rijeka-Volosko-Ika-Lovran.
- Nel 1871 la flotta possedeva un'unica nave a vapore (nel 1891 ne aveva già 40, la cui capacità, però, era di 13.000 tonnellate).<sup>674</sup>
- 1871. a Rijeci je izgrađeno 17 brodova sa 7.787 BRT.<sup>675</sup>
- U desetak brodogradilišta zaposleno je čak 723 radnika.<sup>676</sup>
- 1871. u riječkim brodogradilištima je zaposleno 611 radnika.<sup>677</sup>
- Od 1871. do 1880. morskim putem iz Rijeke je otpremljeno 1,2 mil tona, a u 80-tim se godinama povećao na 4,6 mil tona; ciò significa positiva variazione da 3,4 mil tona di merci, nonostante l'incremento tariffario delle tariffe sui treni ferroviari. In questo decennio il traffico marittimo di Rijeka è cresciuto di decenni. I primi decenni del XX secolo hanno visto un grande incremento della capacità portuale di Rijeka, tanto che nel 1890 il traffico marittimo è stato di circa 25% più alto rispetto al 1900. Il traffico marittimo è cresciuto dal 1871 al 1880. Il traffico marittimo = 1.983.000 t. - esportazione 1.184.000 t (59,7%) - importazione 799.000 t (40,3%).<sup>678</sup>
- Pomorski promet u luci Rijeka od 1871. do 1900. porastao je šest puta.<sup>680</sup>
- 1871. uplovilo je 2.169 brodova sa 137.461 NRT (tonna tartalom).<sup>681</sup>
- Nel 1871 arrivarono bastimenti mercantili 2.304 con 117.539 tonn. Di questi 2.070 con 64.911 tonn, erano bastimenti a vela (1870 - 1.530 bastimenti con 60.461 tonn.) e 237 vapori con 52.648 tonn. (1870 - 229 vapori con 49.184 tonn.).<sup>682</sup>
- While in 1871 only 257 steamers arrived at the port of Fiume in 1895 their number increased to 4247.<sup>683</sup>
- The tonnage entered and cleared in Fiume averaged 332.062 tons from 1871 to 1875.<sup>684</sup>
- Promet luke Rijeka morem 1871. iznosio je 120.000 tona (import 68.000 t a esportazione 52.000 t).<sup>685</sup>
- Between 1871 and 1895 the trade of Fiume increased by 460 per cent. (bulk) and 524 per cent. (value), while the value of the trade of Trieste rose in the same period only by 26 per cent.<sup>686</sup>

## 1872.

- I lavori di ampliamento del porto ebbero inizio il 18 febbraio (December, 18th<sup>687</sup>) 1872 e furono eseguiti fino al 17 luglio 1879 dall'impresa *Enterprise Générale des Chemins de fer et des travaux publics*; ma dal 25 novembre 1879 la prosecuzione dei lavori fu assicurata da un consorzio costituito da capitalisti fiumani.<sup>688</sup>
- *Stabilimento tecnico Fiumano* prema na crtu riječkoga inženjera Otti Schlicka gradi brod **Hrvat**, primo velivolo parobrod u nas (che ha imparato strumenti domaće konstrukcije - lungo 36,65 m, largo 4,8 m, alto 2,81 m con 82 (83<sup>689</sup>) BRT<sup>690</sup> e 59 NRT, dimensioni delle cabine 10,9 NM/sat.<sup>691</sup>). Fu varata il 13 luglio, quale prima nave a vapore realizzata sulla costa croata per un committente croato, la Società marittima di Segna/Senj che aveva l'intenzione di collegare Fiume e Segna per il trasporto di passeggeri e merci. Il 7 settembre dello stesso anno fu istituita la linea marittima tra le due città (che si considera come il punto di partenza del traffico marittimo di Fiume).

<sup>671</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 115.

<sup>672</sup> Dr. Grga Novak: *Naše more*, II popunjeno izdanje, Tiskara d.d., Zagreb 1932., str. 260.

<sup>673</sup> *Riječki torpedo - prvi na svijetu*, (ur. Ervin Dubrović), MGR, Rijeka 2010., str. 16.

<sup>674</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 113.

<sup>675</sup> József Szekeres: *Beziehungen zwischen Budapest und Rijeka (Fiume) auf dem Gebiet des Schiffbaus (1865-1924)*, VHARIP sv. XVIII/1973., str. 251.

<sup>676</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci - 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 61.

<sup>677</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 61.

<sup>678</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 95.

<sup>679</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 100.

<sup>680</sup> Marijan Kolombo: *1882-1982/Sto godina riječke rafinerije*, Mladinska knjiga-ICR, Rijeka 1982., str. 10.

<sup>681</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>682</sup> La Tore br. x, 1973., str. 18.

<sup>683</sup> <http://translate.google.com/?tl=hu&q=undefined#auto/en/osztr%C3%A1lk%20g%C5%91z%C3%B6s>

<sup>684</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 70.

<sup>685</sup> *RJKEA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 173.

<sup>686</sup> [www.hungarianhistory.com](http://www.hungarianhistory.com) (FIUME str. 439.)

<sup>687</sup> George Louis Faber: *Fiume and her New Port*, Journal of the Society of Arts, November 16, 1877., str. 1044.

<sup>688</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 106.

<sup>689</sup> Sime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti*, Vjesnik PAR 38/1996., str. 196.

<sup>690</sup> **Registarska tona** è una unità di misura di volume che viene utilizzata nel settore portuale. È definita come il volume di uno spazio chiuso con una capacità di 2,83 m<sup>3</sup>. Questa unità è stata introdotta dall'Inghilterra nel 1871. La regista tona (RT) è uguale a 100 stopa<sup>3</sup> = 2,83 m<sup>3</sup>. Brutto registarska tona (BRT) - indica il volume di uno spazio chiuso con una capacità di 2,83 m<sup>3</sup>. Netto registarska tona (NRT) - indica il volume di uno spazio chiuso con una capacità di 2,83 m<sup>3</sup>.

<sup>691</sup> Irvin Lukežić: *Robert Whitehead engleski tvorničar torpeda iz Rijeke*, ICR, Rijeka 2010., str. 83. (cit. F. Barbalica)

All'inizio la nave percorreva il tragitto cinque volte alla settimana d'estate e tre volte d'inverno.<sup>692</sup> Brod je potom imala brodarska kuća Ungaro-Croata iz Rijeke, koja ga je 1903. prodala u Mali Lošinj. Tu je obnovljen i preprodan u Izolu, pod imenom *Besenghi*. S popisa brodova nestaje 1916.

- S navoza riječkog Stabilimenta 22.8.1872. porinuta je u more *Nixe*, prva parna jahta izgrađena u Austro-Ugarskoj Monarhiji. Taj „prelijepi parobrod“ dug 49 m, širok 6 m, težak 135 tona, s trocilindričnim parnim strojem jačine 100 KS bio je vlasništvo nadvojvode Ludovika Salvadora od Toskane.<sup>693</sup>
- Nel tempo della riannessione all'Ungheria la città non si poteva vantare di alcuna propria *società di navigazione*. V'era bensì un gran numero di grandi velieri in possesso di proprietari fiumani, pero la concorrenza sempre crescente dei piroscafi condusse a una sena crisi della navigazione a vela. Così il Governo ungherese si vide costretto a stipulare già nel 1872 un accordo col *Lloyd Austriaco*, secondo il quale questa società triestina si obbligava a toccare Fiume per l'esportazione delle merci ungheresi verso il Levante.<sup>694</sup>
- Invece, nel 1872, iniziarono i lavori di ampliamento del porto e venne costruita una prima grande diga frangiflutti intitolata alla memoria dell'imperatrice Maria Teresa.<sup>695</sup>
- Nel primo periodo, dal 1872 al 1879, venne prolungata la diga Maria Teresa – portata a m. 750 -, allargata la riva orientale e costruito il molo Zichy (poi Ancona).<sup>696</sup>
- The French Company began operations on December 18th, 1872. Its contract comprises about 3.200.000 tons of material sunk under water (*enrocement*), and 550.000 tons are required for filling up (remblai or *terrassamento*), besides the artificial blocks, and the superstructure.<sup>697</sup>
- U periodu 1872.-1892. Mađari su u luku i lučka skladišta investirali HUF 17.251.000.<sup>698</sup>
- Alla fine del 1872 il porto di Fiume aveva una superficie marina di 5 ettari soltanto; una diga di pietra lunga 180 metri e larga 8 metri, serviva da protezione contro le tempeste di scirocco, che sono le più frequenti da queste parti. A quel tempo a disposizione per il carico e lo scarico delle navi c'era una riva-quai lunga circa 500 metri.<sup>699</sup>
- Za velikih radova na proširenju riječke luke, krajem XIX st. otvoren je na zapadnom dijelu Martinšćice (*Cirkul*) veći kamenolom. Takvi kamenolomi postojali su i u Žurkovu, Preluci, Ponsalu, Kantridi i Zviru. U razdoblju od 1872. do 1898. potrošeno je iz tih kamenoloma 186.542.103 tona raznog materijala. Samo iz kave u Martinšćici iskopano je u tom vremenu 21,4 milijuna tona materijala.<sup>700</sup>
- Tijekom 1872.-1884. kamen se vadio iz kamenoloma: Martinšćica 27 posto, Žurkovo 34, Preluk 40, Ponsal 11 posto (prostor Rafinerije nafte, odnosno brodogradilišta "3.maj"), te iz nekoliko manjih kamenoloma. U Martinšćici prosječno je radilo 410 radnika, a u Žurkovu 225. Usljed korištenja eksploziva i teških uvjeta rada do kraja 1894. poginulo je 12 radnika, 49 je teže, a 122 su lakše ranjena. Napredak uvijek ima svoju cijenu...<sup>701</sup>
- *Riva Sanità* (Istarsko pristanište) chiamata così dalla casetta adibita a controllo sanitario delle navi all'ancora, (col nome di *Cassello di Sanità marittima*<sup>702</sup>) era stata sistemata e quindi interrata tra il 1872 e il 1879.<sup>703</sup>
- *Molo Ancona* (de Franceschijev gat) venne costruito tra il 1872 e il 1879.<sup>704</sup>
- In 1872 started and in 1879 finished the construction of 170 meter long quay Szapary, the 65-meter long quay of Health, and 150 meters long and 80 feet wide Zichy.<sup>705</sup>
- In 1833-1872, 734 ships with 254,680 tons were built, for which there also was a market abroad. With the decline of sailboat shipping, shipbuilding here also declined, and since the construction of the port, has completely stopped.<sup>706</sup>
- Nel 1872 si costruirono a Fiume 9 navi (1 della portata di tonnellate 2.661).<sup>707</sup> Ukupno 2.661 BRT.<sup>708</sup>
- In 1872 the whole traffic of the port was “only” 23 million Crowns while in the last peace year (1913) it was more than twenty times of it, 478 million Crowns. The last building period of the port was finished in the first years of the turn of the century, and then there were only small constructions made. In 1908 another new, large-scale plan was prepared which would have made Fiume the most modern port of the Mediterranean, according to the available documents. Although, from these latest plans nothing was carried out, at the outbreak of the World

<sup>692</sup> Velid Đekić: *Amate Fiume?*, VBZ, Zagreb, 2007., str. 75.

<sup>693</sup> Irvin Lukežić: *Robert Whitehead engleski tvorničat torpedo iz Rijeke*, ICR, Rijeka 2010., str. 83

<sup>694</sup> Alfredo (Aladár) Fest: *L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume* (Corvina, Budapest, 1935.), str. 75.

<sup>695</sup> <http://www.arcipelagoadiatico.it/storia/fiume/FIUME.html> (str. 36)

<sup>696</sup> Ileana Fedele: *Il porto di Fiume e la politica marittima ungherese (1869-1913)*, FIUME 23, Roma 1992, str. 23.

<sup>697</sup> George Louis Faber: *Fiume and her New Port*, Journal of the Society of Arts, November 16, 1877., str. 1044.

<sup>698</sup> <http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/osztrak-magyarl/ch19.html>

<sup>699</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 106.

<sup>700</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 321.

<sup>701</sup> Igor Žic: *Rijecka luka kroz stoljeća*, (članak 7/10), NOVI LIST 2001.

<sup>702</sup> Giacomo Scotti: *Fiume cent'anni e più secoli alle spalle*, Tiskara Zambelli, Rijeka 2011., str. 30.

<sup>703</sup> Aldo Secco: *Da San Vito ai nuovi Rioni (nomenclatura delle vie e piazze di Fiume)*, Trieste 2004., str. 123.

<sup>704</sup> Aldo Secco: *Da San Vito ai nuovi Rioni (nomenclatura delle vie e piazze di Fiume)*, Trieste 2004., str. 78.

<sup>705</sup> Gabor Zsigmond: *Commercial development of the Monarchy Navy*, str. 2.

<sup>706</sup> Meyers Conversations-Lexikon 1885-1892, Article: Fiume

<sup>707</sup> Prof. Alberto Errera: *L'Italia industriale*, Ermanno Loescher editore, Roma-Torino-Firenze 1873., str. 226.

<sup>708</sup> Jozef Szekeres: *Beziehungen zwischen Budapest und Rijeka (Fiume) auf dem gebiet des schiffbaus (1865-1924)*, VHARIP sv. XVIII/1973., str. 251.

War I Fiume was the **fifth** most important port of the Mediterranean (besides Marseilles, Geneva, Naples and Trieste).<sup>709</sup>

- Nel quinquennio 1868-72 il volume del traffico portuale è pari a 10,3 milioni di fiorini, mentre a Trieste è pari a 221,4. Nel quinquennio 1878-82 sarà rispettivamente di 32,2 e di 262,8 milioni, pari al 20% e 300%. I dati riguardanti il confronto tra i due porti alto-adriatici sono in Babudieri, *Industria, Commerci e Navigazione*, pp.24. ss.<sup>710</sup>
- Fiume, fra il 1872 ed il 1913, funzionò come porto per l'esportazione dell'agricoltura ungherese.<sup>711</sup>
- Promet luke Rijeka iznosio je 167.012 tona (uvoz 118.126 t a izvoz 48.886 t).<sup>712</sup>
- God. 1872. Rijeka je imala samo 167.000 t teretnog prometa, a Trst oko 829.000 t. Otvaranje pruga Sv. Peter–Rijeka i Karlovac–Rijeka pospješilo je promet u riječkoj luci. Već 1894. Rijeka dostiže 1.051.000 t, a Trst 1.118.000 tona.<sup>713</sup>
- 1872. uplovilo je 2.647 brodova sa 162.165 NRT (tonna tartalom).<sup>714</sup>
- 1872. riječki brodovlasnici posjeduju sam jedan brod na paru od 252 tone.<sup>715</sup>

### 1873.

- Robert Whitehead utemeljio je Tehničko poduzeće - *Stabilimento tecnico Fiumano* koje gradi željezni parobrod **Liburno**<sup>716</sup> (od 252 tone, dužine 44,6 m, širine 6,7 m, gaza 2,46 m, brzine 8-9 MN/sat, nominalne snage 50 KS a efektivnih 200 KS)<sup>717</sup>. Po nacrtima ing. Oscara Schlika, (u nas poznatijeg po nacrtima parobroda **Hrvat**) porinut je s navoza u lipnju (24.) 1873. u jeku kratkotrajne brodograditeljske djelatnosti (1871.-1873) riječke ljevaonice i tvornice parostrojeva na Rečicama. Časno je služio 59 godina.<sup>718</sup>
- koja su također imala privilegirani položaj.<sup>719</sup>
- U srpnju 1873. u lazaretu u Martinšćici provedena je zaštitna mjera izolacije na sidru zbog pojave kolere u Italiji.<sup>720</sup>
- 30.8.1873. ekspedicija na jedrenjaku *Tegetthof*, na kojem je bilo i 9 naših mornara iz Rijeke i okolice, otkrila je novu zemlju koju su nazvali Zemљa Franje Josipa. U čast riječkih mornara, jedan rt nazvan je *Fiume* i se nalazi na Sjevernom polu u Arktičkom oceanu.
- Naručen generalni urbanistički plan razvoja Rijeke (*Piano generale di allargamento, regolazzione e distribuzione della città di Fiume*), kojim se pokušalo riješiti pitanje uređenja povijesne jezgre, urbanizirati područja zapadno i sjeverno od gradskog središta, zatim utvrditi razvoj lučkih postrojenja i industrijskih zona, te posebice mrežu glavnih cestovnih komunikacija namijenjenih sve intenzivnijem prometu i trgovini, kao i podizanje novih javnih građevina. Natječaj nije uspio, budući je zbog žurbe bio manjkavo pripremljen. Da bi se nekako širenje grada ipak ozakonilo, zadržan je na snazi građevinski pravilnik iz 1859., a za izgradnju pojedinih gradskih četvrti povremeno su donošena parcijalna rješenja.<sup>721</sup>
- Kada je 1873. uspostavljen sanitarni kordon protiv goveđe kuge, u lazaretu u Martinšćici raskuženo je 3450 koža i na deset dana izolirano 1073 grla stoke.<sup>722</sup>
- In 1873 the port improvements (and the model of the port) were presented at Vienna World Exhibition.<sup>723</sup>
- Il traffico delle farine da e per l'Ungheria sarà obbligato dalla legge sul commercio a transitare per il Quarnero: con questa specifica destinazione prenderà corpo nel 1873-75 il molo Zichy, uno dei primi complessi attrezzati con magazzini e banchine.<sup>724</sup>
- From 1873 the traffic of the port of Rijeka continuously increased and by 1900 it has reached the traffic of the Port of Triest.<sup>725</sup>
- 1873. u Rijeci je izgrađeno 8 brodova sa 3.996 BRT.<sup>726</sup>

<sup>709</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 8.

<sup>710</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 29.

<sup>711</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 123.

<sup>712</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>713</sup> <http://istra.lzmk.hr/clanak.aspx?id=2352>

<sup>714</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>715</sup> Kiril Pajkurić: *Grad na Rječini*, Jadroagent br. 29/1979., str. 15.

<sup>716</sup> 9.4.1873. Na pokušnu vožnju isplvio je parobrod **Liburno** (272 t). Brod je godinu dana plovio (s putnicima i teretom) po Jadranu i Sredozemlju. Nakon havarije potkraj 1874. ubrzao je prodan.

<sup>717</sup> Irvin Lukežić: *Robert Whitehead engleski tvorničat torpedo iz Rijeke*, ICR, Rijeka 2010., str. 90.

<sup>718</sup> Radojica Fran Barbalić – Ivo Marendić: *Onput, kad smo partili*, MH – Ogranak u Rijeci, 2004., str. 21.

<sup>719</sup> Ivo Kovačić: *Nemiri u delničkom kotaru u svibnju 1903.*, Vjesnik PAR, sv. 35-36/1994., str. 72.

<sup>720</sup> Zavod za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije 1900-2000, Rijeka 2000., str. 27. (Marijan Bradanović)

<sup>721</sup> Julija Lozzi-Barković: *Secesija u arhitekturi Rijeke*, ICR, Rijeka 2010., str. 11.

<sup>722</sup> Zavod za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije 1900-2000, Rijeka 2000., str. 27. (Marijan Bradanović)

<sup>723</sup> Gabor Zsigmond: *Commercial development of the Monarchy Navy*, str. 2.

<sup>724</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 23.

<sup>725</sup> Józef Soltész: *The history of the Budapest-Rijeka railway line...*, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 144.

<sup>726</sup> Jozsef Szekeres: *Beziehungen zwischen Budapest und Rijeka (Fiume) auf dem gebiet des schiffbaus (1865-1924)*, VHARIP sv. XVIII/1973., str. 251.

- Tokom 1873. u Rijeci, Bakru, Kraljevici i Senju ima ukupno 12 brodogradilišnih pothvata za jedrenjake, te je samo u riječkim i okolnim pogonima bilo zaposleno više od 600 radnika. Vrijedi zabilježiti pojavu brodograđevnog dioničkog društva u Senju, osnovanog 1870.<sup>727</sup>
- 1873. u riječkim brodogradilištima je zaposleno 399 radnika.<sup>728</sup>
- 1873. Rijeka ima 150 jedrenjaka duge plovidbe.<sup>729</sup>
- 1873. uplovilo je 2.756 brodova sa 172.622 NRT (tonna tartalom).<sup>730</sup>
- 1873. promet riječke luke iznosio je 163.395 tona (uvoz 111.108 t, a izvoz 52.287 t).<sup>731</sup>

#### 1874.

- Osnovana Tvornica torpedoa Whitehead & Comp.
- U lipnju 1874. u lazaretu u Martinšćici provedena je kontumacija zbog bubonske kuge za brodovlje koje je dolazilo iz Tunisa, Tripolija, Sueza i Crnog mora.<sup>732</sup>
- 1874. u Rijeci je izgrađeno 11 brodova sa 5.103 BRT.<sup>733</sup>
- 1874. uplovilo je 2.786 brodova sa 181.029 NRT (tonna tartalom).<sup>734</sup>
- 1874. promet riječke luke iznosio je 187.009 tona (uvoz 96.051 t, a izvoz 90.958 t).<sup>735</sup>

#### 1875.

- 26.1.1875. službeno utedmeljena *Fabbrica Torpedini di Roberto Whitehead (Torpedo-Fabrik von Robert Whitehead)* koja poslije mijenja naziv u *Whitehead & Co.*<sup>736</sup>
- The improvement of the sea-shore, fronting the railway station, between the boat harbour of the Naval Academy (completed in 1876) and Mole No. 3, ending in 1875, cost 118.000 florins (£9.800).<sup>737</sup>
- 1875. u Rijeci je izgrađeno 8 brodova sa 3.761 BRT.<sup>738</sup>
- 1875. u riječkim brodogradilištima je zaposleno 366 radnika.<sup>739</sup>
- Promet luke Rijeka 1875. iznosio je 187.537 tona (uvoz 73.327 a izvoz 114.210 tona).<sup>740</sup>
- Promet luke Rijeka 1875. iznosio je 188.040 tona (uvoz 73.834 a izvoz 114.206 tona).<sup>741</sup> (Vrijednost uvoza 1875. peko luke iznosila je 8 milijuna forinti, a izvoza 8,6 milijuna forinti.<sup>742</sup>)
- Lučki promet 1875. iznosio 165.300 tona.<sup>743</sup>
- 1875. iznosio je uvoz preko Rijeke 93.600 tona razne robe, a 1913. oko 922.900 tona. Za isto vrijeme izvoz je porastao sa 71.700 tona na 1.173.000 tona. Najviše se trgovalo sa Velikom Britanijom, Italijom, Indijom, SAD i Austrijom. Iz Mađarske i Hrvatske izvozio se šećer, drvo i žitarice, a uvozio se ugljen, boksit, riža i vino.<sup>744</sup>
- Izvoz brašna budimpeštanskih velemlinova preko Rijeke iznosio je svega 11.000 tona, da bi 1885. dosegao oko 100.000 tona.<sup>745</sup>
- 1875. uplovilo je 2.595 brodova sa 166.995 NRT (tonna tartalom).<sup>746</sup>
- The tonnage entered and cleared in Fiume averaged 332.062 tons from 1871 to 1875.<sup>747</sup>
- Od 1871. do 1875. uplovilo je 50,10% jedrenjača i 49,90% parnih brodova.<sup>748</sup>

#### 1876.

- 1876. Ernst Mayer, profesor na Nautičkoj akademiji u Rijeci konstruirao je strujomjer koji je mjerio smjer strujanja pomoću magnetske igle, što je kasnije upotrijebio i poznati oceanograf Ekman.<sup>749</sup>

<sup>727</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 145.

<sup>728</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 61.

<sup>729</sup> Nikša Mendeš: *Rijeka – luka spasa i streljne*, prezentacija PPMHP.

<sup>730</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>731</sup> *Magyarország Vármegyéi és Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart*, Budapest 1896.

<sup>732</sup> Zavod za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije 1900-2000, Rijeka 2000., str. 27. (Marijan Bradanović)

<sup>733</sup> Jozsef Szekeres: *Bezihengen zwischen Budapest und Rijeka (Fiume) auf dem gebiet des schiffbauss (1865-1924)*, VHARiP sv. XVIII/1973., str. 251.

<sup>734</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>735</sup> *Magyarország Vármegyéi és Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart*, Budapest 1896.

<sup>736</sup> Irvin Lukežić: *Robert Whitehead engleski tvorničat torpeda iz Rijeke*, ICR, Rijeka 2010., str. 93.

<sup>737</sup> George Louis Faber: *Fiume and her New Port*, Journal of the Society of Arts, November 16, 1877., str. 1045.

<sup>738</sup> Jozsef Szekeres: *Bezihengen zwischen Budapest und Rijeka (Fiume) auf dem gebiet des schiffbauss (1865-1924)*, VHARiP sv. XVIII/1973., str. 251.

<sup>739</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 61.

<sup>740</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>741</sup> Gézától Keneti: *Fiume (1892?)*, str. 23.

<sup>742</sup> <http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/osztrak-magyarlch19.html>

<sup>743</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 242.

<sup>744</sup> Radule Butorović: *Sušak i Rijeka u NOB*, Rijeka 1975., str. 18. (cit. Žuvela: *Vanjska trgovina*, Rijeka, 1972)

<sup>745</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 243.

<sup>746</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>747</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 70.

<sup>748</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 71.

<sup>749</sup> Mira Zore-Armanda: *Mornarički časopis u Puli i oceanografija*, str. 220.

- 1876. god. otvoreni su u Martinšćici kamenolomi za izgradnju riječke luke.<sup>750</sup>
- 1876. u Rijeci je izgrađeno 6 brodova sa 2.708 BRT.<sup>751</sup>
- 1876. izgrađeno je u Rijeci i Hrvatskom primorju 11 jedrenjaka – 3.642 tona.<sup>752</sup>
- A small boat harbour for the Naval Academy finished last year (1876.), cost 50.000 florins (£4.200).<sup>753</sup>
- In 1876 the Liverpool Glynn Steamship Company provided transportation between the Italian port of Rijeka and Liverpool. These calls were launched in 1877.<sup>754</sup>
- 1876. uplovilo je 2.619 brodova sa 158.173 NRT (tonna tartalom).<sup>755</sup>
- 1876. promet riječke luke iznosio je 185.136 tona (uvoz 73.014 t, a izvoz 112.122 t).<sup>756</sup>

### **1877.**

- 18.4.1877. u broju 88 novine "La Bilancia" donose vijest o osnivanju prvog čisto sportskog kluba. Bio je to "Primo Club dei Rematori a Fiume" (Prvi veslački klub u Rijeci).<sup>757</sup>
- 1877. u Rijeci je izgrađeno 5 brodova sa 2.837 BRT.<sup>758</sup>
- The present state of the (port) work may be described as follows; - **Breakwater**. The old Diga, which had a length of 29,7 metres has been widened from 5 to 12; and is now being raised 1 metre, in order to bring it up to a uniform height of 1,65 metres above low water. On the 800 metres forming the continuation of the breakwater, one-half is completed under water, and the artificial blocks are laid and weighted up to within 50 yards of that point; the remaining 50 yards will be finished by the end of present year, leaving 400 metres to be done by the end of 1879-. Of these 400 the submarine part has been taken in hand for some time past. The great depth of water (26-30 metres) renders progress necessarily slow. Moreover, it must be considered that the basement of this structure measures 120 metres in breadth, and that the amount of stone required under water only, amounts to 2,5 millions of tons. Sewards, the breakwater is protected by stone parapet, and outermost by large rough blocks of the third class. The landing platform for goods, measuring 12 metres, is provided with metal rings, and with stout posts for making fast cables. When completed, a double line of rails will be laid, in communication with the railway statio, extending all round the harbour quays. **Riva No. 1** extends from Molo Adamich to Molo Zichy, and comprises three sections; No. 1, 179,6 metres; No. 2, 67,5 metres; and No. 3, 80 metres Of these the first section is finished, as well as the greater part of the second. The former is already in use for large steamers, of which two can be along the first section broadside on. The completion of sections two and three, retarded by the accident (the foundation gave way along the whole extent of 80 metres, after the weighting blocks had been placed in situ), will probably be brought to an end about the close of this year. **Molo No. 1 (Zichy)** – About 83 per cent. of the *remblai* are completed; the quay walls of artificial blocks are now being laid by degrees, as the foundation settles sufficiently, and they will then be weighted by the *Belastung-blöcke* when the filling in can be completed. The base of this structure requires 440.000 tons of stuff, and the stuffing 241.000 tons. When this pier is completed, large bonded warehouses, one for and by Austru-Hungarian Lloyd's Steamship Company, will be built upon it. Government will also raise warehouses or iron sheds, estimated to cost 10.000 florins (£8.000). **Riva (quay) No.2**, extending between Mole No.1 and Mole No. 2, and measuring 250 metres, comprises 84.000tons of *enrocement*, of which only 45 per cent. is done; and 300.000 tons of filling, of which two thirds are completed; 10 per cent. of the artificial blocks are also laid. The construction of the outer pier (*Abschluss Molo*) has not yet ben definitely decided upon; at all events it is not put up to contract; probably it will be built before long, the only question being whether a dry dock, which is more needed, ought not to be built first. The estimated cost of the outer mole would be 800.000 florins (£66.666).<sup>759</sup>
- Nel biennio 1877-78 saranno ultimati i primi quattro magazzini sul primo molo del porto.<sup>760</sup>
- Iz riječke luke otpremljeno manje od 80.000 hl žitarica, a iz Trsta čak 1.170.000 hl; slična je bila situacija u izvozu brašna iz budimpeštanskih mlinova. U prometu slavonskih dužica bilježila je Rijeka tada 1/10 izvoza 1877. Trsta.<sup>761</sup>
- Iz riječke luke otpremljeno je 3,1 milijuna komada hrastovih dužica (uz 7,2 milijuna komada bukovih dužica) a iz Trsta 32,7 milijuna komada.<sup>762</sup> Već 1882. taj je promet porastao na oko 20 milijuna komada.<sup>763</sup>

<sup>750</sup> Pomorska enciklopedija, Zagreb 1985., tom 7. str. 104.

<sup>751</sup> Jozsef Szekeres: *Bezihengen zwischen Budapest und Rijeka (Fiume) auf dem gebiet des schifbauss (1865-1924)*, VHARiP sv. XVIII/1973., str. 251.

<sup>752</sup> Nikša Mendeš: *Rijeka – luka spasa i streljne*, prezentacija PPMHP.

<sup>753</sup> George Louis Faber: *Fiume and her New Port*, Journal of the Society of Arts, November 16, 1877., str. 1045.

<sup>754</sup> [http://mult-kor.hu/20080711\\_magyar\\_kereskedelmi\\_tengerhajozas\\_fiumeben](http://mult-kor.hu/20080711_magyar_kereskedelmi_tengerhajozas_fiumeben)

<sup>755</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>756</sup> *Magyarország Vármegyéi és Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart*, Budapest 1896.

<sup>757</sup> Burburan-Moranjak: *Rijeka nogometna 1873-1945*, Rijeka 2006., str. 14.

<sup>758</sup> Jozsef Szekeres: *Bezihengen zwischen Budapest und Rijeka (Fiume) auf dem gebiet des schifbauss (1865-1924)*, VHARiP sv. XVIII/1973., str. 251.

<sup>759</sup> George Louis Faber: *Fiume and her New Port*, Journal of the Society of Arts, November 16, 1877., str. 1044.-1045.

<sup>760</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 39.

<sup>761</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 240.

<sup>762</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 111.

- 1877. uplovilo je 2.717 brodova sa 167.036 NRT (tonna tartalom).<sup>764</sup>
- 1877. promet riječke luke iznosio je 179.840 tona (uvoz 59.935 t, a izvoz 119.905 t).<sup>765</sup>

### 1878.

- U rujnu 1878. u lazaretu u Martinšćici provedena je izolacija zbog kolere u Maroku.<sup>766</sup>
- Ministarstvo komunikacija i javnih radova u Budimpešti donijelo je odluku o izgradnji posebne teretne postaje na Delti nazvane Teretni kolodvor Rijeka - Delta. Prostor za izgradnju nasut je sa gotovo stotinu tisuća četvornih metara materijala. Promet drvom se na toj postaji održavao dvadesetak godina, ali se zbog prolaska teretnih vagona kroz središte grada na putu između riječkog kolodvora i kolodvora na Delti, počelo tražiti povoljnije rješenje.
- Prema Ossoinackovim sugestijama otvaraju se 1878. prva moderna lučka skladišta u Rijeci.<sup>767</sup>
- 1878. u Rijeci je izgrađeno 6 brodova sa 3.216 BRT.<sup>768</sup>
- Rijeka ima 127 jedrenjaka sa 55.245 NRT.<sup>769</sup>
- 1878. uplovilo je 2.721 brodova sa 211.793 NRT (tonna tartalom).<sup>770</sup>
- 1878. promet riječke luke iznosio je 199.252 tona (uvoz 62.683 t, a izvoz 136.569 t).<sup>771</sup>

### 1879.

- Koncem svibnja 1879. uspostavljena je redovna parobrodarska pruga od Glasgowa do Rijeke. Tom prigodom su tvrtke *Burell & Son* i *Schenker & Comp.* na parobrodu *Hungaria* organizirale veliki banket na kome su sudjelovali riječki guverner grof Geza Szapary, gradonačelnik Giovanni Ciotta, zapovjednik Vojne akademije Kronwetter, zapovjednik komande grada cav. de Hoffmann, ministarski savjetnici A. Vallentsis i E. Cattinelli, britanski vicekonzul George Louis Faber, ravnatelj Južnih željeznica A. de Hahn.<sup>772</sup>
- 1879. u Rijeci su izgrađena 4 broda sa 1.936 BRT.<sup>773</sup>
- Prva su lučka skladišta bile privremene drvene građevine koje su postupno, između 1879. i 1940. zamijenjene trajnim. Tijekom ovog 60-godišnjeg razdoblja u riječkoj je luci i neposrednoj željezničkoj zoni izgrađeno četrdesetak (ukupno 36 uglavnom višekatnih skladišta u historicističkom, secesijskom i modernom stilu)<sup>774</sup>. Skladišta su u početku bila numerirana rimskim brojevima, ali je početkom XX stoljeća skladište br. I prozvano Ungaro-Croata (autor Lajos Egan?<sup>775</sup>) te je došlo do pomaka u brojevima. Od tada se primjenjuje numeracija arapskim brojevima, što je uglavnom zadržano do danas.<sup>776</sup>
- Nel primo periodo, dal 1872 al 1879, venne prolungata la diga Maria Teresa – portata a m. 750 -, allargata la riva orientale e costruito il molo Zichy (poi Ancona).<sup>777</sup>
- From Fiume in 1879, 2276 steamboats of 298.472 tons left the harbour, while 1656 boats of 206.463 tons entered it. In 1879 the total freight was 3,054.931 metric-cwts. of the value of 29'6 million florins.<sup>778</sup>
- 1879. uplovilo je 2.636 brodova sa 325.669 NRT (tonna tartalom).<sup>779</sup>
- 1879. promet riječke luke iznosio je 305.493 tona (uvoz 67.838 t, a izvoz 237.655 t).<sup>780</sup>

### 1880.

- Oko 1889. godine profesor Nautičke akademije u Rijeci Josef Luksch (1836.-1901.) konstruirao je ploču za mjerjenje prozirnosti mora.<sup>781</sup>
- *Molo Genova* venne costruito nel 1880, nel 1896 nominato molo Rudolf, 1945 gat Vladimira Nazora (danasa Orlandoov gat).<sup>782</sup>

<sup>763</sup> Igor Karaman: *Razvoj stanovništva i privrede u urbanom sustavu grada Rijeke...*, Historijski zbornik, god. XXXIX, 1986., str. 96.

<sup>764</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>765</sup> *Magyarország Vármegyei es Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart*, Budapest 1896.

<sup>766</sup> *Zavod za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije 1900-2000*, Rijeka 2000., str. 27. (Marijan Bradanović)

<sup>767</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 146.

<sup>768</sup> Jozsef Szekeres: *Bezihengen zwischen Budapest und Rijeka (Fiume) auf dem gebiet des schifbauss (1865-1924)*, VHARIP sv. XVIII/1973., str. 251.

<sup>769</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 159. Stjepan Vekarić: *Naši jedrenjaci za dugu plovidbu kroz stoljeća*

<sup>770</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>771</sup> *Magyarország Vármegyei es Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart*, Budapest 1896.

<sup>772</sup> Irvin Lukežić: *George Louis Faber – britanski kraljevski konzul u Rijeci*, Vjesnik DAR 47-48/2006., str. 222.

<sup>773</sup> Jozsef Szekeres: *Bezihengen zwischen Budapest und Rijeka (Fiume) auf dem gebiet des schifbauss (1865-1924)*, VHARIP sv. XVIII/1973., str. 251.

<sup>774</sup> Nana Palinić: *Povijesna skladišta riječke luke...*, Industrijska baština I (2003.), Pro torpedo, Rijeka 2005., str. 392.

<sup>775</sup> *Arhitektura historicizma u Rijeci 1845-1900*, Moderna galerija Rijeka, 2001., str. 616.

<sup>776</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetonске konstrukcije u riječkoj luci*, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 436.-437.

<sup>777</sup> Ileana Fedele: *Il porto di Fiume e la politica marittima ungherese (1869-1913)*, FIUME 23, Roma 1992, str. 23.

<sup>778</sup> *The millennium of Hungary and its people*, (edited by Dr. Joseph de Jekelfalussy), Budapest 1897., str. 565.

<sup>779</sup> <HTTP://MEK.OSZK.HU/09500/09536/HTML/0007/21.HTML>

<sup>780</sup> *Magyarország Vármegyei es Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart*, Budapest 1896.

<sup>781</sup> Mira Zore-Armanda: *Mornarički časopis u Puli i oceanografija*, str. 222.

<sup>782</sup> Aldo Secco: *Da San Vito ai nuovi Rioni (nomenclatura delle vie e piazze di Fiume)*, Trieste 2004., str. 163.

- Per quanto riguarda la realizzazione del nuovo porto, dopo il 1880 prende il via la seconda fase di lavori che si concluderà nel 1888: da uno schema di progetto redatto nel 1883 si evince la volontà di completare il bacino centrale.<sup>783</sup>
- Negli anni dal 1880 al 1888, venne commissionata una nuova serie di lavori, a conferma della ripresa vita economica del porto: costruzione della banchina a ponente del molo Zichy, chiusa ad ovest dal molo Rodolfo (poi Genova), accompagnata dal prolungamento della diga Maria Teresa fino a m 800. L'intervento che caratterizza questo periodo è, però, la costruzione del porto del petrolio, resasi indispensabile a causa del crescente afflusso di olii minerali e del costruendo impianto di raffinazione della neonata società degli Olii Minerali. Il nuovo porto trovò spazio di fronte allo stabilimento, nella località detta degli squeri e fu provvisto delle necessarie infrastrutture e collegato alla rete ferroviaria.<sup>784</sup>
- Od 1880. do 1888. dovršeno je pristanište *Sanità* u dužini od 250 m, izgrađen je Rudolfov gat, nasut je prostor za buduće pristanište *Ferencza Salvatora* i izgrađena je Petrolejska luka. Na gatu *Zichy* izgrađena su skladišta br. 4 i 5 te br. 6 - 8 na obali *Stefania* te svjetionik na kraju Lukobrana Marije Terezije (1881.). Svjetionik se uskoro morao ukloniti jer je dio lukobrana na kojem je sagrađen počeo tonuti.
- Se nel primo decennio tra il 1870 e il 1880 l'investimento per opere portuali è stato di 11 milioni di corone, tra il 1880 e il 1890 sarà di 15,5 milioni di corone.<sup>785</sup>
- Promet luke Rijeka 1880. iznosio je 285.725 tona (uvoz 66.772 a izvoz 218.953 tona).<sup>786</sup>
- Pomorski promet iznosio je 350.000 tona (uvoz 100.000 t a izvoz 250.000 t.).<sup>787</sup>
- Lučki promet 1880. iznosio 231.300 tona.<sup>788</sup>
- Uplovilo je 2.682 broda sa 342.643 NRT.<sup>789</sup>
- Riječko brodarstvo ima 327 jedrenjaka duge i obalne plovidbe te 6 parobroda.<sup>790</sup>
- 1880. u Rijeci je izgrađen samo 1 brod sa 60 BRT.<sup>791</sup>
- 1880. u riječkim brodogradilištima je zaposleno 34 radnika.<sup>792</sup> (?)
- 1880. ušlo je u riječku luku brodova sa ukupnom regalarskom tonažom od 228.000 (20% od Trsta u koji je ušlo brodova sa 1.112.000 rt).<sup>793</sup>
- Od 1871.-1880. pomorski promet Rijeke iznosio je 1.983.000 tona (uvoz 799.000 t, izvoz 1.184.000 t.).<sup>794</sup>
- Nel 1870 il tonnellaggio complessivo delle navi in entrata e uscita dal porto fiumano era stato di 273.383; nel 1880, quando una parte dei lavori era già stata realizzata raggiunta la cifra di 681.230 tonnellate.<sup>795</sup>
- 1880. morskim je putem preko Rijeke uvezeno blizu 14.400 tona nafte.<sup>796</sup>
- 1880. uplovilo je 2.682 broda sa 342.643 NRT (tonna tartalom).<sup>797</sup>
- 1880. tonaža brodova ušlih u riječku luku iznosi 342.643 (Trst 1.111.93).<sup>798</sup>
- Od 1876. do 1880. uplovilo je 30,51% jedrenjača i 69,49% parnih brodova.<sup>799</sup>
- Od 1880. nadalje progresivno raste lučki promet. Od 231.300 tona pretovara (1880.) godišnji učinak popeo se na 1.244.500 tona (1900.) da bi 1913. dostigao 2.096.841 tonu. Pri tome je riječka luka dobila izraziti karakter tranzitne luke.<sup>800</sup>

### 1881.

- 1881. (Luigi vitez Ossoinack konstituira...<sup>801</sup>) Fondazione<sup>802</sup> della *Società di Navigazione Adria*.<sup>803</sup> So the Hungarian 'Adria' Navigation Stock Company (later Royal Hungarian 'Adria' Navigation Stock Company) setting up in 1881<sup>804</sup> (reformed on 21. december 1881<sup>805</sup>) was an entirely Hungarian-directed

<sup>783</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 48.

<sup>784</sup> Ileana Fedele: *Il porto di Fiume e la politica marittima ungherese (1869-1913)*, FIUME 23, Roma 1992, str. 23.

<sup>785</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 51.

<sup>786</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1550.. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>787</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 137.

<sup>788</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 242

<sup>789</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 101.

<sup>790</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 476.

<sup>791</sup> Jozsef Szekeres: *Beziehungen zwischen Budapest und Rijeka (Fiume) auf dem gebiet des schiffbaus (1865-1924)*, VHARIP sv. XVIII/1973., str. 251.

<sup>792</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 61.

<sup>793</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 170.

<sup>794</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 100.

<sup>795</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 42.

<sup>796</sup> Marijan Kolombo: *1882-1982/Sto godina riječke rafinerije*, Mladinska knjiga-ICR, Rijeka 1982., str. 10.

<sup>797</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>798</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 74.

<sup>799</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 71.

<sup>800</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>801</sup> Irvin Lukežić: *Fiumanske priče*, ICR, Rijeka 1991., str. 21.

<sup>802</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 23: **In realtà, con il nome di Adria Società di navigazione, la compagnia era stata fondata una prima volta nel 1871, all'indomani del „provvisorio“.**

<sup>803</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 19.

company. The contract (later modified several times and continuously extended) was signed at the beginning of January 1882 made it possible to build a state commercial navigation company having an own mercantile fleet which served the Hungarian commercial interests until World War I.<sup>806</sup>

- Bark **Fiume E.** porinut je u more 6.7.1881. s brodogradilišta braće Schiavon (fratelli Schiavon che si dedicano a quest'arte da ben otto generazioni<sup>807</sup>) kod Belog kamika. Bilo je to pretposljednje porinuće jedrenjaka duge plovidbe s riječkim *dilja* (navoza). Spadao je u veće jedrenjake onoga doba (710 brt)<sup>808</sup>
- Na lukobranu Marije Terezije projektiran<sup>809</sup> svjetionik (izgrađen 1884., visok 31 m<sup>810</sup>). Vjerovatno je arh. Lajos Burgstaller.<sup>811</sup>
- 29. i 30. kolovoza u riječkoj luci na gatu Zichy učinjeni su prvi pokusi električnim osvjetljenjem lučkih skladišta. Instalacije je izvela budimpeštanska tvrtka *Ganz & Co.* pod vodstvom ing. Zipernowskog (in seguito inventore del trasformatore nella forma odierna<sup>812</sup>). Dinamo je bio pogonjen parnim lokomobilom smještenim uz skladište br. 1; dvije žarulje bile su smještene u skladištu a dvije na gatu. Žarulje su posuđene od Tvornice torpeda. Svjetlo je bilo dobro ali neujednačene snage. Brojna je publika promatrala pokuse.
- 12. listopada prvi je put i u lučkim manipulacijama zasjalo električno svjetlo. Engleski brod **Aleppo**, vezan uz Gat Szapary montirao je jednu žarulju na boku broda (na stupu iznad rive Szapary – danas ispred palače Jadran<sup>813</sup>), tako da se ukrcaj mogao odvijati i po noći.
- 1881. prema projektu inženjera Rihnitza izgrađeno je željezničko skladište III b (danasa br. 31) iznimnih proporcija, 240 m dugo i 25 široko, položeno usporedno s obalom i granicom lučke zone, zapadno od nekadašnjeg Trga Zichy (danasa Žabica).<sup>814</sup>
- 1881. u Rijeci su izgrađena samo 2 broda sa 1.139 BRT.<sup>815</sup>
- U riječkoj se luci prva zajednička primjena željeza i betona (prema patentu Williama Fairbairna iz 1844.) dogodila prilikom gradnje Skladišta br. 4 na molu *Zichy* (danasa De Francheskijev gat) koje je 1881. projektirao arhitekt. Mate Glavan. Isti je sustav primijenjen prigodom gradnje Skladišta br. 5, 6 i 7, koja su između 1881. i 1884. izgrađena na obali *Stefania* (danasa Bečko pristanište). Projektanti ovih skladišta bili su inženjeri Tehničkog ureda Pomorske uprave – Friedrich Stepsky, Mihaly Schreiber i Francesco Placsek.<sup>816</sup>
- Between 1869 and 1881 the tonnage of steamship traffic in the harbour increased seven times over and the number of ships using the port tripled.<sup>817</sup>
- 1881. Rijeka ima 139 jedrenjaka sa 64.124 tone a nema parobroda.<sup>818</sup>
- Od 1881.-1890. pomorski promet = 6.484.500 t. - izvoz 4.609.500 t (71,1%) - uvoz 1.875.000 t (28,9%).<sup>819</sup>
- 1881. uplovilo je 2.679 brodova sa 398.318 NRT (tonna tartalom).<sup>820</sup>
- 1881. promet riječke luke iznosio je 306.410 tona (uvoz 80.648 t, a izvoz 225.762 t).<sup>821</sup>
- The average number of vessels yearly arriving at and departing from Fiume rose from 6.914 for the period 1881-1885 to 13.214 for 1890-1895 and to 23.802 for 1901-1905.<sup>822</sup>

## 1882.

- 10.4.1882. osnovano je *Kraljevsko mađarsko pomorsko dioničarsko društvo Adria* (*Adria Magyar Tengeri Hajózási Részvénytársaság* as a conversion of the *Adria Steamship Co.*<sup>823</sup>), koje je s *Austrijskim Lloydom* 1891. sklopilo sporazum, po kojem zapadnoeuropejske luke i Brazil spadaju u interesno područje Adrie<sup>824</sup> (con

<sup>804</sup> Pomorski zbornik JAZU, Zagreb 1962., str. 275. (Oliver Fijo: *Mehanizacija brodarstva: 1882.*) (1881. je osnovano englesko društvo *Adria Steamship Company*, koje se iduće 1882., pojačano kapitalom mađarske Komercijalne banke iz Budimpešte, pretvara u Kraljevsko mađarsko pomorsko društvo *Adria* (Vodič Historijskog arhiva Rijeka, Pazin-Rijeka 1880., str. 181.)

<sup>805</sup> György Ákos-Jozsef Horvath: *History of the "Adria" Steamship company 1880-1936*, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 80.

<sup>806</sup> Széligner Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 7.

<sup>807</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 125.

<sup>808</sup> Radojica Fran Barbalić – Ivo Marendić: *Onput, kad smo partili*, MH – Ogranak u Rijeci, 2004., str. 27.

<sup>809</sup> Moderna arhitektura Rijeke 1918-1945, Moderna galerija Rijeka, 1996., str. 50. i 152.: izgrađen 1880

<sup>810</sup> Velid Đekić: *Amate Fiume?*, VBZ, Zagreb, 2007., str. 157.

<sup>811</sup> Arhitektura historicizma u Rijeci 1845-1900., Moderna galerija Rijeka, 2001., str. 622.

<sup>812</sup> Velid Đekić: *Amate Fiume?*, VBZ, Zagreb, 2007., str. 159.

<sup>813</sup> Elektroprivreda Rijeke 1881.-1947.-2007., Rijeka 2007., str. 183.

<sup>814</sup> Nana Palinić: *Željeznička baština Rijeke*, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 174.

<sup>815</sup> Jozsef Szekeres: *Bezhingen zwischen Budapest und Rijeka (Fiume) auf dem gebiet des schiffbaus (1865-1924)*, VHARiP sv. XVIII/1973., str. 251.

<sup>816</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetonске konstrukcije u riječkoj luci*, Gradevinar 61, Rijeka 2009., str. 438.

<sup>817</sup> Michael A. Ledeen: *D'Annunzio: the First Duce*, Baltimore 1977, str. 20.

<sup>818</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 250.

<sup>819</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 100.

<sup>820</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>821</sup> Magyarország Vármegyei es Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart, Budapest 1896.

<sup>822</sup> Croatia-Slavonia and Fiume, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 70.

<sup>823</sup> György Ákos-Jozsef Horvath: *History of the "Adria" Steamship company 1880-1936*, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 87.

<sup>824</sup> Željko Bartulović: *Sušak 1919.-1947.*, Adamić, Rijeka 2004., str. 423.

armamento iniziale di sette navi<sup>825</sup>) **najveće u istočnom djelu Monarhije** (1881.<sup>826</sup>) koje je 1914. imalo 34 parobroda linijske plovidbe, sa 75.442 BRT.<sup>827</sup> U previranju nakon raspada Austro-Ugarske društvo postaje talijansko (Cossulich reorganised the company under Italian flag in December 1920<sup>828</sup>) i 1922. mijenja naziv u *Adria, Società anonima di navigazione marittima*. S poslovanjem prekida 1937. (1936.<sup>829</sup>) kada se fuzionira s tvrtkom *Tirrenia*.<sup>830</sup>

- Od 1882.<sup>831</sup> (do 1892.<sup>832</sup>) izlaze trgovačko-pomorsko-socijalne novine *Fiume*.<sup>833</sup> (in lingua ungherese<sup>834</sup>)
- Velika nesreća dogodila se pred Riekom 28. listopada g. 1882. U zoru toga dana doplovi bark dalmatinskog brodarskog društva nakrcan petrolejem. Silni valovi udaraju o brod, koji, ne dobiv niedne pomoći, bude bačen na obalu tolikom snagom, da se razbio. I drugi brod *Andrea*, razbio se sav, a sa gredami igralo se more, kao sa laganim letvama. Treći brod *Dunav*, zabolo je biesno more tako duboko u kamenito morsko tlo, da mu samo virio vršak od jarbola i neki dio nosa. Osim toga razbiše se dva trabakula blizu tvornice torpeda. I četvrti veliki brod, komu je u pomoć pritekao Lloydov parobrod *Hebe* razbio se, pošto ga parobrod morao napustiti, da sebe spasi. Tolika je snaga i sila mora u Kvarneru, kad južni vjetrovi njime zavladaju!<sup>835</sup>
- 1882. uslijed silne oluje potopili su se kraj Rijeke jedrenjaci bark *Arfaxad*, bark *Commendatore Tonello*, brik *Dunaj* i brigantin *Andrić*. Ono što se spasilo od nastrandalih jedrenjaka kupila je za male pare obitelj Kozulić te upotrijebila za dogradnju nedovršenog broda (*Capricorno*, zadnji jedrenjak građen na Sušaku).<sup>836</sup>
- Kako je Brajdica teritorijalno pripadala Hrvatskoj, to je Riječka luka htjela otkupiti taj teren. Čak je Hrvatski sabor 1882. usvojio prijedlog o prodaji Brajdice za 53.000 forinti, ali se je kasnije odustalo od namjeravane prodaje.<sup>837</sup>
- Nel 1882 hanno cessato di esistere i stabilimenti delle costruzioni navali (velieri), che nel 1862 erano otto.<sup>838</sup>
- Za dogradnju riečke luke treba sila božja kamenja za nasipavanje. Kamenolomi opstoje u Martinšćici, Žurkovu, Ponsalu, Kantridi i Preluci. Do godine 1882. izvezeno je do 12.000.000 ctn. (5.946.715 tonnellate<sup>839</sup>) kamena, koji dovezoše 30.320 većih ladja, 61.274 brazziere i 385.713 vozova, a potrošilo se 850 bačava dinamita.<sup>840</sup>
- Fino al 1882 (1879.<sup>841</sup>), ossia nello spazio di tempo relativamente breve di 9 anni, furono portati a compimento i seguenti, notevoli, lavori di costruzione: prolungamento della vecchia diga di pietra fino ad 800 metri ed allargamento della stessa da 8 a 12 metri, di cui 400 metri muniti di murro-quai, mentre i rimanenti 400 metri servono finora solo come frangi-onde; *Riva Szapáry* e *Riva Sanità* per una lunghezza complessiva di 327 metri; *Molo Zichy* lungo 150 e largo 80; *Quai Rodolfo* di 250 metri di lunghezza; un porticciolo per imbarcazioni più piccole e ad uso della i.r. Accademia di Marina; una banchina di carico in legno con una superficie di circa 28.000 mq lungo la riva, munita da un ponte di carico e di uno scivolo; binari ferroviari sulla *riva Szapáry*, sulla riva *Sanità* e sulla *riva Rodolfo*, e sul *molo Zichy*, dove è stata installata anche una gru girevole manovrabile manualmente con una forza di carico di 10 tonnellate.<sup>842</sup>
- Prva zgrada u riječkoj luci konstruirana zajedničkom primjenom željeza i betona bila je skladište 4, projektirano 1881., a sagrađeno 1882. na *Molo Zichy* (danas De Franceschijev gat). Vjerojatni projektant ovoga, kao i ostala tri skladišta na gatu, bio je arhitekt Mate Glavan.<sup>843</sup>
- Rijeka ima 110 jedrenjaka sa 54.156 NRT.<sup>844</sup>
- Još 1882. bilo je uvezeno svega 8.000 t sirove riže, da bi 1901. bilo uvezeno 57.000 t, a 1910. 125.000 tona.<sup>845</sup>
- Nel quinquennio 1878-82 il volume del traffico portuale è pari a 32,2 milioni di fiorini, mentre a Trieste è pari

<sup>825</sup> Giuseppe Rossi Sabatini (predgovor Giovanni Kobler: *Memorie per la storia della libunica città di Fiume*, str. XVI.)

<sup>826</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 7.

<sup>827</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>828</sup> György Ákos-József Horvath: *History of the "Adria" Steamship company 1880-1936*, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 87.

<sup>829</sup> György Ákos-József Horvath: *History of the "Adria" Steamship company 1880-1936*, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 87.

<sup>830</sup> Milica Trkulja: *Povijesne vrijednosnice Rijeke i Sušaka*, MGR, Rijeka 2009., str. 13.

<sup>831</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 215: **1881.** (na madarskom i talijanskem, a od 1883. samo na madarskom)

<sup>832</sup> Lea Lazzarich: *Izvori o riječkim povijesnim novinama 1813.-1918.*, Libellarium II, 1 (2009.), str. 72.

<sup>833</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 616.

<sup>834</sup> Giacomo Scotti: *Fiume cent'anni e più secoli alle spalle*, Rijeka 2011., str. 24.

<sup>835</sup> Dragutin Hirc: *Hrvatsko primorje*, Osijek 1891., str. 11.

<sup>836</sup> Almanah grada Sušaka sa prikazom gornjeg Jadranu, Zagreb 1931., str. 144.

<sup>837</sup> Nedeljko Ipšić, Sušačka revija 6/7 iz 1994., str. 5.-13.

<sup>838</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 113.

<sup>839</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 107..

<sup>840</sup> Dragutin Hirc: *Hrvatsko primorje*, Osijek 1891., str. 38. (cit. Littrow: *Fiume u. siene Umgebungem*, Fiume 1884., str. 15.-17.)

<sup>841</sup> Gabor Zsigmond: *Commercial development of the Monarchy Navy*, str. 2: **In 1872 started and in 1879 finished the construction of 170 meter long quay Szapary**, the 65 meter long quay of **Health**, and 150 meters long and 80 feet wide **Zichy**.

<sup>842</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 106.

<sup>843</sup> Nana Palinić: *Povijesna skladišta riječke luke...*, Industrijska baština I (2003.), Pro torpedo, Rijeka 2005., str. 395.

<sup>844</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 159. (Stjepan Vekarić: *Naši jedrenjaci za dugu plovidbu kroz stoljeća*)

<sup>845</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 244.

a 262,8. I dati riguardanti il confronto tra i due porti alto-adriatici sono in Babudieri, *Industrie, Commerci e Navigazione*, pp.24. ss.<sup>846</sup>

- Britanska trgovina kroz riječku luku od 230.000 forinti 1876. porasla je na 18.400.000 forinti u 1882.
- Trgovanje pak pod britanskom zastavom od 332.000 forinti u 1876. poraslo je na 16.800.000 u 1882. godini, a britanska brodarska oprema sa 8 brodova tonaže 3.980 tona u 1876. na 219 brodova ukupne nosivosti 226.702 tona u 1882. godini.<sup>847</sup>
- 1882. uplovilo je 3.049 brodova sa 487.423 NRT (tonna tartalom).<sup>848</sup>
- 1882. promet riječke luke iznosio je 440.965 tona (uvoz 111.290 t, a izvoz 329.675 t).<sup>849</sup> (Vrijednost uvoza 1882. peko luke iznosila je 145,8 milijuna forinti, a izvoza 29,2 milijuna forinti.<sup>850</sup>)

### 1883.

- Početkom 1883. Pomorska uprava kupila je lokomobil s elektrodinamičkim aparatom kako bi se osiguralo osvjetljenje za potrebe noćnog rada.<sup>851</sup>
- Ne čekajući konačni završetak radova (rafinerije), 25.7.1883. jedrenjakom **Paragon** u Rijeku je dopremljen iz Philadelphije 4.841 baril nafte. Nafta je preko oceana putovala u drvenim bačvama i sanducima, s broda je iskrcana na barke, te njima dopremljena do obalnog mola.<sup>852</sup>
- Kr. Pomorska uprava (*Governo marittimo*) odlučila podići zajam kod Komunalne banke za gradnju svoje zgrade. U ljeto 1883. donesena je odluka da će se podići na gatu Zichy, a projektant je bio Joseph Hubert. Radovi su počeli u lipnju 1884., kada je srušeno skladište br. I, a temeljni kamen postavljen je 1. rujna iste godine. Gradnja je bila povjerena poduzetnicima Ambrosiniju i Conighiju, a zgrada je bila pod krovom 1885. godine. U prizemlju su uređene kancelarije za lučke urede, prostorije za pilote i spremišta, a na prvom katu učionice za nautičku školu. Na drugom katu bila je rezidencija pomorske uprave.<sup>853</sup>
- Sagrađen posljednji jedrenjak duge plovidbe na kvarnerskim navozima **Capricorno**. Kozulićev bark (589 rt) porinut je 21. rujna iz Belčeva (Josip Bačić Belac) brodogradilišta na Pećinama.<sup>854</sup>
- Uz Tvrnici torpeda i luku, 1883. još je jedan prostor u Rijeci dobio električno svjetlo. Bila je to sala *Obraćničkog udruženja* smještena u zgradu *Patriotskog kazina* (kasnije *Narodne čitaonice*, danas *Radio Rijeke*).<sup>855</sup>
- 1883. *Tvornica torpeda* gradi malu lučicu i naprave za pokusno gađanje.<sup>856</sup>
- Prva redovna parobrodarska linija iz Rijeke uspostavljena je 1883. na linijama za Anconu i Veneciju i trajala je do 1891.<sup>857</sup>
- 1883. u Rijeci je izgrađen samo 1 brod sa 589 BRT.<sup>858</sup>
- Od 1833. do 1883. izgrađeno je u riječkim brodogradilištima 667 brodova.<sup>859</sup>
- In 1870 the total tonnage of merchant vessels arriving at the port amounted to just 13,5% that of arrivals at Trieste, in 1883 the figure stood at 48,1%.<sup>860</sup>
- 1883. uplovilo je 3.456 brodova sa 581.859 NRT (tonna tartalom).<sup>861</sup>
- 1883. promet riječke luke iznosio je 577.943 tona (uvoz 148.255 t, a izvoz 429.688 t).<sup>862</sup>
- From 1 Nov 1883 - 6 Mar 1892 Governor of Fiume was Ágost gróf Zichy (1852-1925), brat bivšeg guvernera Josipa (Jozsef). Instaliran je 25.11.1883. i na dužnosti ostao do 6.3.1892.
- Povećanje učešća britanske trgovine osobito je zamjetno 1883. godine kada je za samo devet i pol mjeseci ukrcano i otpremljeno 242 broda ukupne nosivosti od 252.032 tone. No, usporedo s porastom trgovine, rasli su i životni troškovi. Troškovi kućnih najamnina bili su tijekom prethodne godine povećani za 25%, tako da je Faber (George Louis Faber, britanski konzul) tada plaćao 1.400 forinti za najam svoje kuće, odnosno, iznos daleko veći od njegovih mjesecičnih primanja.<sup>863</sup>

<sup>846</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 29.

<sup>847</sup> Irvin Lukežić: *George Louis Faber – britanski kraljevski konzul u Rijeci*, Vjesnik DAR 47-48/2006., str. 240.

<sup>848</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>849</sup> *Magyarország Vármegyei es Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart*, Budapest 1896.

<sup>850</sup> <http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/osztrak-magyarlch19.html>

<sup>851</sup> *Elektroprivreda Rijeka 1881.-1947.-2007.*, Rijeka 2007., str. 43.

<sup>852</sup> INA: *Prerada nafta u Rijeci 1882.-2005.* (urednik mr. sc. Velid Đekić)

<sup>853</sup> Igor Žic: *Riječka luka kroz stoljeća*, (članak 9/10), NOVI LIST 2001.

<sup>854</sup> Radojica Fran Barbalić – Ivo Marendić: *Onput, kad smo partili*, MH – Ogranak u Rijeci, 2004., str. 51.

<sup>855</sup> Nana Palinić: *125 godina električne energije u Rijeci*, HEP, Rijeka 2006., str. 30.

<sup>856</sup> Irvin Lukežić: *Robert Whitehead engleski tvorničat torpedo iz Rijeke*, ICR, Rijeka 2010., str. 156.

<sup>857</sup> *Arhitektura historicizma u Rijeci 1845-1900.*, Moderna galerija Rijeka, 2001., str. 348.

<sup>858</sup> Jozsef Szekeres: *Bezihengen zwischen Budapest und Rijeka (Fiume) auf dem gebiet des schifbauß (1865-1924)*, VHARIP sv.

XVIII/1973., str. 251.

<sup>859</sup> *Pomorska enciklopedija*, Zagreb 1985., tom 7. str. 102.

<sup>860</sup> Lawrence Sondhaus: *The naval policy of Austria-Hungary, 1867-1918*, 1994., USA, str. 62.

<sup>861</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>862</sup> *Magyarország Vármegyei es Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart*, Budapest 1896.

<sup>863</sup> Irvin Lukežić: *George Louis Faber – britanski kraljevski konzul u Rijeci*, Vjesnik DAR 47-48/2006., str. 240.

**1884.**

- The Naval Academy annual measurements from 1868 to 1884 showed mean annual temperature 14,1° C (the highest in Hungarian Empire). During the observation time the maximum temperature was 33° C, the lowest was -2,4° C.<sup>864</sup>
- **U lipnju započeta izgradnja nove zgrade Pomorske uprave u Rijeci. Kamen temeljac postavljen 1. rujna, a dovršena 1885.** (disegnata dall'ingegnere ungherese József Hubert<sup>865</sup>). **U vrijeme kad se gradila ta zgrada na prethodno srušenom skladištu br. 1** (costruito soltanto dieci anni prima<sup>866</sup>) **građena su u luci jedno za drugim** **skladišta VI, VII i VIII, prema projektima riječkih arhitekata Venceslaoa Celligoja i Luigija Burgsthalera** (Burgastaller<sup>867</sup>).
- Norveški konzul u Rijeci Žiga Kopajtić-Bakarski 1884. zajedno sa Matom Švrljugom osniva u Rijeci novo parobrodarsko društvo *Švrljuga i drugovi* sa 6 parobroda. Ovo se društvo kasnije spojilo s parobrodarskim društvom *Krajač i drugovi* (prvo hrvatsko parobrodarsko društvo osnovano na Gornjem Jadranu 1871.<sup>868</sup>) da bi 1891. godine bilo pretvoreno u Ugarsko-Hrvatsko Parobrodarsko društvo (*Ungaro-Croata*).<sup>869</sup>
- Naftna luka ispred Rafinerije u cijelosti je završena 1884. Mogla je primiti 5 velikih brodova.<sup>870</sup>
- Il magazzino numero I sul Molo Zichy (destinato alla Società di navigazione Ungaro-Croata) sarà abbattuto già nel 1884 per fare posto al palazzo del Regio Governo marittimo (zgrada Luke – Lučke uprave).<sup>871</sup>
- **1.9.1884. postavljen je kamen temeljac u Upravnu zgradu riječke luke. Zgrada je dovršena 1885.**
- 2.11.1884. svečano je otvorena redovita pomorska linija Rijeka-Volosko-Opatija-Lovran novim i elegantnim parobrodom *Abbazia* sagradenim u Trstu. Bio je priređen izlet do spomenutih mesta, a sutradan ujutro brod je započeo svoju redovitu linijsku plovidbu.<sup>872</sup>
- 4.11.1884. umire Tomaso Gelletich, kapetan trgovačke mornarice, koji muzeju ostavlja legat od 5000 forinti.<sup>873</sup>
- **Arhitekt Giacomo Zammattio došao iz Trsta u Rijeku 1.12.1884. gdje je boravio i djelovao do 1904.**
- Tijekom 1872.-1884. kamen (za gradnju luke) se vadio iz kamenoloma: Martinšćica 27 posto, Žurkovo 34, Preluk 40, Ponsal 11 posto (prostor Rafinerije nafte, odnosno brodogradilišta "3.maj"), te iz nekoliko manjih kamenoloma. U Martinšćici prosječno je radilo 410 radnika, a u Žurkovu 225. Uslijed korištenja eksploziva i teških uvjeta rada do kraja 1894. poginulo je 12 radnika, 49 je teže, a 122 su lakše ranjena. Napredak uvijek ima svoju cijenu...<sup>874</sup>
- Zajednička primjena željeza i betona (prema patentu Williama Fairbairna iz 1844.) primijenjena je i prigodom gradnje skladišta br. 5, 6 i 7, koja su između 1881. i 1884. izgrađena na obali *Stefania* (danasa Bečko pristanište). Projektanti ovih skladišta bili su inženjeri Tehničkog ureda Pomorske uprave – Friedrich Stepsky, Mihaly Schreiber i Francesco Placsek. Danas nije sačuvano ni jedno od ovih skladišta. Godine 1894. požar je uništio Skladišta br. 5 i 6, skladište br. 4 stradalo je u bombardiranju krajem II svj. rata a skladište br. 7 srušeno je 1961. i na tom mjestu podignuto sadašnje skladište koje nosi broj 7.<sup>875</sup>
- Il molo di protezione *Maria Teresia* è una costruzione esemplare (lunghezza: 870 m), che ricorda i *Murazzi* di Venezia per il materiale colossale adoperato. All'estremità del molo verrà eretto un faro; per il momento l'ingresso del porto è segnalato da una nave che porta su un albero due lanterne, una bianca e una rosa, l'una al di sopra dell'altra; sulla spiaggia di fronte a questa nave c'è una luce bianca; l'imboccatura del porto viene segnalata alle navi in arrivo mediante la copertura di queste luci, mentre all'interno del porto un'altra luce di colore verde sulla sommità del *molo Zichy* fornisce la direzione per il posto di ancoraggio.<sup>876</sup>
- La pavimentazione dei moli è realizzata in pietra lavica del Vesuvio.<sup>877</sup>
- Alla fine del *Molo Adamich* c'è una colonna di pietra attorno a cui le navi che attraccano avvolgono le gomene; su di essa sono incise le direzioni dei venti della bussola per orientamento.<sup>878</sup>
- In 1884 7656 ships visited, with 1,275,762 tons. The import was 2,085,000 metr. ctrw. (petrol, rice etc.), the export 4,229,000 metr. ctrw. (timber: 39 million barrel staves, 1.5 million logs, flour etc.)<sup>879</sup>
- The **Adria** which made two hundred and fifteen voyages in 1884, carried out 610 in 1894 and carried 609.692 tons of goods, while the length of the collective voyages was 1,336.061 miles.

<sup>864</sup> <http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/osztrak-magyar/ch19.html>

<sup>865</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 53.

<sup>866</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 21.

<sup>867</sup> Radmila Matejčić: *Kako čitati grad*, Adamić, Rijeka 2007., str. 235.

<sup>868</sup> Dr. Grga Novak: *Naše more*, II popunjeno izdanje, Tiskara d.d., Zagreb 1932., str. 260.

<sup>869</sup> Irvin Lukežić: *Povijest riječkih konzulata*, Adamić, Rijeka 2004., str. 232.

<sup>870</sup> INA: *Prerada nafte u Rijeci 1882.-2005.* (urednik mr. sc. Velid Đekić)

<sup>871</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 39.

<sup>872</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1005. (Vinko Antić: *Pomorstvo i naš turizam*)

<sup>873</sup> *Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja*, PPMHP, Rijeka 2004., str. 46.

<sup>874</sup> Igor Žic: *Riječka luka kroz stoljeća*, (članak 7/10), NOVI LIST 2001.

<sup>875</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetonске konstrukcije u riječkoj luci*, Gradevinar 61, Rijeka 2009., str. 438.

<sup>876</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 108.

<sup>877</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 103.

<sup>878</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 108.

<sup>879</sup> Meyers Conversations-Lexikon 1885-1892, Article: Pomaken

The Hungarian-Croatian company forwarded 639.409 tons of goods and 198.755 passengers. The traffic on the Fiume, Venice and Ancona line comprised 179.642 tons of goods and 6188 passengers.<sup>880</sup>

- Promet luke Rijeka 1884. iznosio je 631.400 tona (uvoz 208.500 a izvoz 422.900 tona).<sup>881</sup>
- 1884. uplovilo je 3.807 brodova sa 641.739 NRT (tonna tartalom).<sup>882</sup>

### 1885.

■ Sagrađena je palača Ugarske kraljevske pomorske uprave (*Governo marittimo*), danas Direkcija luke i Lučke uprave. (arh. Ing. Josip Huber, Schönfield.)<sup>883</sup>

- Nakon izgradnje upravne zgrade Luke (arh. Josip Hubert), u prizemlju je utemeljen muzej i akvarij s 36 bazena s morskim životinjama.
- Antal Hajnal, državni nadzornik za javne radove i voditelj Ugarskoga kraljevskog ureda luke Rijeka, objavio je knjigu *Rijeka i njezina luka* (Fiume es kikötöje).
- Promet luke Rijeka 1885. iznosio je 738.976 tona (uvoz 221.246 a izvoz 517.730 tona).<sup>884</sup>
- Promet luke Rijeka 1885. iznosi 540.500 tona.<sup>885</sup>
- 1885. uplovilo je 4.315 brodova sa 719.490 NRT (tonna tartalom).<sup>886</sup>
- The average number of vessels yearly arriving at and departing from Fiume rose from 6.914 for the period 1881-1885 to 13.214 for 1890-1895 and to 23.802 for 1901-1905.<sup>887</sup>
- Od 1881. do 1885. uplovilo je 26,18% jedrenjača i 73,82% parnih brodova.<sup>888</sup>

### 1886.

- 30.9.1886. Prvi tanker u riječkoj luci! U Petrolejsku luku na Mlaki uplovio britanski tanker Chigwell. „Parobrod-cisterna“ Chigwell dopremio je u Rijeku, pod zapovjedništvom kapetana Mastersa, 2000 tona sirovine, koje je preuzeo u crnomorskoj luci Batumi. Prije tankera nafta se u riječku luku dopremala jedrenjacima, koji su crno zlato prevozili u bačvama, kanisterima i kojekakvim kutijama.
- 1886. Rijeka ima 106 jedrenjaka sa 54.934 tone te 7 parobroda sa 6.900 tona.<sup>889</sup>
- 1886. uplovilo je 3.791 brod sa 653.518 NRT (tonna tartalom).<sup>890</sup> (653.683 tonnákbán<sup>891</sup>).
- 1886. promet riječke luke iznosio je 648.906 tona (uvoz 201.082 t, a izvoz 447.523 t).<sup>892</sup>

### 1887.

- Heinrich von Littrow osnovao je 21.12.1887. godine “Union Yacht Club Quarnero” u Opatiji (utemeljen u lipnju/srpnju 1886), prvi jedriličarski klub na Jadranu. Za samo godinu dana klub je brojao 70 članova. nepoznat.<sup>893</sup>
- Il magazzino numero VII, disposto in senso parallelo alla riva *Stefanie* e stato eretto tra il 1883 e il 1887.<sup>894</sup>
- 1887. uplovilo je 4.948 brodova sa 687.693 NRT (tonna tartalom).<sup>895</sup> (712.762 tonnákbán<sup>896</sup>).
- 1887. promet riječke luke iznosio je 688.118 tona (uvoz 193.395 t, a izvoz 494.617 t).<sup>897</sup>

### 1888.

- Prvo morsko (privatno<sup>898</sup>) kupalište u općini Trsat-Sušak otvoreno je 1888. ispod kuće Đure Ružića u Strossmayerovo ulici, gdje je nekada bila pješčana plaža (na Brajdici<sup>899</sup>).<sup>900</sup>
- Between 1873-1888 approx. 10 million tons of stone and earth were moved for port construction.<sup>901</sup>

<sup>880</sup> The millennium of Hungary and its people, (edited by Dr. Joseph de Jekelfalussy), Budapest 1897., str. 564.

<sup>881</sup> Igor Karaman: Jadranske studije, ICR, Rijeka 1992., str. 112.

<sup>882</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>883</sup> Arhitektura historicizma u Rijeci 1845-1900., Moderna galerija Rijeka, 2001., str. 562.

<sup>884</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalic: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>885</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 242.

<sup>886</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>887</sup> Croatia-Slavonia and Fiume, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 70.

<sup>888</sup> Slobodan Štampar: Borba jedrenjača s parobrodima, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 71.

<sup>889</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 250.

<sup>890</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>891</sup> Antal Hajnal: Fiume, 1889., str. 10.

<sup>892</sup> Magyarország Vármegyéi és Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart, Budapest 1896.

<sup>893</sup> Arhitektura historicizma u Rijeci 1845-1900., Moderna galerija Rijeka, 2001., str. 214.

<sup>894</sup> Guido Zucconi: Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914), Viella, Roma 2008., str. 39.

<sup>895</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>896</sup> Antal Hajnal: Fiume, 1889., str. 10.: 1888-ban körülbelül 28,000 lélekre ment.

<sup>897</sup> Magyarország Vármegyéi és Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart, Budapest 1896.

<sup>898</sup> Kos-Lozzi Barković: Kvarnerska kupališna baština, Hrvatski muzej turizma-DAR, Opatija-Rijeka, str. 123: zamisao da se u Sušaku uredi javno morsko kupalište javlja se sredinom 1897. a 1899. podiže se na Brajdici. Da hladna i nečista voda Rječine ne bi prodrala u kupalište, uz lijevu obalu Rječine podiže se zemljano-kameni nasip u dužini 25-30 metara.

<sup>899</sup> Kos-Lozzi Barković: Kvarnerska kupališna baština, Hrvatski muzej turizma-DAR, Opatija-Rijeka, str. 123.

<sup>900</sup> Julija Lozzi-Barković: Secesija u arhitekturi Rijeke, ICR, Rijeka 2010., str. 257.

<sup>901</sup> Gabor Zsigmond: Commercial development of the Monarchy Navy, str. 2.

- 1888. prema projektu Ferenca Pfaffa izgrađena su lučka skladišta **14** i **15** u drugom redu obale Ferenc Salvator (danasm Budimpeštansko pristanište) kao i skladišta **8** i **11** u korijenu gata Rudolf (danasm Orlandov gat), u čeličnoj konstrukciji, potonja dijelom i u drvenoj.<sup>902</sup>
- 1888. imala je trgovacka mornarica Rijeke za dugu plovidbu u svom sastavu 100 plovnih jedinica sa 54.475 tona, od čega je još uvijek najveći dio pripadao jedrenjacima - 89 plovnih jedinica sa 45.475 tona.<sup>903</sup> (45.474<sup>904</sup>)
- god. 1888. doplovilo je na **Rieku** 1.690 nakrcanih i 1.038 praznih parobroda sa ukupnom težinom od 652.185 bačava (bačva = 1.000 kgr.) i 2.424 jedrenjača sa 128.600 bačava. Otplovila su 1.904 nakrcana parobroda i 786 praznih naprama prometu od g. 1887. doplovilo i otplovilo je 430 parobroda više sa 192.651 bačvom, jedrenjača pako 44 manje.<sup>905</sup> Godine 1888. uvezlo se u na **Rieku** 314.200 metr. cent. neostupane riže iz Indije, Japana i Siana.<sup>906</sup>
- 1888. uplovilo je 5.152 broda sa 780.784 NRT (tonna tartalom).<sup>907</sup> (821.067 tonnákban<sup>908</sup>).
- 1888. promet riječke luke iznosio je 821.067 tona (uvoz 217.181 t, a izvoz 603.886 t).<sup>909</sup>

### **1889.**

- Total tonnage brought to Fiume from Austria, Hungary, Croatia and Slavonia in 1889. amounted to only 330.679 tons and has been considerably reduced in the last ten years (French Consul-General at Fiume published in the *Moniteur Officiel du Commerce* in 1909).<sup>910</sup>
- U luci Rijeka u 1889, realiziran je promet od 1.117.706 Centa robe. Pomorski prijevoz je značajno porastao od 1880. U ovom prometu, čiji je uvoz i izvoz od 1880. povećan za 237% odnosno 211,8% dodane vrijednosti, otpada na uvoz i izvoz 44,1%, odnosno 42,9% na brodove pod Austro-Ugarskom zastavom i 55,9% odnosno 57,1% brodova pod stranim zastavama. Osim toga, kopneni promet iznosi u uvozu 4,5 milijuna Centa u vrijednosti od 34,5 milijuna guldena, a u izvozu 1,5 milijuna Centa u vrijednosti od 27,5 milijuna guldena. Uvoze se uglavnom nafta, riža, kava, dok su u izvozu, osim već spomenutih proizvoda, uglavnom drvo, pšenično brašno, pšenica, vino, itd. Na prijedlog mađarskog Ministarstva trgovine otvorena je redovna brodska linija do luka južne Italije i Malte. Osim toga od strane mađarske državne željeznice otvorena je tjedna vožnja parobrodom do Ancone, s jedne strane da bi se promicala trgovina između Mađarske i Italije, a s druge strane da bi se omogućio direktni put koji je dotad prolazio kroz Trst. Procjenjuje se da je mađarska trgovacka mornarica u 1889. imala 30 parobroda s 9.908 tona i 218 jedrenjaka s 47.535 tona.<sup>911</sup>
- 1889. uplovilo je 5.158 brodova sa 814.632 NRT (tonna tartalom).<sup>912</sup>
- 1889. promet riječke luke iznosio je 809.314 tona (uvoz 228.557 t, a izvoz 580.757 t).<sup>913</sup>
- Nel 1889 ebbe inizio una seconda fase di importanti lavori che fu ultimata nel 1901. ma in realtà i lavori di ampliamento del porto, richiesti dal sviluppo del traffico mercantile, continuarono, quasi interrottamente, fino alla vigilia della prima guerra mondiale.<sup>914</sup>
- Nel 1889 si costruisce il Porto Baross nelle sue linee attuali e il suo ideatore, il ministro del commercio Baross, (the „Iron Minister“<sup>915</sup>) ordina che esso si chiami *Porto fiumano per il legname*.<sup>916</sup> Tre anni dopo essendo morto colui che lo aveva ideato, ne prese il nome *Porto Baross* per poi mutarlo nuovamente nel periodo tra le due guerre in *Porto Sauro*.<sup>917</sup>

### **1890.**

- Nel 1890, all'inizio dell'odierno molo Orlando (u zgradi postojeće strojarnice koja se nalazila u korijenu *Gata Rudolf* – danas *Orlandoov Gat*<sup>918</sup>), fu costruita la prima centrale elettrica in Croazia, per sopperire alle necessità del porto e delle ferrovie.<sup>919</sup> (Nel 1892 vi si aggiunse un altro impianto elettrico, nell'odierna via Barać, nel luogo in cui più tardi verrà costruito l'albergo *Emigranti* (*Kivándorló szálloda*). Era la prima centrale elettrica alternata monofase nella Monarchia austro-ungarica).

<sup>902</sup> Nana Palinić: *Povijesna skladišta riječke luke...*, Industrijska baština I (2003.), Pro torpedo, Rijeka 2005., str. 395.

<sup>903</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 250.

<sup>904</sup> Igor Karaman: *Razvoj stanovništva i privrede u urbanom sustavu grada Rijeke...*, Historijski zbornik, god. XXXIX, 1986., str. 108.

<sup>905</sup> Dragutin Hirc: *Hrvatsko primorje*, Osijek 1891., str. 41.

<sup>906</sup> Dragutin Hirc: *Hrvatsko primorje*, Osijek 1891., str. 47.

<sup>907</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>908</sup> Antal Hajnal: *Fiume*, 1889., str. 10.

<sup>909</sup> *Magyarszág Vármegyéi és Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart*, Budapest 1896.

<sup>910</sup> Ernesto Grillo: *FIUME: The Only Possible Solution*, Glasgow 1919., str. 12.

<sup>911</sup> [http://www.deutsche-schutzgebiete.de/kuk\\_fiume.htm](http://www.deutsche-schutzgebiete.de/kuk_fiume.htm)

<sup>912</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>913</sup> *Magyarszág Vármegyéi és Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart*, Budapest 1896.

<sup>914</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 43.

<sup>915</sup> [http://www.uskok.eoldal.hu/cikkek/cikkeim\\_-irasaim/quo-vadis-res-nautice-hungarice\\_.html](http://www.uskok.eoldal.hu/cikkek/cikkeim_-irasaim/quo-vadis-res-nautice-hungarice_.html)

<sup>916</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 39.

<sup>917</sup> Rita Tolomeo: *Fiume dall'autonomismo all'annessione. La figura di Antonio Grossich*, str. 273.

<sup>918</sup> *Elektroprivreda Rijeka 1881.-1947.-2007.*, Rijeka 2007., str. 53.

<sup>919</sup> Velid Đekić: *Amate Fiume?*, VBZ, Zagreb, 2007., str. 159.

- 1890. (1894.<sup>920</sup>) osnovano prvo novo brodogradilište na Brgudima (Cerovice), gdje je odranije postojala tvornica kemikalija.<sup>921</sup> Osnovano subvencijom mađarske vlade za popravak parobroda koji su vršili službu u redovnim obalnim linijama, *Howald & Co.* imalo je dva plutajuća doka, a kada je 1901. jaka oluja oštetila oba, dala je vlada sagraditi zaštitni lukobran. S vremenom je prešlo na gradnju manjih parobroda, ali pošto je sagradilo svega nekoliko za malu obalnu plovvidbu do 250 tona nosivosti, brodogradilište je 1903. likvidirano.<sup>922</sup>
- Se nel secondo decennio tra il 1880 e il 1890 l'investimento per opere portuali è stato di 15,5 milioni di corone, tra il 1890 e il 1900 scenderà a 13 milioni di corone.<sup>923</sup>
- The elevator was built in Rijeka in 1890.<sup>924</sup>
- Prva građevina izgrađena u luci, a vjerojatno i jedna od najranijih na našem području koja predstavlja preteču modernog stila, bila je MAV-ov (drveni<sup>925</sup>) žitni silos (*Gabona elevator*<sup>926</sup>) koji je 1890-91. po uzoru na američke silose projektirao i izveo austrijski inženjer Christian Keresztily Ulrich.<sup>927</sup>
- Il ministro dei trasporti Gábor Baross dichiarò decaduti gli accordi con il Lloyd Austriaco. A partire dal 1880 era aumentata l'intensità dei traffici marittimi. Risultò triplicato il volume del traffico marittimo.<sup>928</sup>
- Počela izgradnja luke Baross<sup>929</sup> (Sušački bazen) koja je dovršena 1894. (1896.<sup>930</sup>) (1889.<sup>931</sup>), namijenjena uglavnom za promet drvom. Gradi se kao manji bazen potpuno zatvoren lukobranom dužine 420 m, a sa sjeverne strane povezan je s Mrtvim kanalom. Raspolažala je sa 11 dizalica te otvorenim skladištima od 163.000 četvornih metara na nasipanom terenu Delte i Brajde.
- Promet luke Rijeka 1890. iznosio je 814.714 tona (uvoz 267.878 a izvoz 546.836 tona).<sup>932</sup>
- Lučki promet 1890. iznosio je 756.400 tona.<sup>933</sup>
- Uplovio je 5.741 brod sa 883.585 NRT.<sup>934</sup>
- Rijeka ima 63 jedrenjaka sa 31.628 NRT.<sup>935</sup> (71 con una capacita di 39.000 tonnellate<sup>936</sup>)
- Od 1881.-1890. pomorski promet Rijeke iznosio je 6.484.500 tona (uvoz 1.875.000 t, izvoz 4.609.500 t).<sup>937</sup>
- U posljednjem je deceniju XIX st. i u prvom desetljeću XX st. napredak mnogo polaganiji, tako da je ukupni pomorski izvoz u 1890-im godinama bio tek 25% a u 1900-im godinama 70% veći od onog u 1881.-1890. Cjelokupna je slika riječkog pomorskog prometa nešto povoljnija zbog porasta uvoza, od kojeg znatan dio predstavlja teret namijenjen privrednoj djelatnosti u gradu Rijeci.<sup>938</sup>
- 1890. uplovilo je 5.471 brod sa 883.585 NRT (tonna tartalom).<sup>939</sup>
- 1890. tonaža brodova ušlih u riječku luku iznosi 883.585 (Trst 1.471.464).<sup>940</sup>
- The average number of vessels yearly arriving at and departing from Fiume rose from 6.914 for the period 1881-1885 to 13.214 for 1890-1895 and to 23.802 for 1901-1905.<sup>941</sup>
- Od 1886. do 1890. uplovilo je 17,71% jedrenjača i 82,29% parnih brodova.<sup>942</sup>
- In the early years of Hungarian control the commerce of Fiume expanded at a rate which was not subsequently maintained. Its sea-borne trade, which averaged 100.000 tons during years 1860-1869, almost doubled in the next decade and in the 'eighties sprang to an average of 602.000 tons. No other European port could boast a proportionate development. The average for 1890-1899, however, which was 955.000 tons, showed a distinct slackening of progress.<sup>943</sup>

<sup>920</sup> Dr. Jozef Szekeres: *Veze Budimpešte i Rijeke u brodogradnji (1865-1924)*, VHARIp, sv. XV/1970, str. 146.

<sup>921</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 247.

<sup>922</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 104. (Dr. Branko Kojić: *Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vijekove*).

<sup>923</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 51.

<sup>924</sup> *Fiume industry - Fiume ipara* (A Pallas Nagy Lexikon)

<sup>925</sup> Igor Žic: *Riječka luka kroz stoljeća*, (članak 9/10), NOVI LIST 2001.

<sup>926</sup> *Arhitektura historicizma u Rijeci 1845-1900*, Moderna galerija Rijeka, 2001., str. 408.

<sup>927</sup> Nana Palinić: *Rane admiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci*, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 437.

<sup>928</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 19.

<sup>929</sup> Franco Gottardi: *Come parlavamo*, Società di Studi Fiumani, Roma 2004., str. 58: **Nome del porto di Sušak, detto per un breve periodo Nazario Sauro. Venne dato per onorare la memoria di Gabriele Baross (1848-1892). Egli fu un uomo di molto ingegno e di specchiata onesta. Fu ministro del commercio e dell'industria e s'adopropò per far prosperare il commercio a Fiume.**

<sup>930</sup> Kiril Pajkurić: *Grad na Rječini*, Jadroagent br. 30/1979., str. 18.

<sup>931</sup> Attilio Depoli: *Bulletino della deputazione fiumana di storia patria*, Vol. V, Fiume 1921, str. 50.

<sup>932</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>933</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 242.

<sup>934</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 101.

<sup>935</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 159. (Stjepan Vekarić: *Naši jedrenjaci za dugu plovvidbu kroz stoljeća*)

<sup>936</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 113.

<sup>937</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 100.

<sup>938</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 95.

<sup>939</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>940</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 74.

<sup>941</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 70.

<sup>942</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 71.

<sup>943</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 75.

### 1891.

- Until 1880 the Austrian Lloyd managed our (Hungarian) marine exclusively. This company we subsidised in common with Austria until 1891, when we cancelled our contract with this company and entrusted the interests of our marine exclusively to the „Adria“. The Lloyd managed the traffic from Fiume and Trieste, partly with other Austrian, partly with Eastern ports. The „Adria“ founded in 1880, became a Hungarian company in 1881, the contract concluded with it was incorporated in Act. 13 of 1882. This company received a yearly subvention of 150,000 florins and had to make 150 voyages for that to west European ports. The business done by the company was at first considerable but it had great difficulties to contend with because its capital was insufficient, so that in order to carry out its voyages it had to charter too many ships. Act. 30 of 1891 entirely abolished this bad state of things by settling its yearly subsidy at 570.000 florins and compelling the company to increase their fleet.<sup>944</sup>
- In 1891 a second newly-founded company, the Hungaro-Croatian Sea Navigation Company, was subsidized to take up Fiume-Dalmatia-Istria service, which was abandoned by the Austrian Lloyd. This company, on the renewal and increase of its subsidy in 1901, took over a Fiume-Venice-Ancona service, which had been provided since 1891 by a subsidy to the firm of Leopold Schwartz.<sup>945</sup>
- Nel maggio di 1891 comunicazione vaporea tra Fiume (ungaro-croata) e Cantrida (austriaca) con piroscafo „Valdaugusta“ da molo Adamich ogni domenica per gite di piacere.
- Parobrod na pruzi Rijeka-Opatija saobraćao je 1891. samo jedanput dnevno, a 1896. već 12 puta, a kasnije čak i 14 puta dnevno.<sup>946</sup> (Sada kreću onamo dva parobrodića *Abbazzia* i *Sybil*).<sup>947</sup>
- Nakon 174 godine (1. luglio 1891.<sup>948</sup>) ukinut je status slobodne luke, koji je dodijelio car Karlo VI. (1719.), a potvrdila carica Marija Terezija. Režim „*slobodne luke*“ (**Porto Franco**) sužen je na zonu **Punto Franco**. (Komora zaključuje da je do toga došlo zbog pritiska austrijske vелеindustrije i rezignirano zaključuje: „*Sic transit gratia Caesaris*“. Riječani su smatrali da će zahvatom biti jače pogodena tršćanska luka, jer je u to doba njen uvozni promet bio znatno razvijeniji negoli u Rijeci.<sup>949</sup>)
- Dal 1891 esce bilingue *l'Annuario marittimo ungherese - Magyar Tengérszeti*.<sup>950</sup> Izlazi uredno do 1918. Sadržavao je spisak brodova trgovačke mornarice, tlocrt riječke luke, podatke o lučkim kapetanijama, o riječkoj i bakarskoj nautičkoj akademiji, o poduzećima i dr.<sup>951</sup>
- Uz veliko lučko skladište, izgrađeno 1889., dograđen je veliki elevator (prvi riječki silos - austrijski arhitekt Christian Ulrich<sup>952</sup>) sa 68 kesona i 13.600 prostornih metara skladišnog prostora i mogućnošću prihvata 1.030 vagona žita. U elevatoru je bila ugrađena najsvremenija strojarnička oprema na električni pogon.
- Between 1891 and 1913, 33 vessels of 3.985 tons were built for Hungarian account in Austria and 74 vessels of 130.360 tons in Great Britain.<sup>953</sup>
- 1891. Rijeka ima 78 jedrenjaka sa 38.813 tona te 12 parobroda sa 11.674 tona.<sup>954</sup>
- 1891. uplovilo je 6.284 brodova sa 930.589 NRT (tonna tartalom).<sup>955</sup>
- 1891. promet riječke luke iznosio je 864.499 tona (uvoz 277.929 t, a izvoz 586.570 tona).<sup>956</sup> (Vrijednost uvoza 1891. peko luke iznosila je 34.3 milijuna forinti, a izvoza 59 milijuna forinti.<sup>957</sup>)
- Promet luke Rijeka 1875. iznosio je 863.859 tona (uvoz 277.289 t, a izvoz 586.570 tona).<sup>958</sup>
- Od 1891.-1900. pomorski promet = 9.901.500 t. - izvoz 5.794.500 t (58,5%) - uvoz 4.107.500 t (41,5%).<sup>959</sup>

### 1892.

- 1.1.1892. Nakon što mađarska vlada nije obnovila ugovor o subvencioniranju brodskih linija s polaskom iz Rijeke, tršćanski Lloyd se povlači.
- Osnovano brodogradilište na Brzugidima (uz potok Cerovice, (1890.<sup>960</sup>/1893.) (*Società di costruzioni navali Howaldt et Co.* (*Howaldts Werke iz Kiel-a*<sup>961</sup>), poslijе *Danubius* (1905), *Ganz-Danubius* (1911.), *Cantieri Navalni*

<sup>944</sup> *The millennium of Hungary and its people*, (edited by Dr. Joseph de Jekelfalussy), Budapest 1897., str. 563.

<sup>945</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 68.

<sup>946</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1022. (Dr. Vonko Antić: *Pomorstvo i naš turizam*)

<sup>947</sup> Dragutin Hirc: *Hrvatsko primorje*, Osijek 1891., str. 11.

<sup>948</sup> Laszy Giacinto: *Fiume tra storia e leggenda*, Rijeka 1996., str. 80.

<sup>949</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 95.-96.

<sup>950</sup> Giacomo Scotti: *Fiume cent'anni e più secoli alle spalle*, Rijeka 2011., str. 151.

<sup>951</sup> Zdeslav Maštrović: *Pomorski časopisi u Rijeci (Sušaku)*, Jadroagent br. 50/19xx., str. 19.

<sup>952</sup> Nana Palinić: *125 godina električne energije u Rijeci*, HEP, Rijeka 2006., str. 45.

<sup>953</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 67.

<sup>954</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 250.

<sup>955</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>956</sup> *Magyrország Vármegyei es Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart*, Budapest 1896.

<sup>957</sup> <http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/osztrak-magyar/ch19.html>

<sup>958</sup> Gézától Kenedi: *Fiume* (1892?), str. 23.

<sup>959</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 100.

<sup>960</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 104. (Dr. Branko Kojić: *Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vijekove*).

<sup>961</sup> <http://www.3maj.hr/index.php?page=povl>

*del Quarnero* (1920.), *Kvarnersko brodogradilište* (1946.)<sup>962</sup>, prethodnik današnjega poduzeća *3. maj*. (Novi objekti i navozi podignuti su 1894. godine, no strojevi su bili starijeg datuma, preneseni iz Kiela, uključujući i prvi plivajući dok, duljine 60 metara.<sup>963</sup>)

- 19.2.1892. brod *Hungaria* otvara brodsku liniju Rijeka-Zadar-Split-Gruž-Kotor koju savladava za 37 sati.
- 11.04.1892. održana je 1. redovna skupština dioničara Ungaro-Croate u nazočnosti Alberta Zeykija, povjerenika ministarstva trgovine, na kojoj je konstantirana dobit od 51.000 firinti u prvih šest mjeseci poslovanja i odlučeno da se ide u dalju ekspanziju, pa su u Kielu naručena dva parobroda: jedan od 500 BRT za liniju Rijeka-Kotor, i drugi manji i luksuzni (tzv. *salondampfer*) za liniju Rijeka-Opatija.
- Izgrađena zgrada mitnice na Molo Adamich i Molo Szapary (srušena, autor nepoznat).<sup>964</sup>
- U Law Walkeru kraj Newcastle<sup>965</sup> sagrađen prvi i jedini austrougarski tanker (pirocisterna, parna uljarica – danas tanker<sup>966</sup>) - *Etelka* (una delle prime delle petroliere europee<sup>967</sup>), koji je dovozion sirovu naftu u riječku rafineriju. Il 12 dicembre 1892 entro nel porto Fiumano (pod zapovjedništvom Franje Šodića, kapetana iz Kostrene<sup>968</sup>), portando dal suo primo tragitto 3.500 (3.300<sup>969</sup>) tonnellate di petrolio dal Mar Nero (Batumi). Fu varata lo stesso anno in cui la Shell ottenne la sua prima petroliera e nove anni prima che la Texaco la ottenesse. Figlia di suo tempo, *Etelka* usa la macchina a vapore ed il vento. Nel 1944 fu affondata a fronte di Livorno.<sup>970</sup> (*Photogen Transport Co. Ltd.*, active in Fiume in 1896-1909, operated the steamship *Etelka*, the first and only Austro-Hungarian oil tanker in Adriatic.<sup>971</sup>)
- U prosincu 1892. riječki gimnazijski profesori Aladár Fest (1855.-1931.) i Sándor Körösi donose odluku o pokretanju novog mađarskog tjednika *Magyar Tengerpart* (Mađarsko primorje) koji se bavio prvenstveno privredno-pomorsko-društvenim pitanjima. Izlazio je nedjeljom a kasnije svakodnevno. Prvi broj izašao je 1.1.1893. a izlazio je sve do 1905. Novine su tiskale zavod Pietra Battare i tiskarska kuća *Union*.<sup>972</sup>
- Nel 1892 Ungaro-Croata inizia la Fiume-Cattaro (contraltare della Trieste-Cattaro del Lloyd), linea celere, con una corsa settimanale, raddoppiata nel 1900, potenziata ulteriormente nel 1903, quando i viaggi settimanali divennero 4 Le poste non si servirono comunque di tutte le corse per il trasporto della corrispondenza, ma si limitarono ad usarne una sola.<sup>973</sup>
- U periodu 1872.-1892. Mađari su u luku i lučka skladišta investirali HUF 17.251.000.<sup>974</sup>
- 1892. uplovilo je 6.323 broda sa 810.204 NRT (tonna tartalom).<sup>975</sup>
- 1892. promet riječke luke iznosio je 725.556 tona (uvoz 307.474 t, a izvoz 418.082 t).<sup>976</sup>

### 1893.

- Ponovo je podignut svjetionik u luci ali sada bliže kolodvoru.<sup>977</sup>
- **1893.** (1891. Ossoinack uz pomoć Gabora Barossa<sup>978</sup>) osnovano je uz sudjelovanje engleskog kapitala *Orient Magyar hajózási részvénytársaság* (Ugarsko brodarsko dioničko društvo Orijent), koje je sa svojim modernim parobrodima održavalo stalnu vezu između Rijeke, Indije, Kine i luka Istočne Azije.<sup>979</sup>
- Nell'anno 1893 si fondava la *Societa ungaro-croata libera*.<sup>980</sup> 1893. osnovano S. Kopajtić i dr. (raspoložući s parobrodima Azov i Dunav<sup>981</sup>) da bi 1899. bilo reorganizirano u Ugarsko-hrvatsko d.d. za slobodnu plovidbu.<sup>982</sup> (11.9.1899. osnovana je *Società in azioni Ungaro-Croata per la navigazione libera in Fiume*. Zaključkom dioničara društva 11. studenoga 1922. tvrtka mijenja naziv u *Prekomorsku plovidbu d.d. Sušak*.<sup>983</sup>)

<sup>962</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 41.

<sup>963</sup> Igor Žic: *Riječki orao, venecijanski lav i rimska vučica*, Adamić, Rijeka 2003., str. 121.

<sup>964</sup> Arhitektura historicizma u Rijeci 1845-1900., Moderna galerija Rijeka, 2001., str. 561.

<sup>965</sup> Josip Žgaljić: *Pet stoljeća hrvatske naftе*, INA – Glosa, Rijeka 2003., str. 49.

<sup>966</sup> Radojica Fran Barbalić – Ivo Marendić: *Onput, kad smo partili*, MH – Ogranak u Rijeci, 2004., str. 40: *sagrađena samo 6 godina nakon izgradnje prvoga prekoatlanskog tankera na svijetu Glickaufa (Newcastle, 1866.). Potopljena je 1944. pred lukom Livorno*.

<sup>967</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 58.

<sup>968</sup> INA 45. godina – prilog Novog lista od 23. studenog 2009.

<sup>969</sup> Josip Žgaljić: *Pet stoljeća hrvatske naftе*, INA – Glosa, Rijeka 2003., str. 49.

<sup>970</sup> Velid Đekić: *Amate Fiume?*, VBZ, Zagreb, 2007., str. 75.

<sup>971</sup> <http://www.crwflags.com/fotw/flags/hr-hfpho.html>

<sup>972</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 217.

<sup>973</sup> Roberto Modena-Paola Allegretti: *Nascita del Lloyd Austriaco e gestione delle linee di navigazione e del servizio postale nell'Adriatico*, FIUME 23, Roma 1992., str. 59.

<sup>974</sup> <http://www.tankonytar.hu/hu/tartalom/tkt/osztrakk-magyarl/ch19.html>

<sup>975</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>976</sup> *Magyarszág Vármegyei es Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart*, Budapest 1896.

<sup>977</sup> <http://www.rijekadanas.com/zapusteni-biseri-iz-industrijske-ulice/>: Na početku Barćeve ulice stoji u beton obučen metalni svjetionik koji je sedamdesetih godina XIX st. stajao na vrhu riječkog lukobrana, ali se 1878. sunovratio u more jer je vrh lukobrana iznenada potonuo.

<sup>978</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 149. (isto i Trkulja: *Povijesne vrijednosnice...* str. 13.)

<sup>979</sup> Irvin Lukežić: *Riječke glose – opaske o davnim danima*, ICR, Rijeka 2004., str. 61.

<sup>980</sup> Edoardo Susmel: *Fiume attraverso la storia dalle origini fino ai nostri giorni*, Fratelli Treves Editori, Milano 1919., str. 95.

<sup>981</sup> Igor Karaman: *Značenje Rijeke u gospodarskoj povijesti Hrvatske*, RIJEKA sv. 1/1994., str. 146.

<sup>982</sup> Igor Karaman: *Razvoj stanovništva i privrede u urbanom sustavu grada Rijeke...*, Historijski zbornik, god. XXXIX, 1986., str. 112.

<sup>983</sup> Milica Trkulja: *Povijesne vrijednosnice Rijeke i Sušaka*, MGR, Rijeka 2009., str. 14.

- Lučku elektranu u Rijeci kupuje tvrtka "Magyar Villamossagi R.T." iz Budimpešte i dobiva koncesiju za gradnju treće, nove, elektrane.<sup>984</sup>
- The state continuously took care of the development of the ports and kept them up to date. So, for example, in 1893 the electric lighting was completed, then one year later after a fire causing a big damage, the water-pipes were also done, which was complemented with an electric fire-alarm system in 1896.<sup>985</sup>
- Na Molo Adamich izgrađen kiosk Ugarsko-hrvatskog pomorskog društva.
- Nel 1893?<sup>986</sup> la riva prende il nome di Géza Szapary governatore di Fiume negli anni 1872 al 1873. Egli si adoperò per assicurare alla città nuovi commerci, la costruzione di nuove industrie e realizzò l'apertura al traffico di due collegamenti ferroviari.<sup>987</sup>
- Il magazzino numero XII (1893) è costruito dall'ingegnere Lajos Burgstaller con la tecnica del *béton armé*.<sup>988</sup> Historicistička skladišta, broj 12 (1893.-94.) i br. 13 (1897.-98.), projektanata Lajosa Burgstallera i Vjenceslava Celligoja s konstrukcijom lijevanoželjeznih stupova i armiranobetonskih stropova (sistem Monier) najranija su tako konstruirana i sačuvana u Hrvatskoj.<sup>989</sup>
- U riječkoj se luci ovaj sustav primjenjuje prvi put 1893. kada se istovremeno grade tri zgrade – skladišta 9 i 10 na čeonom dijelu gata Rudolf (danasm Orlandov gat) i skladište 12 u prvom redu obale Ferencz Salvator (danasm Budimpeštansko pristanište), sve prema projektu Luigija Lajoša Burgstallera.<sup>990</sup>
- 1893. uplovilo je 6.287 brodova sa 986.658 NRT (tonna tartalom).<sup>991</sup>
- 1893. promet riječke luke iznosio je 1.015.992 tona (uvoz 439.549 t, a izvoz 576.443 t).<sup>992</sup>
- After ten years of steady progress in port traffic a period of stagnation had set in about 1888, and though there was a big jump upward in 1893, a corresponding drop occurred a few years later. Never the less in the last thirty or forty years of the XIX century the commerce dealt with the port had increased by 855%, and only Hamburg, with an increase of 843%, could boast a comparable record. The growth of trade of Trieste during the same period had only been 100%, and whereas the share of Fiume in the trade of the seven ports of Trieste, Fiume, Venice, Genoa, Marseilles, Bremen, and Hamburg had risen from 1,8% to 3,9%, that of Trieste had fallen from 11,3% to 5,2%.<sup>993</sup>

#### **1894.**

- 2.1.1894. završena izgradnja (i elektrifikacija)<sup>994</sup> sušačke luke koja dobiva ime Baross Kikötő. (Barosseva luka oblikovana je podizanjem vlastitog lukobrana prema otvorenom moru (400 m dužine) i dvaju ulaznih gatova na zapadnoj strani (po 65 m dužine) a zahvaća 6,5 ha vodenog prostora; raspolaže utovarnim gatom (100 m) na teretnoj obali produžene Delte, te je kanalom (širine 18 m) koja presijeca lukobran Marije-Terezije bila spojena s velikom lukom. Troškovi gradnje 1890.-1894. iznosili su oko 5,5 milijuna forinti. Predviđeno je bilo podizanje specijaliziranog kolodvora za promet drvom na Brajdici, ali je to ostvareno tek kasnije.<sup>995</sup>)
- Brodsko društvo *Adria* otkupilo dio Elizabetina parka do mora za gradnju svoje monumentalne palače.
- Società di costruzioni navali Howaldt & Co. počela je s poslovanjem na Brudgina 20.7.1894.<sup>996</sup>
- Gradi se novi zatvarajući gat (Zarò molo) duljine 360 m, a zapadno od njega lučica Pomorske vojne akademije.
- Uspostavlja se izravna željeznička veza između luke i početka pruge Budimpešta - Zagreb - Rijeka za čije je potrebe izgrađen tunel ispod Trsata (1900.<sup>997</sup>) dugačak 1.823 m, koji završava prije Brajdice i račva se u dva kraka (jedan za Deltu, Brajdicu, Bazen, Baross i glavni lukobran, a drugi (Tunel Kalvarija izgrađen 1894. dug je 451 m.) prolazeći sjevernim mostom na Rječini, s glavnim lučkim bazenom).
- U luci je izbio veliki požar u kojem su izgorjela skladišta br. 6 i 7 sa svom robom koja je bila uskladištena. To je potaklo vlasti i upravu riječke luke da još iste godine provedu vodovodnu mrežu od grada do luke, a dvije godine kasnije organiziraju vatrogasnou službu koja je bila povezana s vatrogasnom službom u gradu.
- Godine 1894. požar je uništilo lučka skladišta br. 5 i 6, skladište br. 4 stradal je u bombardiranju krajem II svj. rata a skladište br. 7 srušeno je 1961. i na tom mjestu podignuto sadašnje skladište koje nosi broj 7.<sup>998</sup>

<sup>984</sup> Elektroprimorje Rijeka 1881.-1947.-2007., Rijeka 2007., str. 183.

<sup>985</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 7.

<sup>986</sup> Naziv Riva Szapary vidi se već na planu Fiume-Varos (Donáth Imre) iz 1892. (op. D.D.)

<sup>987</sup> Aldo Secco: *Da San Vito ai nuovi Rioni (nomenclatura delle vie e piazze di Fiume)*, Trieste 2004., str. 141.

<sup>988</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 52.

<sup>989</sup> Marijan Bradanović i Daina Glavočić: *GRADITELJSKA BAŠTINA* (<http://www.kvarner.hr/kultura/index.html>)

<sup>990</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci*, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 439.

<sup>991</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>992</sup> Magyarszág Vármegyei és Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart, Budapest 1896.

<sup>993</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 76.

<sup>994</sup> Nana Palinić: *125 godina električne energije u Rijeci*, HEP, Rijeka 2006., str. 66.

<sup>995</sup> Igor Karaman: *Razvoj stanovništva i privrede u urbanom sustavu grada Rijeke...*, Historijski zbornik, god. XXXIX, 1986., str. 105.

<sup>996</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 220.

<sup>997</sup> Tunel je izgrađen u obliku spirale – zavojni oblik, zbog skućenog terena i velike visine. Radovi su završeni 1900. godine, a bio je u ono doba najdulji ovog tipa u Europi. Tunel je na istoj točki ulazio u brdo i u istoj izlazio, ali na različitoj visini. Objekat je dug 1873 metara, s velikim padom za željeznicu od 21 promila. Radovi su trajali 17 mjeseci. Svečano otvoreni prometu 27. ožujka 1900. godine. (Lokalpatriot)

<sup>998</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci*, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 438.

- Od 1894. riječka nautika radi pod imenom *Kraljevska mađarska nautička akademija* sa tri razreda.<sup>999</sup>
- Otvorena je osnovna škola u Bakarcu, Hreljinu i Šmriku.<sup>1000</sup>
- Prvi dok je građen u dijelovima u Brodogradilištu Howaldt u Kielu nakon čega su ti dijelovi dopremljeni u Rijeku na Brgude. Domaći radnici spajali su dijelove nekoliko mjeseci pod vodstvom njemačkih stručnjaka. Zbog prevelike štednje dijelovi navoza bili su izrađeni od mekoga drveta, pa su pod velikom težinom doka, čim se počeo pomicati s obale gdje je bio sastavljen, popustili. Na navozu zaglavljeni dok oslobođio je neki riječki trgovac drvom zamijenivši drvene dijelove čvrstom hrastovinom. Stoga je porinuće doka u more uslijedilo 5.5.1894. godine. Dovršeni dok (dugačak 60 a širok 17 metara i mogao je podići brodove do 2.200 tona) oteglio je u riječku luku brod "Clotilde" a već 6. svibnja započeo je rad. Prvi je dokovan parobrod "Croatia", vlasništvo "Ugarsko-hrvatskog parobrodarskog društva". Šest godina poslije dovršen je i manji dok dugačak 40 metara, pa se spajanjem obaju dokova povećala mogućnost podizanja brodova i do 100 metara dužine i 3.500 tona nosivosti.<sup>1001</sup>
- Pomorska oblast u Rijeci prva je u novom brodogradilištu naručila parni tegljač različite namjene. Planove za taj brod izradili su inženjeri Brodogradilišta u Kielu, odakle su za njega dopremljeni strojevi i glavni sastavni dijelovi. Tegljač je dobio ime "*Elöre*", bio je dugačak 34 a širok 6,25 metara. Imao je višestruku namjenu: za spašavanje, za uklanjanje brodskih olupina i za gašenje požara, a imao je dizalicu, sisaljke i ronilačku opremu. Plovio je brzinom 10,5 milja na sat. Iduća dva broda naručilo je Ugarsko-hrvatsko parobrodsko društvo, a bila su dovršena krajem 1895. godine. Brodovi su bili lijepa izgleda, putnički "Volosko" i putničko-teretni "Crikvenica" (193 GRT<sup>1002</sup>). Na probnoj vožnji pokazali su nestabilnost na jačim valovima pa ih je trebalo pomno balastirati. Howaldtovo brodogradilište dobilo je zatim narudžbu jedne crnomorske luke za plutajući dok, veličine riječkog doka.<sup>1003</sup>
- La terza fase – dal 1888 al 1894, è certamente la più consistente con la costruzione della riva a ponente del molo Rodolfo, con il molo Maria Valeria (poi Napoli) come chiusa, il corrispondente prolungamento della diga Maria Teresa e l'allestimento di un porto per il legname (dal 1882 porto Gabriele Baross in onore del ministro che ne sostenne la costruzione), con annessa area di deposito. Quest'ultimo era un obiettivo di primaria importanza per la promozione del traffico di legname, che aveva ripreso la via di Fiume dopo l'apertura delle linee ferroviarie. Successivamente, dimostratosi insufficiente l'area adibita a deposito per i legnami, venne predisposta a tal fine anche la zona oltre l'Eneo, la c.d. Braidizza, collegata al Delta tramite ponti fissi; il tutto provvisto di capillari collegamenti ferroviari.<sup>1004</sup>
- The *Adria* which made two hundred and fifteen voyages in 1884, carried out 610 in 1894 and carried 609.692 tons of goods, while the length of the collective voyages was 1,336.061 miles. The Hungarian-Croatian company forwarded 639.409 tons of goods and 198.755 passengers. The traffic on the Fiume, Venice and Ancona line comprised 179.642 tons of goods and 6188 passengers.<sup>1005</sup>
- In 1894 7196 vessels of 1,072.176 tons left and 7170 vessels of 1,070.625 tons entered. In 1894 10,513.489 metric-cwts. of the value of 127 million florins. The gradual increase is evident most in import, the greater part of which comes from the Austrian, Brazilian, French, East-Indian, English, Italian, Russian and Spanish ports. Of the imports in value of 60,606.253 florins 26,920.985 florins fall to Hungarian, 12,296.664 florins to Austrian, 21,388.604 florins to other foreign ships. Exports go principally to Hungarian, Austrian, and Belgian, Brazilian, French, English, Dutch and Italian ports, 33,702.718 florins fall to Hungarian, 6,307.194 florins to Austrian, and 26,411.918 florins to other foreign ships.<sup>1006</sup>
- God. 1872. Rijeka je imala samo 167.000 t teretnog prometa, a Trst oko 829.000 t. Otvaranje pruga Sv. Peter–Rijeka i Karlovac–Rijeka pospješilo je promet u riječkoj luci. Već 1894. Rijeka dostiže 1.051.000 t, a Trst 1.118.000 tona.<sup>1007</sup>
- Promet luke Rijeka 1894. iznosio je 1.051.348 tona (uvoz 464.138 a izvoz 587.210 tona).<sup>1008</sup>
- 1894. uplovilo je 7.170 brodova sa 1.070.625 NRT (tonna tartalom).<sup>1009</sup>

## 1895.

- Howaldtovo brodogradilište u Brgudima 1895. započelo je, a 1898. dovršilo izgradnju lučkog bazena dužine

<sup>999</sup> Vanda Ekl: *ŽIVA BAŠTINA studije i eseji*, ICR, Rijeka 1994., str. 211.

<sup>1000</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1001</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žih: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 39.

<sup>1002</sup> Veperdi András: *FIUME ÉS A MAGYAR KERESKEDELMI TENGERÉSZET* (<http://www.mateinfo.hu/fiume-1.php>)

<sup>1003</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žih: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 40.

<sup>1004</sup> Ileana Fedele: *Il porto di Fiume e la politica marittima ungherese (1869-1913)*, FIUME 23, Roma 1992, str. 23.

<sup>1005</sup> *The millennium of Hungary and its people*, (edited by Dr. Joseph de Jekelfalussy), Budapest 1897., str. 564.

<sup>1006</sup> *The millennium of Hungary and its people*, (edited by Dr. Joseph de Jekelfalussy), Budapest 1897., str. 565.

<sup>1007</sup> <http://istra.lzmk.hr/clanak.aspx?id=2352>

<sup>1008</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>1009</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

- 230 metara u koji je preseljen dok iz riječke luke. Valobran je 1902. produžen za još 200 metara.<sup>1010</sup>
- Promet luke Rijeka 1895. iznosio je 977.000 tona (uvoz 468.800 a izvoz 508.200 tona).<sup>1011</sup>
  - Lučki promet 1895. iznosio je 926.900 tona.<sup>1012</sup>
  - 1895. promet riječke luke iznosio je 926.900 tona (uvoz 391.600 t, a izvoz 535.300 t).<sup>1013</sup>
  - 1895. promet riječke luke iznosio je 121,6 milijuna forinti, a Trsta 335,6 milijuna forinti.<sup>1014</sup>
  - 1895. iz riječke luke otpremljeno 23.000 t šećera a već 1900. preko 125.000 tona a 1910. oko 160.000 tona.<sup>1015</sup>
  - 1895. uplovilo je 7.023 broda sa 1.063.970 NRT (tonna tartalom).<sup>1016</sup>
  - While in 1871 only 257 steamer arrived at the port of Fiume in 1895 their number increased to 4.247.<sup>1017</sup>
  - The average number of vessels yearly arriving at and departing from Fiume rose from 6.914 for the period 1881-1885 to 13.214 for 1890-1895 and to 23.802 for 1901-1905.<sup>1018</sup>
  - Od 1891. do 1895. uplovilo je 12,54% jedrenjača i 87,46% parnih brodova.<sup>1019</sup>
  - Between 1871 and 1895 the trade of Fiume increased by 460% (bulk) and 524% (value), while the value of the trade of Trieste rose in the same period only by 26%.<sup>1020</sup>

### 1896.

- Brodogradilište *Howaldt* uvezlo je iz Kiela i drugi plivajući dok, dužine 40 metara.<sup>1021</sup>
- Osnovan *Stabilimento Lazarus*, radionica za ispitivanje brodskih motora i opreme smještena u korijenu riječkog lukobrana ([kasnije Brodogradilište Viktor Lenac, demontiran 2004.](#)).
- Novi bazen Baross povezan je s velikim lučkim bazenom otvorom širine 17 i dubine 9,5 m, preko kojeg je 1896. izgrađen pokretni most.<sup>1022</sup>
- Rijeka ima 44 jedrenjaka sa 22.259 tona te 32 parobroda sa 35.173. tone<sup>1023</sup> (koji su po tonaži već za 40% prestigli tonažu brodova na jedra.<sup>1024</sup>)
- Nel 1896 a Fiume il 5,91% delle importazioni e il 7,83% delle esportazioni avveniva con l'Ungheria, mentre, come risulta dalle statistiche doganali, il 31,47% delle importazioni e il 34,41% delle esportazioni si effettuava con gli Stati esteri, cioè con gli Stati divisi dall'Ungheria da barriere doganali, esclusa quindi l'Austria.<sup>1025</sup>
- 1896. uplovilo je 7.156 brodova sa 1.113.515 NRT (tonna tartalom).<sup>1026</sup>

### 1897.

- 26. (20.) rujna, na samom ulazu u riječku luku sudarili su se parobrod *Ika*, vlasništvo *Ungaro-Croate* i engleski parobrod *Tyria* (*Cunard Line* ali u zakupu riječke *Adrie*). Poginule su 24 ([više od 30](#)) osobe, a teško je oštećena *Ika* potonula. Izvadena je, popravljena u doku i 1898. prodana na dražbi grčkom brodovlasniku.<sup>1027</sup>
- 1897. gradi se teretni sušački kolodvor koji kasnije postaje jedini i glavnii, jer su nastala dva grada u različitim državama.<sup>1028</sup>
- Nel 1897, a testimonianza dell'importanza raggiunta dal traffico del legname, si estese la zona della Braidizza, destinata a deposito, che, al fine di decongestionare lo scalo merci della stazione, venne collegata direttamente con la ferrovia di Buccari, tramite una galleria elicoidale.<sup>1029</sup>
- Il magazzino numero XIII (1897) e costruito dall'imprenditore Celligoi con la tecnica del *béton armé*.<sup>1030</sup>
- 1897. osnovano je parobrodarsko društvo *Levante*<sup>1031</sup> (*Società anonima ungharese di navigazione a vapore ungaro „Levante“*, Fiume.<sup>1032</sup>) koje je 1914. imalo 12 parobroda sa 54.157 BRT i održavalо linijsku službu u istočnom Sredozemlju.<sup>1033</sup>)

<sup>1010</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 64.

<sup>1011</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 112.

<sup>1012</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 242.

<sup>1013</sup> *Magyarország Vármegyei és Városai – A Magyar-Horvát Tengerpart*, Budapest 1896.

<sup>1014</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 241.

<sup>1015</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 243.

<sup>1016</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>1017</sup> <http://translate.google.com/?tl=hu&q=undefined#auto/en/osztr%C3%A1lk%20g%C5%91z%C3%B6s>

<sup>1018</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 70.

<sup>1019</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 71.

<sup>1020</sup> Tamaro Attilio: *Storia di Trieste*, str. 400? & [www.hungarianhistory.com](http://www.hungarianhistory.com) (FIUME str. 439.)

<sup>1021</sup> Igor Žic: *Riječki orao, venecijanski lav i rimska vučica*, Adamić, Rijeka 2003., str. 122.

<sup>1022</sup> *Riječki mostovi – I ponti di Fiume*, MGR 1998., str. 38.

<sup>1023</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 250.

<sup>1024</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 61.

<sup>1025</sup> Ilona Fried: *Fiume – Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 119.-120.

<sup>1026</sup> <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0007/21.html>

<sup>1027</sup> Radojica Fran Barbalić – Ivo Marendić: *Onput, kad smo partili*, MH – Ogranak u Rijeci, 2004., str. 64.

<sup>1028</sup> *Maks Peč – radoznali promatrač* (ur. Bruno Lončarić), Riječka nadbiskupija, Rijeka 2014., str. 63.

<sup>1029</sup> Ileana Fedele: *Il porto di Fiume e la politica marittima ungherese (1869-1913)*, FIUME 23, Roma 1992, str. 24: Questo spiega come dopo il trattato di Rapallo il porto principale, mutilato di Porto Baross, rimase tagliato fuori dai collegamenti con il retroterra, perché la maggior parte delle merci seguì la linea porto Baross-Braidizza – ferrovia di Buccari.

<sup>1030</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 52.

<sup>1031</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 46.

**1898.**

- Kvarner je, rodno mjesto tehničkog rješenja koje je unaprijedilo svjetsko ribarstvo. Nakon što su ribari stoljećima ispljavali u noćni ribolov svjetlosno se pomažući u privlačenju lovine loženjem vatre, sve se promijenilo 1898. Tada je Giovanni Dellaitti iz Senjske Rijeke (nekad se govorilo Rijeka kod Senja) konstruirao u Rijeci svjetiljku na acetilenski plin. Dellaittijeva svjetiljka davala je svjetlost jačine 400 svijeća.
- The *Public Store Stock Company of Fiume* was set up in 1898, to which the state transferred the administration of all the port and railway stocks. This shows the tendency that Fiume became one of the big world-ports. Earlier there were not enough store-houses, which caused many problems and because of the piling up of the goods the traffic was easily directed towards Trieste.<sup>1034</sup>
- Za velikih radova na proširenju riječke luke, krajem XIX st. otvoren je na zapadnom dijelu Martinšćice (*Cirkul*) veći kamenolom. Takvi kamenolomi postojali su i u Žurkovu, Preluci, Ponsalu, Kantridi i Zviru. U razdoblju od 1872. do 1898. potrošeno je iz tih kamenoloma 186.542.103 tona raznog materijala. Samo iz kave u Martinšćici iskopano je u tom vremenu 21,4 milijuna tona materijala.<sup>1035</sup>

**1899.**

- Pušten u promet željeznički tunel za luku Baroš.<sup>1036</sup> (tek 1899. iako je željeznica došla u Rijeku već 1873.) Tunel je građen u obliku spirale zbog skučenog terena i velike visine. Radovi su završeni 1900., a bio je najdulji tog tipa u Europi (1.837 m).<sup>1037</sup>
- In the early years of Hungarian control the commerce of Fiume expanded at a rate which was not subsequently maintained. Its sea-borne trade, which averaged 100.000 tons during years 1860-1869, almost doubled in the next decade and in the 'eighties sprang to an average of 602.000 tons. No other European port could boast a proportionate development. The average for 1890-1899, however, which was 955.000 tons, showed a distinct slackening of progress.<sup>1038</sup>

**1900.**

- Rijeka ima (38.057<sup>1039</sup>) (39.542<sup>1040</sup>) 38.955 stanovnika<sup>1041</sup> (sam grad 29.650, podopćine Drenova, Kozala i Plase 9.305). (Plase broj 4.618 da bi već 1910. poraslo na 8.046 ljudi.<sup>1042</sup>)
- Pop. (1900) 38,955; including 17,354 Italians, 14,885 Slavs (Croats, Serbs and Slovenes), 2482 Hungarians and 1945 Germans.<sup>1043</sup>
- Rijeka ima 53.230 stanovnika.<sup>1044</sup> (broj Talijana od 691 iz 1851. povećao se čak na 17.492 u 1900.<sup>1045</sup>)
- Fiume 1900 = 17.492 Italiani<sup>1046</sup> - 44,9%, 12.772 Croati - 32,8%, 3.425 Sloveni - 8,9%, 2.842 Ungheresi - 7,5%, 1.945 Tedeschi - 5,0%, 412 altri - 1,1% = Totale 38.955<sup>1047</sup>
- Censimento austriaco del 1900: Italiani: 17.305, Croati e Sloveni: 9.092, Altri (ungheresi, tedeschi, ebrei): 12.558, Totale abitanti: 38.955<sup>1048</sup>
- Un editoriale del *Fiumei Napló*, 3.3.1907 riferendosi alla popolazione della città quale appariva nel censimento del 1900, indica la presenza di 17.305 italiani (45,47%), 13.324 croati (34,75%), 2.812 magiari (7,40%), 2.245 sloveni (5,90%), 1.886 tedeschi (4,95%), 585 (1,53%) appartenenti ad altre nazionalità non specificate.<sup>1049</sup>

<sup>1032</sup> Milica Trkulja: *Povijesne vrijednosnice Rijeke i Sušaka*, MGR, Rijeka 2009., str. 14.

<sup>1033</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1034</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 8.

<sup>1035</sup> Irvin Lukečić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 321.

<sup>1036</sup> Arhitektura secesije u Rijeci 1900-1925, Moderna galerija Rijeka, Rijeka 1997., str. 70.

<sup>1037</sup> Maks Peč – radoznali promatrač (ur. Bruno Lončarić), Riječka nadbiskupija, Rijeka 2014., str. 63.

<sup>1038</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 75.

<sup>1039</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 10. (isto i Dassovich, str. 188.)

<sup>1040</sup> 3.MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 61.

<sup>1041</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 16. (Isto i Guido Depoli: *La Provincia del Carnaro*, 1928., str. 187.)

<sup>1042</sup> Milivoj Čop: *Riječko školstvo (1848-1918)*, ICR, Rijeka 1988., str. 135.

<sup>1043</sup> <http://eb.tibcl.org/fiume/> (Article Fiume from 11<sup>th</sup> edition of Encyclopedia Britannica from 1911)

<sup>1044</sup> Ivo Goldstein: *Hrvatska povijest*, Novi Liber, Zagreb 2003., str. 466.

<sup>1045</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 233: da bi se razumjelo to povećanje treba imati na umu da se prilikom popisa u Austro-Ugarskoj nije od upitnih zahtjevalo izjašnjavanje po narodnosti nego po „općevnom jeziku“ (Umgangssprache) koji se definira kao jezik kojim se ljudi služe u obiteljskom krugu; dakle, jezik svakidašnje prakse bio bi materinski jezik. Ali, prilikom popisa djelovala je instrukcija po kojoj je takav uporabni jezik bio jezik kojim se stanovnici obično služe u svakodnevnom odnošenju. Akcent se, dakle, pomiče na širu definiciju uporabnog jezika.

<sup>1046</sup> Gavazzi dr. Arthur: *Nationalities in the Yugoslav Littoral*, Zagreb 1919., str. 8: **17.354 or 45% Italians**

<sup>1047</sup> Guido Depoli: *La Provincia del Carnaro*, Editrice La Società di Studi Fiumani, 1928., str. 187.

<sup>1048</sup> <http://www.arcipelagoadiattico.it/storia/fiume/FIUME.html> (str. 41)

<sup>1049</sup> Marina Cattaruzza: *Nazionalismi di frontiera: identità contrapposte sull'Adriatico nord orientale 1850-1950*, Rubbettino, 2003., str. 52.

- U Rijeci je bila snažna konkurenčija stranaca, prema Luigi Pausiju<sup>1050</sup> 1900-te je u Rijeci živjelo 42,84% stranaca, a prema Depoliju 35%.<sup>1051</sup>
- Na osnovi mjesecnih izvještaja liječnika i popisa stanovnika (Rijeka je tada imala 38.139 stanovnika) dr. Giovanni Benzan je izračunao smrtnost za 1900. god. od 25,9 promila.<sup>1052</sup>
- Il numero degli immobili (case) era di 2.152.<sup>1053</sup>
- Sušak broji 5.447 (4.580<sup>1054</sup> - 7.497<sup>1055</sup>) a Trsat i Vežica 1.878 žitelja.
- Sušak broji 4.504, Trsat 956, Krineja 148, Martinšćica 89, Orehovica 36, Podvežica 715, Pećine 390, Podvoljak 280, Strmica 159, Selo 48 stanovnika.<sup>1056</sup>
- Od 1860. do 1900. u Rijeci je na talijanskom, mađarskom ili na njemačkom jeziku izlazilo stalno ili je počelo izlaziti najmanje 13 političko-informativnih, kulturnih i ekonomskih glasila, a na hrvatskom jeziku praktički ni jedan.<sup>1057</sup>
- Politika mađarizacije koja se sustavno provodi pod upravom povjerenika A. de Vallentstisa, prislila je 1900. godine riječke autonomaše na kompromis s ugarskom vladom.<sup>1058</sup>
- La città trovo un accordo con il nuovo governo ungherese di Kalman Szell.<sup>1059</sup>
- Estremi di temperatura (1891-1900) a Fiume: massima +37,2° C, minima -9° C. Oscillazione 46,2° C.<sup>1060</sup>
- 1. siječnja 1900. u Rijeci je stupio na snagu mađarski zakon o štampi.<sup>1061</sup>
- 2.1.1900. osnovano je Ugarsko koralno društvo, koje okuplja mađarske državne zaposlenike, a održavat će koncerte mađarskih pjesama.
- 2. siječnja na Sušaku, u kompleksu zvanom Kortil, u današnjoj Strossmayerovoj ulici počinje izlaziti **Novi list** (umjesto ranije **Hrvatske slove** iz 1898.) pod uredništvom Frana Supila koji uz pomoć Riccarda Zanelle prelazi sa Sušaka na Rijeku 2.3.1900. koristeći liberalniji mađarski zakon o tisku. Sjedište mu je bilo na Piazza Ūrmeny 6. Fu soppresso dal governo ungherese nel 1907<sup>1062</sup> (8. lipnja) da bi već 19. lipnja počeo izlaziti kao **Riečki Novi list**, čime je Supilo nadmudrio svoje cenzore i političke protivnike. List je izlazio do 1915. Danas su te novine najstarije živuće novine u Hrvata.
- Godine 1900. na karnevalsku povorku se na mesopusni utorak spustilo 15.000 kilograma korijandola i različitih konfeta.<sup>1063</sup>
- Prvo električno svjetlo zasvijetljilo u Luci Sušak. (elektificirane i Delta i Brajdica<sup>1064</sup>)
- 1900. Rijeka je imala 200 potrošača električne energije sa oko 300 brojila.<sup>1065</sup> Samo 7 godina kasnije broj potrošača je 730, a broj brojila 940.<sup>1066</sup>
- Godine 1900. izgrađen je novi gazometar od 2000 m<sup>3</sup>.<sup>1067</sup>
- Izgrađen Hotel Sušak u Tvorničkoj cesti<sup>1068</sup>, sadašnja Ružićeva 5 (naručitelj Petar Marač).<sup>1069</sup> Prvi arhitekt nije poznat. Današnji historicistički neorenesansni izgled duguje preinakama iz 1927. godine, arhitekta Franje Matijasića, i iz 1935., arhitekta Borena<sup>1070</sup> Emilija. Zgrada je mijenjala funkciju, te je između dva svjetska rata služila kao Direkcija "Jadranske plovodbe d.d.", a danas se u njoj nalaze prostorije Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti. Posebnost ove zgrade jest da u njenoj unutrašnjosti možemo vidjeti zidne oslike riječkog slikara Giovannija Fumija.<sup>1071</sup>
- 10.2.1900. velikim balom u prisustvu više od 700 osoba službeno je otvorena nova guvernerova palača.

<sup>1050</sup> *Cenni sommari sul censimento della popolazione di Fiume e suo distretto col 31. dicembre 1900*, Editore e compilatore G. L. Pausi, Fiume 1907.

<sup>1051</sup> *Rijeka u stoljeću velikih promjena (zbornik)*, EDIT, Rijeka 2001., str. 147.

<sup>1052</sup> *Zavod za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije 1900-2000*, Rijeka 2000., str. 36. (Ana Alebić-Juretić)

<sup>1053</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 61.

<sup>1054</sup> Željko Bartulović: *Sušak 1919.-1947.*, Adamić, Rijeka 2004., str. 420 (cit. VRANJEŠ-ŠOLJAN)

<sup>1055</sup> Marina Cattaruzza: *Nazionalismi di frontiera: identità contrapposte sull'Adriatico nord orientale 1850-1950*, Rubbettino, 2003., str. 52.

<sup>1056</sup> Dr. Andrija Rački: *Povijest grada Sušaka*, Tisak Primorskog štamparskog zavoda d.d., Sušak 1929., str. 55.

<sup>1057</sup> Stanislav Škrbec: *Riječka zvjezda Gutembergove galaksije*, Riječka tiskara d.d., 1995., str. 289.

<sup>1058</sup> Manon Giron: *Materijalni položaj učitelja u Rijeci na prijelaz stoljećai*, Vjesnik DAR, sv. 39/1997., str. 131.

<sup>1059</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 20.

<sup>1060</sup> Guido Depoli: *La Provincia del Carnaro*, Editrice La Società di Studi Fiumani, 1928., str. 43.

<sup>1061</sup> Dr. Jozsef Szekeres: *Regesti spisa Kraljevskog gubernija o Franu Supilu, Novom listu...*, VHARiP, sv. XV/1970, str. 385.

<sup>1062</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 167.

<sup>1063</sup> Saša Dmitrović: *Riječki karneval*, Turistička zajednica Rijeke 1995., str. 54.

<sup>1064</sup> Nana Palinić: *125 godina električne energije u Rijeci*, HEP, Rijeka 2006., str. 66.

<sup>1065</sup> Nana Palinić: *125 godina električne energije u Rijeci*, HEP, Rijeka 2006., str. 66.

<sup>1066</sup> *Elektroprivreda Rijeka 1847.-1947.-2007.*, Rijeka 2007., str. 184.

<sup>1067</sup> 125. obljetnica plinare grada Rijeke, 1852.-1977. (30. godišnjica *Voplina, 1947.-1977.*), Rijeka 1977, str. 13..

<sup>1068</sup> Ivan Kovačić: *Frano Supilo i Novi list u hrvatskom narodnom pokretu 1903./..*, Vjesnik DAR, sv. 39/1997., str. 389: **Između dva rata Ružićeva ulica da bi 1945. dobila naziv Ulica braće Šupak.**

<sup>1069</sup> *Arhitektura historicizma u Rijeci 1845-1900.*, Moderna galerija Rijeka, 2001., str. 658.

<sup>1070</sup> Julija Lozzi-Barković: *Meduratna arhitektura Rijeka i Sušaka*, Adamić, Rijeka 2015., str. 34: **U meduratnom Sušaku Emilijevo privatno poduzeće izvelo je od javni gradevinu Sokolski dom na Trsatu, Dom Jadranske straže, prve tri zgrade Prve tvornice ukočenog drva na Podvežici, pravoslavnu crkvu sv. Đorđa na Boulevardu, stambene kuće za carinske činovnike, kuće Benco i Alga, Marocchini te vilu Braun na Pećinama, kino Banić i novu zgradu gradske vijećnice.**

<sup>1071</sup> Ivana Golob: *Šetnja Ružićevom i Vodovodnom ulicom*, Sušačka revija br. 77, 2012.

- 4.3.1900. riječka delegacija na čelu s grofom Teodorom Batthyanyem uz još 22 člana bivšeg Zastupstva odlazi u Budimpeštu na audijenciju kod novog premijera (Coloman Szella).<sup>1072</sup>
- Giovanni Fumi uz pomoć Antonia Crespia<sup>1073</sup> dekorirao je pozornicu u *Hotelu Sušak*. Dvorana je bila centar društvenog života Sušaka, tu je često nastupao zbor Jadranska vila, uglavnom su se održavale kabaretske predstave, ali je još iste godine održana kino predstava.<sup>1074</sup> Dograđena dvorana je svečano je otvorena 22.3.1900. Diletanti „Merkura“ izveli su jednočinku Gustava Kadelburga „Civilu“. Već u svibnju u kazalištu je prikazana i prva kinoprojekcija na Sušaku. gostovanjem *Cinematografa Lumiere*.<sup>1075</sup>
- Sušački tunel svečano otvoren prometu 27. (23.) ožujka 1900. godine. Izgrađen u obliku spirale – zavojni oblik, zbog skučenog terena i velike visine, a bio je u ono doba najdulji ovog tipa u Europi. Tunel je na istoj točki ulazio u brdo i u istoj izlazio, ali na različitoj visini. Objekat je dug 1873 metara, s velikim padom za željeznicu od 21 promila. Radovi su trajali 17 mjeseci. *Izvođač je tvrtka ing. Telli iz Torina.*
- Potaknuto razvojem te uvidjevši važnost Rijeke kao granične postaje, ugarsko Ministarstvo poljoprivrede donosi odluku o osnivanju Stanice za kemijska ispitivanja u Rijeci, pod nazivom Kraljevska ugarska stanica za kemijska ispitivanja (*M. Kir. Allami Vegykiserleti Allomas - R. Ung. Stazione Sperimentale Chimica Dello Stato Fiume*). Prema podacima iz riječkih arhiva, kao i prema vijesti objavljenoj u tadašnjim dnevnim novinama "La bilancia", stanica je počela raditi 8.4.1900. godine. Njezin prvi voditelj bio je kraljevski kemičar Luigi Könyöki. Ta je stanica (u ul. Adamich br 2. - kuća *Dall'Asta*<sup>1076</sup>) bila prva organizirana ustanova javnog zdravstva na ovom području, a današnji Zavod za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije njezin je izravni slijednik.<sup>1077</sup>
- Od 15. do 22.4.1900. u prostorijama Općinske dječačke škole održana treća izložba fotografija u organizaciji Kluba prirodnih znanosti. Izložbu je priredio i postavio dr. Alessio de Feichtinger, predsjednik Kluba. Sudjeluju između ostalih Ferdinand IV. veliki vojvoda od Toskane i nadvojvotkinja Marija Josipa. Od domaćih autora grafika Maria Luigia de Szapary, Gjuro Vranyczany, prof. Peter Salcher, Arturo de Meichsner, Rodolfo Levy, Giovanni Benzan... Ernesto Benco izlaže više fotoaparata.
- 25. svibnja u dvorani hotela Sušak održana prva predstava *Cinematografa Lumiere* Josipa Stančića.
- Koncem svibnja Ante Bačić pustio je u promet svoje kupalište u Potpecinama „uređeno po svim mogućim udobnostima“, prethodno preuređeno, sa 100 kabina, te gostonicom iznad njega.<sup>1078</sup> (Glavanovo)
- 18.6.1900. Novi list za taj dan donosi slijedeću vijest „Prvim automobilom koji je kupio vitez Oltzschbaur na pariškoj izložbi, prošao je dana 16. lipnja kroz Bakar u 5 sati po podne. Gospodin Oltzschbaur sa svojom suprugom, rođeni Bečanin, posjednik vile u Andrićevom zaljevu kraj Kraljevice, dovezao se na istom direktno iz Beča. Taj put prevadio je za 48 sati, a iz Bakra do svog posjeda trebao je 15 minuta.“ Oltzschbauer je 1904. godine sagradio hotel Liburniju sa četrdesetak soba i time si osigurao naslov utemeljitelja kraljevičkog turizma, no ovaj njegov automobilski pothvat daje mu pravo da ga nazovemo „prvim automobilistom u povijesti našeg kraja“.
- 1.8.1900. otvorena Mađarska mješovita osnovna škola Plase-Mlaka (danasa Elektrotehnička škola, Zvonimirova 12), građena po projektu Sandora Baumgartena i Zsigmunda Herczegha.
- U bivšu zgradu Carinarnice (*Palazzo dell'Intendenza di finanza*) na Piazza Scarpa (ex *Brodokomerc*, današnji Jelačićev trg), nakon dogradnje (arh. Giovanni Randich) 1900. useljavaju prva četiri područna odjeljenja središnje *Muške mađarske osnovne škole*, kao paralelna onima u matičnoj (prenatrpanoj) na Cambierievom trgu (danasa Pomerio). Ubrzo se 1900./1901. pod istim krovom osniva *Državna mađarska ženska osnovna škola*, a nešto poslije i *Mađarska državna muška i ženska osnovna škola u Rijeci – Piazza Scarpa*.<sup>1079</sup>
- 4. rujna dovršena i svečano otvorena nova zgrada Trgovačke akademije na Cambierievu trgu (sada zgrada Pomorskog fakulteta (projektant ing. Alpar Ignaz, *Hauszmannov učenik*).
- U zgradi Hrvatske narodne čitaonice na Trsatu 1900. godine djelovao je hotel koji se nije uspio dulje održati.<sup>1080</sup>
- U Rijeci, 17. rujna u 51. godini tragično umro slikar Giovanni Fumi, rođen u Veneciji 1849. Njegova žena Amalia, također plodna slikarica, naručila je spomenik kod skulptora Ivana Rendića, koji ga je (1902.<sup>1081</sup>) ovjekovječio na groblju Kozala s paletom u ruci.<sup>1082</sup>
- 23.9.1900. osnovano Pjevačko-tamburaško društvo "Sloga" Zamet.
- Izgrađena tvornica octa i likera na Pećinama (arh. Giovanni Randich).<sup>1083</sup>
- 1900. izgrađena je muška škola *Civica scuola elementare di via Trieste* (danasa Nikole Tesle).<sup>1084</sup>

<sup>1072</sup> Irvin Lukežić: *Fijumanske priče*, ICR, Rijeka 1991., str. 74.

<sup>1073</sup> Julija Lozzi-Barković: *Secesija u arhitekturi Rijeke*, ICR, Rijeka 2010., str. 186: (dekorirao je i palaču Rauschel (Hotel Royal - PGŽ))

<sup>1074</sup> Igor Žic: *Riječki orao, venecijanski lav i rimska vučica*, Adamić, Rijeka 2003., str. 196.

<sup>1075</sup> Nana Palinić: *Riječka kazališta*, Vjesnik DAR, sv. 39/1997., str. 208.

<sup>1076</sup> *Zavod za javno zdravstvo Primorsko-goranske županije 1900-2000*, Rijeka 2000., str. 42. (Ana Alebić-Juretić)

<sup>1077</sup> Prof. dr. sc. Anto Jonjić: Sto godina Zavoda za javno zdravstvo PGŽ 1900-2000. ([www.zzzpgz.hr/nzl/3/sto.htm](http://www.zzzpgz.hr/nzl/3/sto.htm)) Isto i ZZZZ str. 42.

<sup>1078</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 313.

<sup>1079</sup> *Arhitektura historicizma u Rijeci 1845-1900.*, Moderna galerija Rijeka, 2001., str. 208.-210.

<sup>1080</sup> Igor Žic: *Riječka gostoljubivost*, Adamić, Rijeka 2000., str. 65.

<sup>1081</sup> Boris Vižintin: *Umjetnička Rijeka XIX. stoljeća*, ICR, Rijeka 1993., str. 143.

<sup>1082</sup> Igor Žic: *Riječki orao, venecijanski lav i rimska vučica*, Adamić, Rijeka 2003., str. 196.

<sup>1083</sup> *Arhitektura historicizma u Rijeci 1845-1900.*, Moderna galerija Rijeka, 2001., str. 664.

- Nel 1900 fu costruita la Scuola civica che in seguito prenderà il nome di *Scuola elementare femminile Silvio Pellico* (rione Gelsi – toponimo della località in cui erano piantati degli alberi di gelso le cui foglie servono per allevamento dei bachi di seta – dudov svilac).<sup>1085</sup>
- U školskoj godini 1900./1901. na području grada i kotara djelovalo je ukupno 16 općinskih i javnih škola (od toga deset redovnih i šest produžnih) s ukupno 4.144 učenika.<sup>1086</sup>
- *Evo jednog primjera mađarskog nacionalističko-šovinističkog duha što ga je donio Novi list 28. rujna 1900.: "U riječkim školama upotrebljavaju se posebne knjige, koje imaju u djeci pobuditi magjarski duh. Pred nama je jedna takva školska knjižica – 'Storia degli Ungheresi'... Zanimljivo je kako se u toj knjižici priopovjeda magjarska povijest. Godine 884. uputiše se Magjari i osvojile sve zemlje od Karpat do Jadranskog mora. Dakle, već 889. kad je Arpad utemeljio domovinu, Hrvati bijahu podjarmljeni! O Kolomanu kaže da je bio valjan ne samo pismom nego i mačem, te da je pokorio buntovnike hrvatske. Ugovori hrvatskih velmoža s Kolomanom i njegove obaveze, kad je bio priznat i hrvatskim kraljem, tu naprsto ne postoje. Ovim tonom napisana je čitava školska knjiga. Nikola Jurišić slavi se kao magjarski junak i isto tako i Nikola Zrinski, a Jelena Zrinska proglašuje se uzorom magjarskih žena. Hrvata naprsto nigdje nema – Zbrisani su..."*<sup>1087</sup>
- I circoli più vicini alla dirigenza del partito dell'Autonomia pubblicarono il giornale intitolato **Il Popolo** (1900-1920), che si occupava prevalentemente degli avvenimenti cittadini.<sup>1088</sup>
- U Rijeci su početkom stoljeća djelovali konzulati slijedećih zemalja: Argentina, Belgija, Brazil, Čile, Danska, Francuska, Grčka, Njemačka, Velika Britanija, Italija, Holandija (podkonzulat), Portugal, Rusija, Srbija, Španjolska, SAD, Švedska, Norveška i Turska.<sup>1089</sup>
- I principali club popolari fiumani tra fine '800 e inizi del '900 furono: il **Club Pax** di grandi mangiatori di gnocchi, il **Club Trionfo** di grandi giocatori di carte (quando s'incontravano si salutavano dicendo *Trionfo!*) e il **Club Canalade** che riuniva i grandi bevitori ed era detto *la ganga de le bale* (la compagnia delle sbornie). Il suo nome derivava infatti da *canal*, perché era proprio nei canali ai lati delle vie che cadevano spesso i soci ubriachi quando cercavano di rientrare nel cuore della note a casa.<sup>1090</sup>
- Senatore<sup>1091</sup> Icilio Bacci diventa „fiduciario“ della Società Nazionale „Dante Alighieri“ a Fiume. A mezzo della Dante fu possibile intensificare i corsi di conferenze di propaganda che funzionavano attraverso il „Circolo Letterario“ e la „Filarmonica Drammatica“. Per opera della Dante fu possibile fondare e tenere in vita il battagliere giornale „Giovine Fiume“ dal qual Icilio Bacci fu per qualche tempo redattore e collaboratore. Dal giornale trasse vita più tardi la Società omonima. Per opera della Dante fu fondata, alimentata e tenuta in vita una magnifica rivista „La vedetta“ fondata e diretta da Icilio Bacci, che, sotto la veste letteraria, teneva accesa la fiaccola dell'italianità e diffondeva la cultura italiana con efficace propaganda in tutti i circoli di Fiume.<sup>1092</sup>
- Sušački su gospodarstvenici osnovali udruženje *Merkur* i uskoro organizirali večernji trgovački tečaj. Bila je to jezgra buduće *trgovačke akademije* koja je dugo godina povezivala mlade Hrvate Rijeke i Sušaka, baš kao i Hrvatska gimnazija koja je bila protjerana iz Rijeke u Sušak.<sup>1093</sup>
- 1900. snimljena su dva dokumentarna filma o Tvornici torpeda, naslovljena *Exploding a Whitehead Torpedo* i *Discharging a Whitehead Torpedo*.<sup>1094</sup>
- Nakladom knjižare Polonio-Balbi 1900. tiskan je priručnik za učenje hrvatskoga jezika riječkoga učitelja Santa Pilepicha *Interprete croato*. Prema Supilovu *Novome listu*, „knjiga ima vrlo praktičnu svrhu, te se po istoj posve lako i brzo može naučiti hrvatski jezik. Cieli material izведен je na 102 strane prema slovniči Fr. Klaića“.<sup>1095</sup>
- **3.11.1900. Gradska čitaonica u Rijeci bilježila je svoju 50. obljetnicu i tom je prigodom izdala Spomenknjigu.**
- Za prvog konzula Republike Paragvaj postavljen je Ferdinand (Nándor) Fery.<sup>1096</sup>
- Izvan zidina rimskog castruma (utvrde) 23.11.1900. na Kozali na zemljištu Štefan otkriveni ostaci rimske gospodarske zgrade. **Nalaz nije mnogo udaljen od limesa. Dokumentaciju iskopa, koji je vođen pod kontrolom komisije, vodio je arhitekt Giacchino Grassi. Fest, koji prepostavlja da je građevina bila dio tjeska za masline ili vino datira građevinu u II stoljeće.**<sup>1097</sup>

<sup>1084</sup> Milivoj Čop: *Riječko školstvo (1848-1918)*, ICR, Rijeka 1988., str. 138.

<sup>1085</sup> Aldo Secco: *Da San Vito ai nuovi Rioni (nomenclatura delle vie e piazze di Fiume)*, Trieste 2004., str. 163.

<sup>1086</sup> Manon Giron: *Materijalni položaj učitelja u Rijeci na prijelaz stoljećai*, Vjesnik DAR, sv. 39/1997., str. 131.

<sup>1087</sup> Milivoj Čop: „Novi list“ protiv tudinske odnarodivačke politike u Rijeci od 1900. do 1914. godine, RIJEKA sv. 2/1994., str. 207.

<sup>1088</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 167.

<sup>1089</sup> *Rijeka u stoljeću velikih promjena* (zbornoč), EDIT, Rijeka 2001., str. 147: prema *Prima guida generale di Fiume per l'anno 1900 (compilata da M. Balbi, Fiume 1901, str. 96.)*

<sup>1090</sup> Il nuovo Samani: *Dizionario del dialetto fiumano*, Vol. I, Società di Studi Fiumani, Roma, 2007., str. 47.

<sup>1091</sup> Borislav Ostojić: *Rijeka humanosti, (125 godina Crvenog križa u gradu Rijeci)*, Rijeka 2007., str. 80: **bio je i predsjednik Pokrajinskog antituberkulognog konzorcija za Kvarner.**

<sup>1092</sup> *Fiume*, Rivista di Studi Fiumani (nuova serie) 29, Roma, Anno XV, I semestre 1995., str. 61-64.

<sup>1093</sup> Borislav Ostojić: *Rijeka humanosti, (125 godina Crvenog križa u gradu Rijeci)*, Rijeka 2007., str. 31.

<sup>1094</sup> Irvin Lukežić: *Robert Whitehead engleski tvorničat torpedo iz Rijeke*, ICR, Rijeka 2010., str. 193.

<sup>1095</sup> Irvin Lukežić: *Riječke glose – opaske o davnim danima*, ICR, Rijeka 2004., str. 202.

<sup>1096</sup> Irvin Lukežić: *Povijest riječkih konzulata*, Adamić, Rijeka 2004., str. 312.

<sup>1097</sup> Radmila Matejić: *Izleti u prošlost*, Adamić, Rijeka 2000., str. 36.

- Nei giornali, di fine secolo, ricorre spesso il tema del carovita di Fiume.<sup>1098</sup> Fu provato che Fiume superava, quanto a costo della vita Budapest, gli appartamenti avevano prezzi superiori quanto nella capitale, ma erano di qualità peggiore.<sup>1099</sup>
  - Na prijelazu stoljeća u Rijeci i Sušaku živi već toliko vinara iz Dalmacije da možemo govoriti o pravoj trgovackoj koloniji. Pored Mateljana, Gilića, Bačića pojavljuje se još čitav niz drugih obitelji koje imaju znatna udjela u privrednom životu onoga doba: Drinković (Mate Nikolin iz Jelse), Derado, Duboković, Giacconi, Puhalović, Dubravčić, Pakušić, Pigassi, Riboli, Vlahović, Puratić, Juras, Benedetti...<sup>1100</sup>
  - Od 1900. do 1990. tsatski samostan pripadao je Kranjskoj franjevačkoj provinciji.<sup>1101</sup>
  - Vrijednost proizvodnje Rafinerije naftne iznosila je 1900. godine 6.400.000 kruna.<sup>1102</sup>
  - Benzinu, danas toliko aktualnom proizvodu, nije se pridavala veća pažnja sve do prijelaza stoljeća, pa ni u vrijeme razvoja automobilske industrije, koja u izrazitoj mjeri i nije zahvatila Austro-Ugarsku. Benzin je smatran sporednim proizvodom pa su ga izljevali u more Kvarnerskog i Riječkog zaljeva.<sup>1103</sup>
  - 1900. Tvrnica duhana proizvela je cigara i cigareta u vrijednosti nešto ispod 19 milijuna kruna.<sup>1104</sup>
  - 19.12.1900. riječki Tribunal pod predsjedanjem suca baruna Luigia de Thierrya, uz javnog tužioca Rakosija zaključio je postupke protiv 15 građana (bojkot tramvaja zbog napisa na mađarskom jeziku).
- Na prijedlog tužioca sud je prihvatio da se odustane od daljeg postupka protiv Riccarda Zanelle i Eugenia de Emilija, a protiv ostalih da se optužba prekvalificira iz organiziranja bandi i nasilja, kako je predložio sudac istražitelj, u prekršaj protiv javnog reda. Dosuđene kazne kreću se od 40 do 80 kruna.
- U razdoblju od 1869. do 1900. tisak na talijanskom jeziku doživljava procvat, kako knjigotisk takо i novinski i ostali periodički tisak: ukupno su tiskana 192 knjižna izdanja ili više od 6 knjiga na godinu.<sup>1105</sup>
  - Nel trentennio 1870-1900 gli investimenti per opere portuali ammonteranno a quasi 40 milioni di corone.<sup>1106</sup>
  - Da parte magiara, dopo il 1900, cresce sempre di più la consapevolezza del ruolo e del valore che Fiume riveste quale unico centro marittimo del paese: come tale, la città di San Vito ne rappresenta il fiore all'occhiello, dove la cultura e la tecnica nazionali sono chiamate a offrire il meglio di se stesse.<sup>1107</sup>
  - Do početka XX stoljeća završen je lučki bazen površine 52 ha, zatvoren lukobranom sužine 1740 m, s prostranom skladišno-manipulativnom obalom i postrojenjima željezničkog kolodvora.<sup>1108</sup>
  - Premda je za karantenu brodova od 1833. pa do kraja I svj. rata služio lazaret u Martinšćici, kao dodatnu mjeru zaštite i prevencije od zarazniha bolesti, Pomorski gubernij 1900 izgrađuje u zapadnom djelu Velikog lukobrana (Maria Terezia Móló) Sanitetsku (*karantensku*) stanicu (arh. Istvan Bocsák). Sanitetska stanica bila je smještena zapadno uza skladište kamenog ugljena br. III, na samom završetku šireg dijela lukobrana. 30-tak godina kasnije dograđen je toranj posmatračnica (arh. Arrigo Comandini).<sup>1109</sup>
  - 1900. izgradena je kućica mostne vase (prema projektu inženjera Szánta ispred palače Jadran<sup>1110</sup>) na Riva Szapary uz Molo Adamich.<sup>1111</sup>
  - Od 1880. nadalje progresivno raste lučki promet. Od 231.300 tona pretovara (1880.) godišnji učinak popeo se na 1.244.500 tona (1900.) da bi 1913. dostigao 2.096.841 tonu. Pri tome je riječka luka dobila izraziti karakter tranzitne luke.<sup>1112</sup>
  - Od 1891.-1900. pomorski promet Rijeke iznosio je 9.901.500 tona (uvoz 4.107.500 t, izvoz 5.794.000 t.).<sup>1113</sup>
  - Promet luke Rijeka 1900. iznosio je 1.166.508 tona (uvoz 374.802 a izvoz 791.706 tona).<sup>1114</sup>
  - Lučki promet 1900. iznosio je 1.053.400 tona.<sup>1115</sup>
  - In 1900 imports from the sea were 378,900 tons at a value of 90.7 million Krones; exports 798,900 tons at a value of 165 million Krones. Imports consisted of wine (20 million Kr.), rice, jute, coffee, coal, exports of grain, flour (29.6 million Kr.), sugar, barrel staves, logs, torpedos, horses. By railroad in 1900, 865,000 tons were imported, 280,403 tons exported.<sup>1116</sup>

<sup>1098</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 65.

<sup>1099</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 87.

<sup>1100</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 312.-314.

<sup>1101</sup> Radmila Matejčić: *Crkva Gospe Trsatske i Franjevački samostan*, ICR, Rijeka 1991., str. 100.

<sup>1102</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija gradanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 222.

<sup>1103</sup> Marijan Kolombo: *1882-1982/Sto godINA riječke rafinerije*, Mladinska knjiga-ICR, Rijeka 1982., str. 18.

<sup>1104</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija gradanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 223.

<sup>1105</sup> Stanislav Škrbec: *Riječka zvijezda Gutembergove galaksije*, Riječka tiskara d.d., 1995., str. 287.

<sup>1106</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 51.

<sup>1107</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 90.

<sup>1108</sup> Metzger-Šoher Branko: *Regulacijski plan grada Rijeke Paola Grassija, 1904.*, Prostor 147, Rijeka 2012., str. 149.

<sup>1109</sup> Arhitektura historicizma u Rijeci 1845-1900., Moderna galerija Rijeka, 2001., str. 292.-294.

<sup>1110</sup> Nana Palinić-Nina Lukež-Ervin Mohorovičić: *Željeznička baština Rijeke i mogućnosti njene prenamjene*, GF, Zbornik radova, Knjiga XVI, Rijeka 2013., str. 160.

<sup>1111</sup> Arhitektura historicizma u Rijeci 1845-1900., Moderna galerija Rijeka, 2001., str. 382.

<sup>1112</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1113</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 100.

<sup>1114</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>1115</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 242.

<sup>1116</sup> Meyers Grosses Conversations-Lexikon 1902-1909, Article: Fiume

- Se nel 1870 il traffico di Fiume è un ventesimo di quello triestino, attorno al 1900 risulta pari a un ottavo, per arrivare a due terzi nel 1912.<sup>1117</sup>
- 1900. ušlo je u riječku luku brodova sa ukupnom registrskom tonažom od 2.565.000 (47% od Trsta u koji je ušlo brodova sa 5.480.000 rt).<sup>1118</sup>
- 1900. tonaža brodova ušlih u riječku luku iznosi 1.681.151 (Trst 2.158.624).<sup>1119</sup>
- Uplovilo je 10.739 brodova sa 1.681.151 NRT<sup>1120</sup>, while 10,733 ships with 1,684,329 tons departed.<sup>1121</sup>
- Rijeka ima 19 jedrenjaka sa 9.438 NRT.<sup>1122</sup>
- Le trafic dans le port se vit multiplié par six entre 1871 et 1900.<sup>1123</sup>
- U posljednjem je deceniju XIX st. i u prvom desetljeću XX st. napredak mnogo polaganiji, tako da je ukupni pomorski izvoz u 1890-im godinama bio tek 25% a u 1900-im godinama 70% veći od onog u 1881.-1890. Cjelokupna je slika riječkog pomorskog prometa nešto povoljnija zbog porasta uvoza, od kojeg znatan dio predstavlja teret namijenjen privrednoj djelatnosti u gradu Rijeci.<sup>1124</sup>
- Od 1891.-1900. pomorski promet = 9.901.500 t. - izvoz 5.794.500 t (58,5%) - uvoz 4.107.500 t (41,5%).<sup>1125</sup>
- Od 1896. do 1900. uplovilo je 6,70% jedrenjača i 93,30% parnih brodova.<sup>1126</sup>

## XX stoljeće:

- Početkom XX. stoljeća u Rijeci počinju djelovati prve iseljeničke agencije kao što su agencije *Mašek i drug* ili *Compagnie Général Transatlantique* koje putnike vode u Le Havre, te agencija u vlasništvu Konstantina Teodorovića koja emigrante usmjerava prema Antwerpenu i drugim atlantskim lukama. One svoja sjedišta imaju u riječkim predgrađima, na Sušaku ili Kantridi, a ne u centru grada jer ih vlasti ne gledaju blagonaklono. Neke agencije poput one G. B. Cargnelli potajno i bespravno odvode iseljenike u Genovu budući da se radi o mladićima koji podliježu vojnoj obvezici.<sup>1127</sup>
- Najdinamičnije razdoblje porasta broja stanovnika Rijeke bilo je ono 50-ih i 60-ih godina XX stoljeća, u vrijeme intenzivna razvoja lučkih funkcija i industrije.
- Nel 1900, con l'assorbimento delle linee e dei vapori della compagnia Schwarz (servizio tra Fiume e Venezia, Ravenna ed Ancona), la Ungaro-Croata disponeva di una flotta di circa 46 vapori, adibiti al servizio in 4 gruppi di linee.<sup>1128</sup>
- Number of registered vessels in the harbor in 1900 - 222 major and 240 minor vessels.<sup>1129</sup>
- In 1900 the sea imports was: 378.900 tons, worth 90.7 million kroner, export 798.900 T. worth 165 million kroner. Imports consisted particularly of wine (20 million kroner), tobacco, rice, jute, coffee, coal. Export consisted from cereals and flour (29.6 million kroner), sugar, barrel staves, boards, torpedoes and horses. In 1900 10,739 vessels of 1,681,151 tons entered and 10.733 vessels of 1,684,329 tons sailed from the port.<sup>1130</sup>

### 1901.

- Kada je 1901. jaka oluja oštetila oba doka u brodogradilištu *Howald & Co.*, dala je vlada izgraditi zaštitni lukobran.<sup>1131</sup>
- 1901. izvezeno je 6.000 t magnezita, 1905. - 19.000 t, 1910. - 61.000 t., ponajviše u SAD.<sup>1132</sup>
- 1901. uvezeno je 12.000 t fosfata (1905. - 25.000 t, 1910. - 76.000 t., uglavnom iz Tunisa, SAD, Indije.)<sup>1133</sup>
- Uvezeno 57.000 tona sirove riže, a 1910. 125.000 tona.<sup>1134</sup>
- Rijeka ima 18 jedrenjaka sa 9.038 tona te 41 parobrod sa 59.040 tona.<sup>1135</sup>

<sup>1117</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 58.

<sup>1118</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 170.

<sup>1119</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 74.

<sup>1120</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 101.

<sup>1121</sup> Meyers Grosses Conversations-Lexikon 1902-1909, Article: Fiume

<sup>1122</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 159.

<sup>1123</sup> <http://dicocroate2.over-blog.com/5-categorie-11198481.html> (isto i Igor Žic: *Kratka povijest Rijeke*, Adamić, Rijeka 2006., str. 106)

<sup>1124</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 95.

<sup>1125</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 100.

<sup>1126</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 71.

<sup>1127</sup> Tvrtko Božić: *Rijeka i riječka okolica u europskom i hrvatskom transatlantskom iseljavanju od 1880. do 1914. godine*, str.152.

<sup>1128</sup> Roberto Modena-Paola Allegretti: *Nascita del Lloyd Austriaco e gestione delle linee di navigazione e del servizio postale nell'Adriatico*, FIUME 23, Roma 1992., str. 59.

<sup>1129</sup> <http://www.nemzetigrafia.hu/node/757>

<sup>1130</sup> Meyers Grosses Conversations-Lexikon 1902-1909, Article: Fiume

<sup>1131</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 104.

<sup>1132</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 103.

<sup>1133</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 103.

<sup>1134</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 244.

<sup>1135</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 250.

- Od 1901.-1910. pomorski promet = 13.798.000 t. - izvoz 7.828.100 t (56,7%) - uvoz 5.969.900 t (43,3%).<sup>1136</sup>
- The average number of vessels yearly arriving at and departing from Fiume rose from 6.914 for the period 1881-1885 to 13.214 for 1890-1895 and to 23.802 for 1901-1905.<sup>1137</sup>

#### 1902.

- Osnovano *Hrvatsko parobrodarsko društvo* koje je djelovalo sve do 1922.
- The exports, worth £6,460,000 in 1902, chiefly consisted of grain, flour, sugar, timber and horses; the imports, worth £3,678,000 in the same year, of coal, wine, rice, fruit, jute and various minerals, chemicals and oils. A large share in the carrying trade belongs to the Cunard, Adria, Ungaro-Croat and Austrian Lloyd Steamship Companies, subsidized by the state. A steady stream of Croatian and Hungarian emigrants, officially numbered in 1902 at 7500, passes through Fiume. Altogether 11,550 vessels, of 1,963,000 tons, entered at Fiume in 1902; and 11,535, of 1,956,000, cleared. In 1902 the last shipbuilding yard was closed.<sup>1138</sup>

#### 1903.

- Na pomanjkanje brodograđevne djelatnosti upozorile su početkom 1903. visoke ličnosti ugarske vlade i gradska uprava Rijeka.<sup>1139</sup>
- The sums spent on the port of Fiume from 1872 were cleared by 1903 and the profit coming from the traffic continuously increased until the outbreak of the World War I.<sup>1140</sup>
- Zbog mađarskih planova njemačkom brodogradilištu Howadt nije uspjelo produžiti koncesiju pa je do kraja 1903. morao iseliti iz Rijeke, strojevi su vraćeni u Kiel, zgrade porušene, veći dok prodan u Trst, a manji je ostavljen još dvije godine u Rijeci.<sup>1141</sup>
- Riječka povratna linija prema Sjevernoj Americi počinje 20.10.1903. godine kada Cunardov parobrod *Aurania* isplovjava sa 349 putnika iz New Yorka da bi u riječku luku, na oduševljenje mnogobrojnih Riječana, uplovio 10. studenog.<sup>1142</sup>
- Preko riječke luke je iselilo 313 iseljenika. Prva je isplovila *Aurania* (Cunard) 14. studenog sa 55 putnika.<sup>1143</sup>
- U noći između 13. i 14. studenog, prvi je iz Rijeke put New Yorka zaplovio parobrod *Aurania*. Ta se linija održavala sve do 1914. godine, kada su međusobno zaratile Austro-ugarska monarhija i Britanski imperij. Cunard Line je na liniji Rijeka - New York koristio flotu gotovo identičnih brodova: *Aurania*, *Pannonia*, *Slavonia*, *Ultonia*, *Carmania*, *Franconia*, *Ivernia*, *Laconia*, *Saxonia* i *Carpathia*. Brod je iz Rijeke isplovjavao svaka dva tjedna i to petkom, a prosječno je svaki prevozio oko 2.000 putnika, uglavnom u trećoj klasi što najzornije upućuje na njihov materijalni status.<sup>1144</sup>
- If we monitor the vessel traffic patterns, it can be concluded that, while between 1815 and 1870 the turnover was increased by three and a half times, the data show a 15-fold increase between 1870 and 1903.<sup>1145</sup>

#### 1904.

- 20.05.1904. u Žurkovu (Kostrena) rođen Erazmo Tićac, glavni projektant broda "Savannah", prvog trgovackog broda na nuklearni pogon. Ujedno je projektirao specijalni desantni brod-dok (LSD – Landing Ship Dock), vojni transportni brod "Victory" te niz drugih brodova. Do smrti (1968.) bio je član prestižnih američkih udruga brodograđevnih inženjera.
- *Molo Palermo* (Bratislavsko pristanište) venne costruito nel 1904.<sup>1146</sup>
- Emigration to the United States through the port of Fiume began in 1904, when the Hungarian Government contracted with the *Cunard Line* to send two steamers a month to that port.<sup>1147</sup>
- Preko riječke luke iselilo 31.273 iseljenika.<sup>1148</sup>
- Il movimento merci, il cui valore complessivo ammontava nel periodo precedente l'annessione (dal 1861 al 1865) in media a soli 23 milioni di corone oro, si elevo già nel periodo 1901-1904 a 260 milioni all'anno.<sup>1149</sup>

#### 1905.

- 23. kolovoza (September 23.<sup>1150</sup>), u noći, izgorjelo je do temelja Lazarusovo brodogradilište u Rijeci,

<sup>1136</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 100.

<sup>1137</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 70.

<sup>1138</sup> Article *Fiume* from 11<sup>th</sup> edition of Encyclopedia Britannica from 1911.

<sup>1139</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 220.

<sup>1140</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 8.

<sup>1141</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 65.

<sup>1142</sup> Tvrtko Božić: *Rijeka i riječka okolica u europskom i hrvatskom transatlantskom iseljavanju od 1880. do 1914. godine*, str.153.

<sup>1143</sup> Ervin Dubrović: *Merika*, MGR Rijeka 2008., str. 100.

<sup>1144</sup> Tvrtko Božić: *Rijeka i riječka okolica u europskom i hrvatskom transatlantskom iseljavanju od 1880. do 1914. godine*, str.153.

<sup>1145</sup> [http://mult-kor.hu/20080711\\_magyar\\_kereskedelmi\\_tengerhajozas\\_fiumeben](http://mult-kor.hu/20080711_magyar_kereskedelmi_tengerhajozas_fiumeben)

<sup>1146</sup> Aldo Secco: *Da San Vito ai nuovi Rioni (nomenclatura delle vie e piazze di Fiume)*, Trieste 2004., str. 190.

<sup>1147</sup> William Paul Dillingham: *United States: Report of the Immigration Commission (1907-1910)*, str. 92.

<sup>1148</sup> Ervin Dubrović: *Merika*, MGR Rijeka 2008., str. 100.

<sup>1149</sup> Alfredo (Aladár) Fest: *L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume* (Corvina, Budapest, 1935.), str. 76.

smješteno na valobranu u luci pred gradom. Kao podmetač-počinitelj požara prijavio se policiji mjesec dana poslije neki Milan Popović. O rezultatu istrage nije ništa poznato. Šteta je bila ogromna, veća od milijun kruna. Tim požarom trenutačno je u Rijeci uklonjena moguća konkurenčija Danubiusu, a nezaposleni Lazarusovi radnici morali su doskora tražiti zaposlenje kod Danubiusa.<sup>1151</sup>

- The British Cunard Shipping Co. negotiated the right with Hungarian government to have post offices on board and these were provided with postmarks FIUME-NEW YORK / POSTHAJO and used from 1905 to 1914.<sup>1152</sup>
- Until 1902 the state gave monopoly to the German *Howaldt Stock Company* of Kiel to produce ships in Fiume but it did not prove to be successful. The government made a contract with the Hungarian *Danubius Ship and Engine Factory* of Budapest in 1905, which soon began to produce ships in Fiume itself, including the complementary equipment too. In the same year the sum spent on the seaport of Fiume since 1872 by the Hungarian State was more than seventy million Crowns, but the trade of Fiume was always profitable to Hungary.<sup>1153</sup>
- Massive interventions by Hungarian financial lobbies for reviving the Fiume shipyard took place in early 1905.<sup>1154</sup>
- Dal 1905 al 1907 il cantiere fiumano costruì sei caccia della classe "Huszar" (dislocamento 390/420 t): *Turul, Pandur, Czikos, Reka, Velebit e Dinara*.<sup>1155</sup>
- Rijeka ima svega 1 jedrenjak sa 801 NRT.<sup>1156</sup>
- Cjelokupni sustav riječke luke sastojao se 1905. godine od velikog bazena, pristaništa za promet drva i drvene grude Baross (sušačka luka), petrolejske luke, Mrtvog kanala u kojem su se vezali jedrenjaci, bojnog pristaništa i pristaništa za dokove. Pored ovih prostora bila su obuhvaćena i skladišta na Delti i Brajdici, te lazaret u Martinšćici. Novi iskorak napravljen je u prometu putnika, jer je Rijeka postala i glavna iseljenička luka Ugarske.<sup>1157</sup>
- Promet luke Rijeka 1905. iznosio je 1.396.300 tona (uvoz 611.100 a izvoz 785.200 tona).<sup>1158</sup>
- Promet luke Rijeka 1905. iznosio je 1.387.500 tona (uvoz 608.000 a izvoz 779.500 tona).<sup>1159</sup>
- Lučki promet 1905. iznosio je 1.396.400 tona.<sup>1160</sup>
- 1905. izvezeno je 19.000 t magnezita (1901. - 6.000 t, 1910. - 61.000 t., ponajviše u SAD.).<sup>1161</sup>
- 1905. uvezeno je 25.000 t fosfata (1901. - 12.000 t, 1910. - 76.000 t., uglavnom iz Tunisa, SAD, Indije).<sup>1162</sup>
- Preko riječke luke iselilo 36.950 iseljenika.<sup>1163</sup>
- Se si prende in esame il periodo dal 1815 al 1905, si può osservare che il volume del traffico portuale fiumano nei 55 anni che vanno dal 1815 al 1870 aumentò di tre volte soltanto, mentre nei 35 anni dal 1870 al 1905 fece registrare una crescita di ben 15 volte.<sup>1164</sup>
- The average number of vessels yearly arriving at and departing from Fiume rose from 6.914 for the period 1881-1885 to 13.214 for 1890-1895 and to 23.802 for 1901-1905.<sup>1165</sup>
- Od 1901. do 1905. uplovilo je 3,86% jedrenjača i 96,14% parnih brodova.<sup>1166</sup>

## 1906.

- Nel 1906 si poneva in testa, grazie all'appoggio ungherese, il cantiere navale *Ganz & Danubius* (italianizzato poi, per un breve periodo, in *Danubio*). Inizialmente sul terreno del cessato cantiere *Howalt*, ingrandito, acquistava commesse di tutto rispetto, costruiva la grande i.r. corazzata "Szent István" finanziata dall'Ungheria, incrociatori scout, cacciatorpediniere, torpediniere, sommergibili e navi ausiliarie nonché navi per società locali della marina mercantile.<sup>1167</sup>
- Gradnja brodogradilišnog postrojenja *Danubius* dovršena je 23.11.1906. godine. U njemu se nalazila elektrana za proizvodnju struje potrebne pogonu strojeva i za rasvjetu brodogradilišnog prostora. Istočno od elektrane nalazila se hala za tesare a iznad nje, na katu, bio je prostor za crtanje planova. Zapadno se nalazila hala za

<sup>1150</sup> E. F. Sieche – N. A. Sifferlinger.: *Naval shipbuilding at Ganz-Danubius in Rijeka...*, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 637.

<sup>1151</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žih: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 43.

<sup>1152</sup> Roy A. Dehn: *The Stamps and Postal History of Fiume 1600-1924*, Levenham, Suffolk 1998., str. 29.

<sup>1153</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 8.

<sup>1154</sup> Erwin F. Sieche and Nikolaus A. Sifferlinger: *Naval Shipbuilding at Ganz-Danubius in Rijeka from 1905 till 1918...*

<sup>1155</sup> Laszy Giacinto: *Fiume tra storia e leggenda*, Rijeka 1996., str. 144.

<sup>1156</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 159. (Stjepan Vekarić: *Naši jedrenjaci za dugu plovidbu kroz stoljeća*)

<sup>1157</sup> Igor Žic: *Riječka luka kroz stoljeća*, (članak 10/10), NOVI LIST 2001.

<sup>1158</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>1159</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 112.

<sup>1160</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 242.

<sup>1161</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 103.

<sup>1162</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 103.

<sup>1163</sup> Ervin Dubrovčić: *Merika*, MGR Rijeka 2008., str. 100.

<sup>1164</sup> Gianni Stelli: *Fiume e dintorni nel 1884* (incl. Littrow), Edizioni Italo Svevo, Trieste 1995., str. 42.

<sup>1165</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 70.

<sup>1166</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 71.

<sup>1167</sup> Aldo Cherini: *L'Industria navalmeccanica giuliana dalle origini ai giorni nostri* (1997), Trieste, str. 24.

kovače, koja je bila spojena s manjom radionicom za bušenje, pomicanje i kositrenje. Na cesti za Volosko, što je prolazila uz Brodogradilište, jugozapadno od radnih hala, nalazio se navoz širine 80 i dužine 70 metara, a upravna zgrada i hala kovača kotlova nalazila se istočno, uz bazen za dok. U hali kovača kotlova bila je postavljena električna dizalica za teret od 25 tona, strojevi i ostale naprave za obradu velikih radnih komada. Izgrađeni industrijski kolosijek povezivao je Brodogradilište s prugom državnih željeznica, a unutar Brodogradilišta dostavu materijala olakšavale su stajaće i pokretne dizalice kao i gusta mreža tračnica. Iduće, 1907. godine kupljeni su novi strojevi za bušenje i kutno profiliranje, pneumatski strojevi za zakivanje i ostali strojevi u vrijednosti 750.000 kruna. Tako je porasla opremljenost Brodogradilišta, a povećane su i hale. Vrijednost strojeva i naprava iznosila je krajem 1908. godine 1,4 milijuna kruna, a vrijednost zgrada 800.000 kruna.<sup>1168</sup>

- I primi due sottomarini furono costruiti nel 1906, contemporaneamente nei cantieri di Fiume e Pola.<sup>1169</sup>
- En 1906 (već 29.11.<sup>1170</sup>), *Danubius* reçut sa première commande des autorités militaires pour la construction de 10 vedettes lance torpilles (klase „kaiman“ – prva gradnja *Triton* porinuta je 10 srpnja 1908.<sup>1171</sup>) et de 6 destroyers (tipa „husar“). Le chantier naval employait 1.000 travailleurs. Avec les nouvelles commandes de l'année 1911, leur nombre passa à 2.000. On produisit alors 6 vedettes lance torpilles, 6 destroyers, 2 croiseurs et le cuirassé *Szént Istvan* (1912-1916). A partir de 1911, les chantiers navals furent rattachés à la firme de Budapest *Ganz*, qui était une fonderie de métal ainsi qu'un groupe d'ingénierie. La fusion allait donner *Ganz-Danubius*.<sup>1172</sup>
- Od osnutka 1906. pa sve do 1918. brodogradilište je izgradilo ukupno 116 plovnih objekata.<sup>1173</sup>
- Ungaro-Croata Shipping Company which served twenty ports (delivering mail to eighteen of them) on the east cost of the Adriatic and also touched at Ancona and Venice, used from 1906 to 1914 postmark reading FIUME-CATTARO TENGERI POSTA i.e. CATTARO-FIUME TENGERI POSTA.<sup>1174</sup>
- Con il magazzino numero XVII, realizzato nel 1906 (kao dvadeseto po redu skladište u luci<sup>1175</sup>), il brevetto Monier è rimpiazzato dal più complesso sistema Coignet. Il magazzino numero XIV è realizzato in 1906, su disegno di Ferencz Pfaff, ingegnere ferroviario ungherese<sup>1176</sup> (kojim ovaj potvrđeni historicist prvi put primjenjuje novi materijal – U Rijeci i Hrvatskoj, prema za sada dostupnim podacima postoje dvije ovakve zgrade - Skladište 17 (XVI) na trećem gatu *Marie Valerie* (danasa Visinov gat) i *Hotel emigranata* autora Szilarda Zielinskog, rađen istodobno, prema sustavu Hennebique.<sup>1177</sup>). Skladište 17 izgrađeno je 6 godina prije takve zgrade u tršćanskoj luci, skladišta 70. Osim toga skladište 17 građeno je 2 godine prije najranije sačuvanih armiranobetonskih zgrada u SAD-u – Edisonovih jednostavnih radničkih kuća iz armiranog betona izgrađenih u Union Cityju (New Jersey) iz 1908.<sup>1178</sup>
- Rijeka ima svega 1 jedrenjak sa 801 tonom te 54 parobroda sa 87.100 tona.<sup>1179</sup>
- Lučki promet iznosi 1.349.900 tona. (uvoz 574.700 a izvoz 766.100 tona).<sup>1180</sup>
- Preko riječke luke iselilo 49.386 iseljenika.<sup>1181</sup>

## 1907.

- 1907. osnovano je *Brodarsko d.d. Atlantica* sa engleskim i mađarskim kapitalom.<sup>1182</sup>
- Nell'anno 1907 (1901.<sup>1183</sup>) si fondava la *Società di navigazione „Indeficienter“*.<sup>1184</sup>
- Broj radnika u Brodogradilištu neprestano je rastao, jer je rasla i potreba zbog sve većih narudžaba. Od 700 u 1907. godini, njihov se broj popeo 1910. na 1060, godine 1912. na 2100, 1913. godine na 2397.<sup>1185</sup> (1915. na 2812 a 1918 na cca 4000<sup>1186</sup>)

<sup>1168</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žihā: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 44.

<sup>1169</sup> Velid Đekić: *Amate Fiume?*, VBZ, Zagreb, 2007., str. 76.

<sup>1170</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 74.

<sup>1171</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 74.

<sup>1172</sup> <http://dicocroate2.over-blog.com/5-categorie-11198481.html>

<sup>1173</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 197.

<sup>1174</sup> Roy A. Dehn: *The Stamps and Postal History of Fiume 1600-1924*, Levenham, Suffolk 1998., str. 28.

<sup>1175</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci*, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 440.

<sup>1176</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 52: **A Pfaff si devono diversi manufatti lungo la linea che collega il Quarnero a Zagabria.**

<sup>1177</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci*, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 440.

<sup>1178</sup> Nana Palinić: *Povijesna skladišta riječke luke...*, Industrijska baština I (2003.), Pro torpedo, Rijeka 2005., str. 409.

<sup>1179</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 250.

<sup>1180</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 42. (**cit. Berger: Der Hafen von Fiume, Köln, 1936 str. 29.**)

<sup>1181</sup> Ervin Dubrović: *Merika*, MGR Rijeka 2008., str. 100.

<sup>1182</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1183</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1184</sup> Edoardo Susmel: *Fiume attraverso la storia dalle origini fino ai nostri giorni*, Fratelli Treves Editori, Milano 1919., str. 95. (**vjerojatno pogrešno jer: Zastava je madarska crveno-bijelo-zelena trobojnica s crnim natpisom 1901 u srednjoj pruzi. Brojke označuju godinu kada je tvrtka osnovana - <http://zeljko-heimer-fame.from.hr/hrvat/hr-ship1.html#hr-indef>**)

<sup>1185</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žihā: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 50.

<sup>1186</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 56.

- 1907. Ferenc Pfaff projektirao je armiranobetonska željeznička skladišta br. 31, 32 (rekonstruirano i nadograđeno) i 33 sa obodnim zidovima od opeke radi bolje izolacije.<sup>1187</sup>
- Lučki promet iznosi 1.608.700 tona (uvoz 882.900 a izvoz 725.700 tona).<sup>1188</sup>
- Preko riječke luke iselilo 48.483 iseljenika.<sup>1189</sup>

### 1908.

- Prva gradnja brodogradilišta Danubius, **torpiljarka?** (torpedo boat<sup>1190</sup>) **Triton** (klase „kaiman“) porinuta je 10 (18.<sup>1191</sup>) srpnja 1908.<sup>1192</sup>
- Prva **torpiljarka "Turul"** porinuta je s navoza brodogradilišta *Danubius* 10.7.1908. godine, a prvi **razarač "Triton"** 24. srpnja te godine. Uspjeh je bio potpun jer su isporučeni brodovi u potpunosti odgovarali postavljenim zahtjevima, dapače u vezi s preciznošću strojnog sistema i brzinom nadmašili su slične brodove što ih je gradilo iskusnije tršćansko Brodogradilište.<sup>1193</sup>
- 8.10.1908. novi školski brod **Vila Velebita** (brik škuna) uplovila prvi put u Rijeku. Time Pomorska škola u Bakru, osim što 1894. dobiva prvi školski brod za izobrazbu pomoraca na Sredozemlju (**Margita**), dobiva i prvi školski brod namjenski građen za školske potrebe (brodogradilište Howaldtswerke Kiel).<sup>1194</sup>
- The construction of submarines in Rijeka started in 1908. Nine units came to action and six were not yet ready when war was over in 1918.<sup>1195</sup>
- Još 1908. u „Secolo mensile“ čitao sam statistiku vojne snage Austro-Ugarske i Kraljevine Italije koju je pisao tada aktivni pješ. major talijanske vojske. Završavajući taj opsežan posao pisac je zašao u historiju, pa u svom djelu predviđa rasulo Austro-Ugarske monarhije, a kao uzrok navodi da je ona sastavljena najviše od slavenskih naroda, koji su već na visokom nivou kulture i sposobni da sami sobom vladaju. Slavensko nacionalno potajno gibanje i čežnja za samostalnošću opaža se već odavnina, iako je vlasti nastroje ugušiti. „Nedvojbeno je“, kaže dalje, „da nije daleko čas kad će oni (Slaveni) svoju slobodu i postići“. Nadalje kaže: „Con malincuore noi Italiani dobbiamo constatare che il mare Adriatico prima o dopo diventerà il mare jugoslavo“.<sup>1196</sup>
- 1908. i 1909. Whiteheadova tvornica gradi dvije 240-tonске podmornice *U5* i *U6* (tipa Holland<sup>1197</sup>) za austrougarsku mornaricu. Zbog nekih kvarova podmornice su stavljene u pogon tek 1910. Imale su ugrađene 3 torpedne cijevi. Kasnije je tvornica izgradila nekoliko podmornica istog tipa za Nizozemsku.<sup>1198</sup> (Nei cantieri fiumani erano stati fabbricati cinque degli otto sommergibili in dotazione all'imperial-regia marina in 1914).<sup>1199</sup>
- Vrijednost proizvodnje brodogradilišta *Danubius* iznosila je 1908. godine 7,5 milijuna kruna.<sup>1200</sup>
- U putničkoj luci postavljene su 1908. kocke od vulkanskog kamena koje su 1930. zamijenjene kockama od grimiznog porfira.<sup>1201</sup>
- In 1908 another new, large-scale plan was prepared which would have made Fiume the most modern port of the Mediterranean, according to the available documents. Although, from these latest plans nothing was carried out, at the outbreak of the World War I Fiume was the **fifth** most important port of the Mediterranean (besides Marseilles, Genova, Naples and Trieste).<sup>1202</sup>
- Lučki promet Rijeke morem iznosio je 1.486.400 tona (uvoz 659.300 a izvoz 825.300 tona).<sup>1203</sup>
- Preko riječke luke iselilo 15.322 iseljenika.<sup>1204</sup>
- Brisan iz registra posljednji jedrenjak, bark *Poscich*.<sup>1205</sup>

### 1909.

- U ožujku 1909. Cunardovim parobrodom Slavonia doputovalo je iz New Yorka šezdeset engleskih turista koji su istim brodom nastavili put prema Gibraltaru i New Yorku.<sup>1206</sup>

<sup>1187</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci*, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 441.

<sup>1188</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 42. (cit. Berger: *Der Hafen von Fiume*, Köln, 1936 str. 29.)

<sup>1189</sup> Ervin Dubrovčić: *Merika*, MGR Rijeka 2008., str. 100.

<sup>1190</sup> Dr. Mihály Krámlí Naval shipbuilding in the Danubius Shipyard in Rijeka 1906-1915, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 655.

<sup>1191</sup> Dr. Mihály Krámlí: Naval shipbuilding in the Danubius Shipyard in Rijeka 1906-1915, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 655.

<sup>1192</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 74.

<sup>1193</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žihā: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 45.

<sup>1194</sup> Grupa autora: *Školski brodovi Pomorske škole Bakar*, Pomorska škola Bakar 2009., str. 32.

<sup>1195</sup> Dr. Erwin Schatz: *Rijeka and the Austro-Hungarian Navy*, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 476.

<sup>1196</sup> Ivan V. Perović: *Critice iz okupiranog Sušaka*, Primorski štamparski zavod, Sušak 1934., str. 79.

<sup>1197</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žihā: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 64.

<sup>1198</sup> Irvin Lukežić: *Robert Whitehead engleske tvorniciat torpedo iz Rijeke*, ICR, Rijeka 2010., str. 218.

<sup>1199</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 58.

<sup>1200</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija gradanske Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 221.

<sup>1201</sup> Julija Lozzi-Barković: *Medudratna arhitektura Rijeke i Sušaka*, Adamić, Rijeka 2015., str. 405.

<sup>1202</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 9.

<sup>1203</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 42. (cit. Berger: *Der Hafen von Fiume*, Köln, 1936 str. 29.)

<sup>1204</sup> Ervin Dubrovčić: *Merika*, MGR Rijeka 2008., str. 100.

<sup>1205</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 159. (Stjepan Vekarić: *Naši jedrenjaci za dugu plovidbu kroz stoljeća*)

<sup>1206</sup> Irvin Lukežić: *George Louis Faber – britanski kraljevski konzul u Rijeci*, Vjesnik DAR 47-48/2006., str. 253.

- Ugarska vlada u Budimpešti odobrila je realizaciju Generalnog regulacijskog plana, no do 1917. plan je pretrpio mnoge izmjene predviđajući i proširenje luke. Taj plan, poznatiji kao *Piano rosso*, zbog rata nije ostvaren. Izgrađena je trafostanica u skladištu br. 19 (prva je trafostanica izgrađena vjerojatno dolaskom električne struje u luku, a do II. svjetskog rata bilo je u luci jedanaest trafostanica priključenih na visoki napon od 5 KV).
- 1909. Viktor Garády (Vittorio Gauss) piše kako je ovih dana ulovljen na Kvarneru morski pas dužine blizu šest metara.<sup>1207</sup>
- Najveći graditeljski pothvat ikad izведен u Rijeci, kompleks *Metropolis* (1909. - 1914.) od pet skladišta (br. 18-22, specifične mađarske inačice secesijskog stila koja se koristi dekorativnim elementima narodne umjetnosti<sup>1208</sup>), postavila je grupe arhitekata i inženjera Wehlera, Rolberitza, Berenyja, Bele Enyedija, Baranyaja, Pristera, Celligoja i Träxlera. (Idejni začetnik sklopa je vjerojatno Ferenc Pfaff.<sup>1209</sup>). Dva više od 300 m duga niza skladišta, smještena paralelno s obalom, tvore ulicu zahvaljujući 1914. pridodanom modernom nizu zatvorenih mostova – pasaža za komunikaciju među zgradama, historicističkog općeg dojma. Skladišta obiluju detaljima dekoracije mađarske secesije, što ih čini jedinstvenim u svijetu. U doba izgradnje Metropolis je bio osobito funkcionalan sklop iz eksperimentalno primijenjenog armiranog betona, s konstrukcijom velike nosivosti (1500 do 2000 kg/m<sup>2</sup>), potpuno moderne unutrašnjosti.<sup>1210</sup>
- Lučko skladište br. 17 na Visinovom gatu, izgrađeno je 1906.-09. prema projektu Feranca Pfaffa. Stilski pripada preteći moderne – protoracionalizmu.<sup>1211</sup>
- Tra il 1909 e 1914 sorge il complesso di cinque magazzini, collegati da sei ponti posti in senso perpendicolare.<sup>1212</sup>
- Lučki promet Rijeka morem iznosio je 1.613.700 tona (uvoz 842.300 a izvoz 773.100 tona).<sup>1213</sup>
- Preko riječke luke iselilo 35.224 iseljenika.<sup>1214</sup>
- Rijeka nema više jedrenjaka ali ima 61 parobrod sa 105.818 tona.<sup>1215</sup>

### 1910.

- Izgrađeno željezničko skladište u Krešimirovoj (arh. Ignac Berenyi).<sup>1216</sup>
- Vrijednost proizvodnje brodogradilišta *Danubius* iznosila je 1910. godine nešto više od 5,0 milijuna kruna. Komora ukazuje na nedovoljnu državnu potporu i preferiranje trščanskih brodogradilišta.<sup>1217</sup> *Danubius* je te godine zapošljavao oko 2.000 radnika a gradio torpiljarki, 6 razarača, 3 krstarice i bojni brod Szent Istvan.<sup>1218</sup> (Između 1910. i 1912. uspješno je okončana daljnja modernizacija brodogradilišta, uklonjene su brdske kosine, nasuta obala, izgrađena dva nova navoza, dva željezna mosta, niz radionica, priručne ambulante, vatrogasna zgrada, a cjelokupni je prostor proširen.<sup>1219</sup>)
- U Kraljevici je 1909./10. izgrađen novi ploveći dok za riječku luku.<sup>1220</sup>
- Nel 1910 venne messo in funzione un nuovo cantiere natante statale, lungo 75 metri con una capacita di elevazione di 3.750 tonnellate.<sup>1221</sup>
- Već nakon 1910. godine počela je gradnja ratnih brodova na temelju vlastitih nacrta čemu je svojim udjelom pridonijelo i riječko Brodogradilište. Krstarica "Novara", razarači klase "Tatra", torpedni čamci na turbinski pogon i, poslije građene, podmornice bili su izvođeni na temelju nacrta vlastitog brodogradilišnog biroa.<sup>1222</sup>
- In 1910. the statistics said: In the Austro-Hungarian Monarchy existed 12 different languages: in the k.u.k. Kriegs-marine there were: 34% Croatian and Slovenia speaking sailors, 20% Hungarian, 17% German speaking, 14% Italian, 11% Czechoslovakian, 4% Polish, Romanian and Ruthenian speaking sailors.<sup>1223</sup>
- The Hungarian Naval Yearbook from 1910 lists 32 significant factories in Fiume, which covered all the areas of the industry. 21 foreign states had consulates in Fiume and among them there were six from overseas.

<sup>1207</sup> *Rijeka i mađarska kultura*, Filozofski fakultet – DAR, Rijeka 2004., str. 51.

<sup>1208</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci*, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 437.

<sup>1209</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci*, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 437.

<sup>1210</sup> Marijan Bradanović i Daina Glavočić: *GRADITELJSKA BAŠTINA* (<http://www.kvarner.hr/kultura/index.html>)

<sup>1211</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci*, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 437.

<sup>1212</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 52.

<sup>1213</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 42. (cit. Berger: *Der Hafen von Fiume*, Köln, 1936 str. 29.)

<sup>1214</sup> Ervin Dubrovčić: *Merika*, MGR Rijeka 2008., str. 100.

<sup>1215</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 250.

<sup>1216</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 250.

<sup>1217</sup> Igor Karaman: *Industrijalizacija grada Hrvatske (1800-1941)*, Naprijed, Zagreb 1991. str. 221.

<sup>1218</sup> Zorko Kos: *Povijest kanalizacionih sustava Rijeke*, Nakladni zavod Globus, Zagreb 2008., str. 21.

<sup>1219</sup> Nana Palinić: *Arhitektonska baština Brodogradilišta Danubius / Ganz-Danubius / Cantieri Navalni del Quarnaro / 3. Maj, Pro Torpedo Rijeka, 2012. 379-402.*

<sup>1220</sup> Igor Karaman: *Razvoj stanovništva i privrede u urbanom sustavu grada Rijeke...*, Historijski zbornik, god. XXXIX, 1986., str. 118.

<sup>1221</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 115.

<sup>1222</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žiba: *Mrtva mora (istraživanja)*, Zagreb – Budimpešta 2002., str. 49.

<sup>1223</sup> Dr. Erwin Schatz: *Rijeka and the Austro-Hungarian Navy*, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 484.

Eleven shipping companies operated with 61 ocean-going steamships. Together with the ships not registered in Fiume, Hungary had 105 steamships over 100 tons.<sup>1224</sup>

- Nel 1910, proveniva dall'Ungheria il 75% delle merci spedite dai moli di Fiume; in senso inverso, risultava diretto in Ungheria l'86% delle merci sbarcate sui suoi moli.<sup>1225</sup>
- 1910. je proradila termoelektrana današnjeg brodogradilišta 3 maj.<sup>1226</sup>
- U luci je postavljena prva dizalica s električnim pogonom (proizvedena u mađarskoj tvrtci *Fekete*), koja je imala portalno postolje koje se moglo voziti po tračnicama uzduž obale. Do početka II. svjetskog rata u riječkoj je luci bilo ukupno 39 dizalica s električnim pogonom različite nosivosti, od 1.500 do 6.000 kilograma.
- All'inizio degli anni 1910 fu costruito un magazzino a diversi piani con strutture di cemento armato. I magazzini pubblici provvisti di uno spazio di magazzinaggio pari a mq 118 mila, potevano accogliere 13 mila vagoni di merce. Negli spazi aperti del magazzino si potevano collocare i carichi di 6.800 carrozze ferroviarie.<sup>1227</sup>
- Già nel 1910 risultavano registrati nel porto di Fiume più di cento piroscafi, per oltre centomila tonnellate, e cento navi a vela. Tutta una popolazione era legata a quei traffici, fino alle agenzie di trasporto, alle società di navigazione, ai provveditori marittimi, alle banche, alle compagnie di assicurazione, e così via.<sup>1228</sup>
- The number of ships registered at Fiume rose from 127 in 1910 to 166 in 1913, and the net tonnage from 110.116 in the former to 142.223 in the latter year.<sup>1229</sup>
- 1910. riječki brodovlasnici posjeduju 59 brodova u dugoj plovidbi sa 102.000 tona i 55 brodova male obalne plovidbe sa ukupno 7.418 tona.<sup>1230</sup>
- 1910. tonaza brodova ušlih u riječku luku iznosi 2.371.167 (Trst 4.198.625).<sup>1231</sup>
- Lučki promet (morem) iznosi 1.526.100 tona.<sup>1232</sup> (uvoz 697.200 a izvoz 828.900 tona<sup>1233</sup>)
- Promet luke Rijeka 1910. iznosio je 1.526.200 tona (uvoz 697.300 a izvoz 828.900 tona).<sup>1234</sup>
- Preko riječke luke iselilo 37.506 iseljenika.<sup>1235</sup>
- 1910. izvezeno je 61.000 t magnezita (1901. - 6.000 t, 1905. - 19.000 t., ponajviše u SAD.).<sup>1236</sup>
- 1910. uvezeno je 76.000 t fosfata (1901. - 12.000 t, 1905. - 25.000 t., uglavnom iz Tunisa, SAD, Indije.)<sup>1237</sup>
- Uvezeno 125.000 t. sirove riže.<sup>1238</sup>
- Od 1901.-1910. pomorski promet Rijeke iznosio je 13.798.000 tona (uvoz 5.969.900 t, izvoz 7.828.100 t.).<sup>1239</sup>
- Come scrisse uno dei più importanti storici italiani di Fiume, Silvino Gigante, il periodo che va dal 1910 alla fine del 1918, fu uno dei più tristi e difficili della storia di Fiume.

### 1911.

- Nel 1911 gli stabilimenti maggiori erano i seguenti, col numero di operai indicato fra parentesi: Manifattura tabacchi (2042), Cantiere Ganz-Danubius (4387), Silurificio (981), Pilatura (593), Raffineria oli minerali (383), due oleifici (123 e 103), Fabbrica prodotti tannici (119), due fabbriche di prodotti chimici (115 e 69), Tostatura di caffè (99), Fabbrica parchetti (77), Fabbrica cordaggi (74), Fonderia Cussar (53), Stabilimento Lazarus per riparazioni navali (84), Usina a gas (71), la Tipografia Mohovich (63), ed altri 17 stabilimenti ognuno con più di 21 e meno di 50 operai.<sup>1240</sup>
- Sulla Piazza Elisabetta hanno sede la Borsa mercantile, la Regia Pretura, il Circolo fiumano dei cacciatori, il *Caffè Adria*, la birreria *Alle tre corone*, la latteria M. Fleischhaker, en elegante salone da barba, la Società di navigazione a vapore Serafino Topić e Comp., le filiali della Mediterranean and New York Steamship Com. e della Società di navigazione a vapore "Puglie".<sup>1241</sup>

<sup>1224</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 9.

<sup>1225</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 24.

<sup>1226</sup> Elektroprivreda Rijeka 1881.-1947.-2007., Rijeka 2007., str. 185.

<sup>1227</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 115.

<sup>1228</sup> Paolo Santarcangeli: *Il porto dell'aquila decapitata*, Del Bianco editore, Udine 1988., str. 151.

<sup>1229</sup> Austria-Hungary: Croatia-Slavonia..., Great Britain Foreign Office, H.M. Foreign Office, 1920., str. 70.

<sup>1230</sup> Kiril Pajkurić: *Grad na Rječini*, Jadroagenzi br. 29/1979., str. 16.

<sup>1231</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 74.

<sup>1232</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 242.

<sup>1233</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 42. (cit. Berger: *Der Hafen von Fiume*, Köln, 1936., str. 29.)

<sup>1234</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 112.

<sup>1235</sup> Ervin Dubrović: *Merika*, MGR Rijeka 2008., str. 100.

<sup>1236</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 103.

<sup>1237</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 103.

<sup>1238</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 244.

<sup>1239</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 100.

<sup>1240</sup> Guido Depoli: *La Provincia del Carnaro*, Editrice La Società di Studi Fiumani, 1928., str. 217: cit. 20) Thirring - A magyar varosok statisztikai evkonyve - Budapest 1912, pag. 300-308.

<sup>1241</sup> Giacomo Scotti: *Fiume cent'anni e più secoli alle spalle*, Rijeka 2011., str. 71.

- The *Adria* Steamship Company held the service between Fiume, the west Mediterranean, Morocco, Brazil, Continent and the United Kingdom. The export in the year 1911, amounted to about 6 million cwts of merchandise; the import to 1.680.000 cwts.<sup>1242</sup>
- Assodato che l'area del territorio del Comune di Fiume è di appena 20,56 chilometri quadrati e quella della zona urbana di 5,70 kmq, le cifre ci dicono ancora che il porto di Fiume è il cuore pulsante di tutta la vita economica; esso occupa oggi (1911) il **decimo** posto nel traffico marittimo dei porti europei.<sup>1243</sup>
- Promet luke Rijeka morem iznosio je 1.637.100 tona (uvoz 779.700 a izvoz 957.400 tona).<sup>1244</sup>  
(na str. 49. iste knjige = 1.653.449 tona?)
- Promet luke Rijeka 1911. iznosio je 1.737.100 tona (uvoz 779.700 a izvoz 957.400 tona).<sup>1245</sup>
- Promet luke Rijeka 1911. iznosio je 16.918 brodova i 2.805.000 tona.<sup>1246</sup>
- The principal imports in 1911 (Weight in 1.000 metric tons) were: Asphalt 1,5, Cement 36, Coal 158, Cotton 10,3, Fruit 16, Jute 17, Maize 32, Oil seeds 29, Phosphates 82, Pyrites 10, Rice 129, Sulphur 11, Wine 24.<sup>1247</sup>
- The principal exports in 1911 (Weight in 1.000 metric tons) were: Beans 25, Cement 12, Cereals 160 (Flour 58, Wheat 17, Barley 10, Maize 40, Oats 7, Rice, shelled 28), Magnesite 46, Paper, cellulose 16, Petroleum 11, Sugar 142, Timber 292 (Oak, beech and fir. – Staves 18, Squared 22, Sawn timber 206), Oak extract 911, Sleepers 35).<sup>1248</sup>
- 1911. u riječku je luku uplovilo 16.918 brodova (ukupne tonaže 2.805.000 tona).<sup>1249</sup>
- In 1911, 33.981 vessels were entered and cleared, of which 97,51% were steamers and 2,49% sailing ships. The greater number of the ships using Fiume naturally sailed under Hungarian flag, which in 1911 flew over 36,2% of the imports arriving at the port and over 53,9% of the exports leaving it. Austrian ships carried 36% of the imports and 23,1% of the exports; British 19,1% and 12,6%, Italian 4,6% and 7,9%, and ships of other nationalities, chiefly Greek and German, 4,1% and 2,5%.<sup>1250</sup>
- Preko riječke luke iselilo 18.326 iseljenika.<sup>1251</sup>
- The emigrants embarked in 1911 were 18.300 (against 37.000 in 1910), the returned numbered 6812.<sup>1252</sup>

## 1912.

- 29.1.1912. u brodogradilištu „Ganz & Co. Danubius“ položena je kobilica broda *Szent Istvan*.
- 5.5.1912. u riječku luku uplovio je brod *Carpathia* nakon što je sudjelovao u spašavanju brodolomaca sa *Titanica* i u New Yorku ih iskrcala. Tada je u Rijeku stigao i prsluk za spašavanje sa *Titanica*, jedini u Europi. Danas se nalazi u PPMHP.
- Izgrađena hala za gradnju brodova u brodogradilištu Danubius u Via del Industria (Liburnijska 10).
- Luka Rijeka sa 2,5 mil tonaže brodova koji su uplovili (GT a MT = 1.975.400) na 14. mjestu<sup>1253</sup> u Europi (prvi London sa 18,7 mil. tona). (Nel 1912, con 19,8 milioni di quintali di merci trattate, la città del Quarnero risulterà essere il **quinto** porto nel Mediterraneo e il **decimo** d'Europa<sup>1254</sup>).
- Promet luke Rijeka morem iznosio je 1.975.400 tona (uvoz 878.300 a izvoz 1.097.100 tona).<sup>1255</sup>  
(na str. 49. iste knjige = 1.971.282 tone?)
- In 1912 the exports and imports through the port of Fiume reached a total of 3,882,183 tons, of which Croatia was responsible for only four percent.<sup>1256</sup>
- The principal imports in 1912 (Weight in 1.000 metric tons) were: Asphalt 17, Cement 30, Coal 145, Cotton 11, Fruit 16, Jute 15, Maize 96, Oil seeds 21, Phosphates 92, Pyrites 13, Rice 116, Sulphur 12, Wine 37.<sup>1257</sup>
- The principal exports in 1912 (Weight in 1.000 metric tons) were: Beans 36, Cement 9, Cereals 170 (Flour 67, Wheat 17, Barley 14, Maize 46, Oats 10, Rice, shelled 16), Magnesite 54, Paper, cellulose 18, Petroleum 10,

<sup>1242</sup> *The Port of Fiume and its Future...*, Fiume Editorial Society, Fiume 1922., str. 19.

<sup>1243</sup> Giacomo Scotti: *Fiume cent'anni e più secoli alle spalle*, Rijeka 2011., str. 147.

<sup>1244</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 42. (Berger: *Der Hafen von Fiume*, Köln, 1936 str. 29.) a na str. 49. = **1.653.449 t.**

<sup>1245</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>1246</sup> Šime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti* (Vjesnik PAR, 38/96), Rijeka 1996., str. 185. (*cit. Bičanića, Važnost Rijeke...* str. 173.-174.)

<sup>1247</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 74.

<sup>1248</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 72.

<sup>1249</sup> Šime Peričić: *Pomorstvo Senja u prošlosti*, Vjesnik PAR 38/1996., str. 185.

<sup>1250</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 70.

<sup>1251</sup> Ervin Dubrovčić: *Merika*, MGR Rijeka 2008., str. 100.

<sup>1252</sup> *The Port of Fiume and its Future...*, Fiume Editorial Society, Fiume 1922., str. 19.

<sup>1253</sup> <http://dicocroatie2.over-blog.com/5-categories-11198481.html>: en 1912, la situation pour l'Europe était la suivante: 1- Londres (18,7 millions de tonnes), 2 - Liverpool (15,1), 3 - Anvers (13,7), 4 - Hambourg (13,5), 5 - Rotterdam (12), 6 - Marseille (9,6), 7 - Naples (8,9), 8 - Gênes (7,1), 9 - Le Havre (4,9), 10 - Trieste (4,5), 11 - Brême (4,2), 12 - Barcelone (3,6), 13 - Alexandrie (3,5), 14 - Alger (3,4), 15 - Amsterdam (2,8), 16 - Rijeka (2,5)... Le port se situa en 8ème position pour le trafic en 1914.

<sup>1254</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 26 (cifri. Roberta Andreotti in *Fiume XII* (1992), n. 23. pp 29 ss).

<sup>1255</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 42. (Berger: *Der Hafen von Fiume*, Köln, 1936 str. 29.) a na str. 49. = **1.971.282 t.**

<sup>1256</sup> Warren Whitney: *The just claims of Italy...*, str. 40.

<sup>1257</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 74.

Sugar 313, Timber 302 (Oak, beech and fir. – Staves 20, Squared 20, Sawn timber 215), Oak extract 9, Sleepers 38).<sup>1258</sup>

- Preko riječke luke iselilo 22.874 iseljenika.<sup>1259</sup>
- Preko riječke luke iselilo 22.874 iseljenika.<sup>1260</sup>
- Se nel 1870 il traffico di Fiume è un ventesimo di quello triestino, attorno al 1900 risulta pari a un ottavo, per arrivare a due terzi nel 1912.<sup>1261</sup>
- U pomorskom prometu 1900.-1912. Rijeka je jača od Venecije i drži se na približnoj liniji s Amsterdamom.<sup>1262</sup>

### **1913.**

- Durante la Prima Guerra Mondiale ove il fondale degrada lentamente e all'altezza di Pioppi, venne pescato un rombo di quasi un metro di lunghezza e circa 15 kg.<sup>1263</sup>
- Nel novembre del 1913, nei cantieri navali “Danubius” di Fiume, accade un tragico incidente per il quale persero la vita 3 operai e rimasero feriti diversi. Il fatto avviene durante la costruzione della impalcatura attorno alla futura SMS Szent István (Seiner Majestät Schiff, che in lingua tedesca sta per “Nave di Sua Maestà”) corazzata della k.u.k. Kriegsmarine (Imperiale e Regia Marina austro-ungarica). “La Bilancia”, anche in questo doloroso episodio, si pone al servizio del lettore con articoli quali *Gli operai non sono carne da macello, Il processo per la catastrofe al Danubius. L'impresario Gerla accusato di uccisione e ferimento colposo* e altri ancora.<sup>1264</sup>
- 23. studenoga<sup>1265</sup> 1913. iz riječkog brodogradilišta "GANZ & CO. DANUBIUS" (koje je na 176.000 m<sup>2</sup> raspolagalo sa 4 navoza i 2300 (2500<sup>1266</sup>) radnika<sup>1267</sup>) porinuta je krstarica "HELGOLAND", 3.500 t istisnine, narudžba austro-ugarske carsko-kraljevske ratne mornarice. (The keel was laid on October 28, 1911.<sup>1268</sup>)
- The following figures show how small the commercial interests which Italy possess in Fiume; in 1913 one has imported into Fiume from Italy and her colonies: 93.890 tons (10,2%) 17.281,294 kronen (8,09%) and exported to Italy and Italian colonies 212.274 tons (17,97\$) worth 34.248.538 kronen (11,81%). Consequently Italy was surpassed by Great Britain and came also after official traffic of Austria-Hungary. Immediately after Italy came France and traffic with the United States of America. It is worth to remark that the value of the American importations is superior to that of Italy.<sup>1269</sup>
- Sino all'inizio della Grande Guerra l'Ungheria investì enormi somme, circa 260 milioni di corone, a Fiume. L'incremento degli introiti statali di Fiume (imposte dirette, dazio), nello stesso tempo, superò quello delle spese, il cui ammortamento si realizzò entro il 1903.<sup>1270</sup>
- La marina mercantile ungherese si era assicurata una larga prevalenza nel movimento del porto fiumano, raggiungendo nel 1913 il 49,63% del totale, contro 29,76 delle Compagnie Austriache, il 12,22 di quelle inglesi ed il 6,40% di quelle italiane. Ed un ulteriore incremento si ebbe a partire da 1913, in seguito alla stipulazione di nuovi accordi di lunga durata con le maggiori società di navigazione.<sup>1271</sup>
- Nel 1913 a Fiume le importazioni superavano notevolmente le esportazioni.<sup>1272</sup>
- In 1872 the whole traffic of the port was “only” 23 million Crowns while in the last peace year (1913) it was more than twenty times of it, 478 million Crowns. The last building period of the port was finished in the first years of the turn of the century, and then there were only small constructions made. In 1908 another new, large-scale plan was prepared which would have made Fiume the most modern port of the Mediterranean, according to the available documents. Although, from these latest plans nothing was carried out, at the outbreak of the World War I Fiume was the fifth most important port of the Mediterranean (besides Marseilles, Geneva, Naples and Trieste).<sup>1273</sup>
- Between 1891 and 1913, 33 vessels of 3.985 tons were built for Hungarian account in Austria and 74 vessels of 130.360 tons in Great Britain.<sup>1274</sup>

<sup>1258</sup> Croatia-Slavonia and Fiume, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 72.

<sup>1259</sup> Ervin Dubrović. Merika, MGR Rijeka 2008., str. 100.

<sup>1260</sup> Ervin Dubrović. Merika, MGR Rijeka 2008., str. 100.

<sup>1261</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 58.

<sup>1262</sup> Slobodan Štampar: *Borba jedrenjača s parobrodima*, Historijski zbornik, Nakladni zavod Hrvatske, 1949., str. 75.

<sup>1263</sup> Francesco Gottardi: *Come mangiavamo a Fiume*, Treviso 2005, str. 87.

<sup>1264</sup> Gianfranco Miksa: *I giornali italiani a Fiume dal 1813 al 1945. Analisi e linee di sviluppo*, Trieste 2011/2012., str. 98.

<sup>1265</sup> Nikolaus A. Sifferlinger: “Helgoland” and “Novara” – Famous cruisers built in Rijeka, Industrijska baština II (2005.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 318.

<sup>1266</sup> Veperdi András: FIUME ÉS A MAGYAR KERESKEDELMI TENTERÉSZET (<http://www.mateinfo.hu/fiume-1.php>)

<sup>1267</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 85.

<sup>1268</sup> Erwin F. Sieche and Nikolaus A. Sifferlinger: *Naval Shipbuilding at Ganz-Danubius in Rijeka from 1905 till 1918...*

<sup>1269</sup> Voinovitch, Lenac, Belić, Šišić: *The question of the Adriatic - Fiume (Rijeka)*, Paris 1919., str. 32.

<sup>1270</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 123. (cit. Eperjesi-Krámlí: *Magyarország és Fiume*, str. 13.)

<sup>1271</sup> Ileana Fedele: *Il porto di Fiume e la politica marittima ungherese (1869-1913)*, FIUME 23., Roma 1992., str. 26.

<sup>1272</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 120.

<sup>1273</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 8.

<sup>1274</sup> Croatia-Slavonia and Fiume, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 67.

- Si può dire che il porto cambiò completamente fisionomia: basti considerare che mentre nel 1913 copriva complessivamente uno specchio d'acqua di circa sessanta ettari, nel 1870 non arrivava a sei ettari.<sup>1275</sup>
- 1913. u riječku luku prispjelo 9.536 brodova ukupne nosivosti 2,892.538 tona.<sup>1276</sup> (2.892.538 NRT<sup>1277</sup>)
- In 1913, 31.381 vessels were entered and cleared, of which 27.923 steamers and 3.458 sailing ships.<sup>1278</sup>
- Od 1880. nadalje progresivno raste lučki promet. Od 231.300 tona pretovara (1880.) godišnji učinak popeo se na 1.244.500 tona (1900.) da bi 1913. dostigao 2.096.841 tonu. Pri tome je riječka luka dobila izraziti karakter tranzitne luke.<sup>1279</sup>
- Promet luke Rijeka morem iznosio je 2.096.800 tona (uvoz 922.900 a izvoz 1.173.800 tona).<sup>1280</sup> (na str. 49. iste knjige = 2.096.900 tona?) (izvoz + izvoz = 2.096.700 t<sup>1281</sup>) (uvoz 922.592 a izvoz 1.173.882 t<sup>1282</sup>)
- 1913 (Fiume and Susak) Import Tons: By Rail 1,314,780, By Sea 922,960 = Total 2,237,740 tons.  
Export: By Rail 625,877 tons, By Sea 1,173,883 tons = Total 1,799,760 tons.<sup>1283</sup>
- Promet luke Rijeka 1913. iznosio je 2.108.500 tona (uvoz 927.500 a izvoz 1.181.000 tona).<sup>1284</sup>
- **Riječka luka je po ukupnom prometu** 2.096.842<sup>1285</sup> t. osma<sup>1286</sup> (deveta)<sup>1287</sup> u Europi. (Navi entrate e uscite 19.051 - tonnellaggio 5.791.272<sup>1288</sup>). Uplovilo je 9.536 brodova.<sup>1289</sup> Osamdeset posto od ukupnog prometa bila je roba iz/za Mađarsku. Najviše se izvozio šećer (oko 390.000 t<sup>1290</sup>), drvo (300.000 t<sup>1291</sup>) i žitarice a uvozio ugljen (ugljen i koks iz Engleske čine 2/3 ukupnog uvoza<sup>1292</sup>), riža, fosfati, kukuruz, uljarice i pirit.
- Po prometu je luka 1913. osma u Europi.<sup>1293</sup>
- The figure for 1913 were 2.097.000 tons, which represented an improvement of 119% on the average figures for 1890-1899; but during the same period Bremen, Trieste, Hamburg and Venice had all made appreciably greater progress. Trieste could claim an increase of 171%.<sup>1294</sup>
- Nel 1913 il porto importò merci per 1 milione 300 mila tonnellate e ne esportò per circa mezzo milione.<sup>1295</sup>
- The traffic of passengers is also not without importance. The statistics of the Croato-Hungarian Navigation Company tell us that there have come in 1913, 763.257 passengers from the Croatian Littoral, from Istria, from the islands and from Dalmatia, There have started for the same places: 762.625. These passengers are for the greatest part Yougoslavs who, by their presence, animated commercial life of Fiume but among these was a good number of visitors of our sea-resorts: Kraljevica, Tzrkvenitza, Selzi, Novi, Opatia, Lovrana, Bashka, Rab, Losinj, who were coming there mostly from Yougoslav regions and then from Hungary, Bohemia and Poland, finally even from Austria; but here have never been any visitors from Italy or from Abroad.<sup>1296</sup>
- Preko riječke luke iselio 21.981 iseljenik.<sup>1297</sup> Od 1903. do 1913. iselilo 317.638 iseljenika, a prvi brod je za New York iz Rijeke isplovio 14.11.1903. sa samo 53 putnika. Bila je to *Aurania*, jedan od jedanaest brodova engleskog brodara Cunard Line, koji je imao monopol na prijevoz iseljenika iz Ugarske.<sup>1298</sup> Brodovi su isplopljavali svaki drugi petak, karte su iznosile 180 i 200 kruna.
- U Rijeci registrirana 134 parobroda sa 142.639 tona nosivosti.<sup>1299</sup>

<sup>1275</sup> Ileana Fedele: *Il porto di Fiume e la politica marittima ungherese (1869-1913)*, FIUME 23., Roma 1992., str. 25.

<sup>1276</sup> Daniel Patafia: *Prilike gospodarstva grada Rijeke 1918.-1924.*, Ekonomski i ekohistorija, Zagreb 2005., str. 120.

<sup>1277</sup> Pomorski zbornik, JAZU 1962., str. 278.

<sup>1278</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 70.

<sup>1279</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1280</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 42. (cit. Berger: *Der Hafen von Fiume, Köln*, 1936., str. 29.)

<sup>1281</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalic: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>1282</sup> Guido Depoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno IV, I semestre, Fiume 1926., str. 43.

<sup>1283</sup> [www.hungarianhistory.com](http://www.hungarianhistory.com) (FIUME str. 443.)

<sup>1284</sup> Igor Karaman: *Jadranske studije*, ICR, Rijeka 1992., str. 112.

<sup>1285</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 185: najveći promet luke pod Mađarskom a koji Italija nije dosegla ni do 50%

<sup>1286</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 231: *iza Hamburga, Antwerpena, Rotterdama, Marseillea, Genove, Trsta i Venecije.*

<sup>1287</sup> Lóránt Balí: *The Historically Changing Role of Port Rijeka in the Hungarian Context (1719–1941), with a Special View on Trieste*, Central European paper, str. 26.

<sup>1288</sup> <http://www.arcipelagoadiatico.it/storia/fiume/FIUME.html> (str. 36)

<sup>1289</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 48.

<sup>1290</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 243.

<sup>1291</sup> Igor Žic: *Riječki orao, venezijanski lav i rimska vučica*, Adamić, Rijeka 2003., str. 115.

<sup>1292</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 243.

<sup>1293</sup> Igor Žic: *Kratka povijest Rijeke*, Adamić, Rijeka 2006., str. 105

<sup>1294</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 46.

<sup>1295</sup> Silvio Mazzaroli: *La Venezia Giulia e le città che portiamo nel cuore*, Redazione de L'Arena di Pola, Trieste 2009, str. 99.

<sup>1296</sup> Voinovitch, Lenac, Belić, Šišić: *The question of the Adriatic - Fiume (Rijeka)*, Paris 1919., str. 30.-31.

<sup>1297</sup> Ervin Dubrović: *Merika*, MGR Rijeka 2008., str. 100.

<sup>1298</sup> Nedra Valerjev Ogurlić, *Novi list*, Rijeka 11. siječnja, 2009: str. 7: Zbog Cunardove koncesije koja vrijedi samo za ugarske iseljenike, a ne i za austrijske, oni s otoka i iz obližnjih zapadnih predjela uopće ne mogu biti ukrcani. No ni Primorci koji su ugarsi državljeni uglavnom ne odlaze iz Rijeke, a glavni je razlog visoka cijena karata koja i dvostruko premašuje cijenu karata u drugim lukama. Stoga Primorci najviše iseljavaju iz Le Havrea, Southamptona i Antwerpena.

<sup>1299</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 231.

- In 1913, of the nearly eight thousand ships that passed through the harbour of the city, just over two hundred flew the Italian flag. In the same year, of the nearly three million tons of merchandise handled in port, only about one hundred fifty thousand came from Italy.<sup>1300</sup>
- In base a dati statistici, alla vigilia della prima Guerra Mondiale, il porto fiumano contava 6300 metri di riva, 62,2 ettari di bacino e 61 ettari di superficie sulla terraferma ed il traffico di merci raggiunse il record di due milioni di tonnellate, per il settanta per cento rappresentate da zucchero, legname e grano, che costituivano le principali esportazioni ungheresi.<sup>1301</sup>
- Od 12 domaćih linija duge plovidbe, 10 mediteranskih i 32 jadranske koliko ih je Rijeka imala u 1913. godini, u 1924. godini ostale su samo 2 linije duge plovidbe, te 5 mediteranskih i 8 jadranskih linija. Rimskim sporazumom Rijeka je bila potpuno odrezana od svog prirodnog zaleđa pa je njena privreda između dva rata bila u stalnom opadanju.<sup>1302</sup>
- On the eve of the war Hungary was spending six or seven million gold crowns a year to subsidize her merchant marine and had invested over three-quarters of a billion crowns on elaborate harbor works, warehouses and railroad yards at Fiume, her one port. Important results had been achieved. The sea-borne trade of Fiume in 1913 reached about 2,250,000 tons and had begun seriously to rival that of Austria's port, Trieste.<sup>1303</sup>
- In peacetime, the British coal was one of the most important Fiume's import goods.<sup>1304</sup>

**Riječani koji su rođeni 1913. i koji su doživjeli 1991. promijenili su 6 država: Austro-Ugarsku, Slobodnu Državu Rijeku, Kraljevinu Italiju, Treći Reich (Njemačku), DF/FNR/SFR Jugoslaviju, Republiku Hrvatsku te jednu regenciju (Reggenza Italiana del Carnaro).**<sup>1305</sup>

**(In 170 anni, la città aveva avuto dodici regimi politici diversi.)<sup>1306</sup>**

#### **1914.**

- 17 siječnja 1914. u riječkom brodogradilištu *Danubius* porinut je u more *Szent Istvan*, najveći ratni brod ikad sagrađen na navozima ovoga kraja. Gradnja bojnog broda "Szent István" bila je dotad najkrupniji zadatak riječkih brodograditelja. Zbog istodobnih radova na širenju Brodogradilišta, ali vjerojatno i zbog nedostatka iskustva u takvoj gradnji, otegli su se radovi na trupu. Kobilica je postavljena 29.1.1912., porinuće je obavljeno 17.1.1914., a brod je dovršen početkom 1916. godine. "Szent István" je bio dugačak 152 a širok 27,3 metra s gazom od 8,3 metara, deplasmana 22.500 tona. Posada je brojala 1080 članova. Potpuno naoružani brod stajao je 60,6 milijuna kruna, od čega je trup bio vrijedan 5 milijuna, strojevi 6 milijuna a električna postrojenja 2 milijuna kruna. Dobavu topova i oklopnih limova obavila je austrijska industrija. Porinuću "Szent Istvána" prisustvovali su najviši predstavnici monarhije i 30 jedinica ratne flote.<sup>1307</sup>
- Hungarian merchant marine, March 1914: *Adria* (Fiume) 34 vessels, 75.442 GT, *Ungaro-Croata* (Fiume) 47 vessels, 17.424 GT, *Ungaro-Croata Tramp Service* (Fiume) 6 vessels, 22.666 GT, *Levante* (Fiume) 12 vessels, 42.156 GT, *Oriente* (Fiume) 6 vessels, 26.405 GT and *Atlantica* (Budapest) 5 vessels, 3.725 GT. Total 121 vessel, 331.653 GT.<sup>1308</sup>
- Fiume was really the Hungarian port as 93% of its trade to the outbreak of the war in 1914 was Hungarian.<sup>1309</sup>
- Loligo (lat. Lignja) je prva podmornica u svijetu za isključivo znanstvene svrhe. Projektirana je u riječkom Whiteheadu, sagrađena u brodogradilištu Danubius Werft Fiume, današnjem 3. Maju i porinuta u more 14.7.1914. godine. Minijaturna je podmornica ime dobila 1913. godine prema latinskom nazivu za lignju *Loligo (vulgaris)*. Njen „otac“ bio je Dr Paul Schottländer, suosnivač i počasni senator Sveučilišta Breslau (Wroclaw), jedan od najbogatijih ljudi Pruske, filantrop i zoolog, mecena Zoologische Station Rovigno (danasa Centra za istraživanje mora u Rovinju). Dr. Schottländer platio ga je 153.000 lira i predviđalo se da će podvodno čudo tehnike prvih pet godina istraživanja koristiti za njegove znanstvene projekte, nakon čega je trebao biti predan na raspolaganju stanici u Rovinju. Dužina "Loliga" bila je 12,24 metra, maksimalna širina 2,7 metara, gaz 2,13 m sprijeda, 2,23 m na krmi, površinski deplasman 44,1 tona, 50 tona podvodni deplasman. Pokretao ga je elektromotor snage 30 KS i mogao je dostići brzinu od 4 milje na sat na površini te 7 milja na sat u uronu. Uz tri člana posade (zapovjednika, kormilara i inženjera) bilo je mjesta za još dvije do tri osobe, uključujući jednog ronioca. Procijenjena dubina urona bila je 50 metara. Za ronioca je bila napravljena posebna komora te otvor za

<sup>1300</sup> Michael A. Ledeen: *D'Annunzio: the First Duce*, Baltimore 1977, str. 23.

<sup>1301</sup> [http://www.trieste.com/cultura/news/il\\_porto\\_di\\_fiume.html](http://www.trieste.com/cultura/news/il_porto_di_fiume.html)

<sup>1302</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1303</sup> <http://www.foreignaffairs.com/articles/68812/hamilton-fish-armstrong/hungarys-access-to-the-sea>

<sup>1304</sup> Gábor Zsigmond: *The Hungarian merchant navy in World War I*, Budapest 2011. (pdf)

<sup>1305</sup> Rijeka je kratko od 29.10.1918. bila pod Državom SHS (glavni grad Zagreb) koja se uklopila u Kraljevinu SHS 1.12.1918.

<sup>1306</sup> Paolo Santarcangeli: *Il porto dell'aquila decapitata*, Del Bianco editore, Udine 1988., str. 60.

<sup>1307</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žiba: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 49.-50.: Vrlo razvedena istočna obala Jadrana bila je uopće nepraktična za operacije i manevre s velikim ratnim jedinicama. To se pokazalo očitim kada su 11. lipnja 1918. godine brze talijanske torpediljarke napale jednu austrijsku eskadru kod otoka Premude i potopile "Szent István".

<sup>1308</sup> Milan Vego: *Austro-Hungarian Naval Policy 1984-1914.*, str. 200.

<sup>1309</sup> Ernesto Grillo: *FIUME: The Only Possible Solution*, Glasgow 1919., str. 21.

podvodna snimanja. Loligo je bio konstruiran bez periskopa, pomoćnog motora i standardne navigacijske opreme, kao jedinstveni plutajući laboratorij sa svrhom prikupljanja uzoraka flore i faune te istraživanja podmorja. Zbog izbijanja rata, "Loligo" nije ostvario planiranu svrhu te je 1927. dočekao kraj u Rijeci, prodan u staro željezo.<sup>1310</sup>

- Nei quasi quarant'anni del periodo dualistico sono stati costruiti 25 magazzini, a cui vano sommati i due grandi depositi ferroviari; dopo la prima guerra mondiale se ne aggiungono una decina. Tutti si dispongono sia in senso verticale che in senso orizzontale rispetto alla riva, lungo moli e banchine che portano i nomi di principi e principesse della duplice monarchia (Stefanie, Rudolf, Ferencz Salvator, Marie Valerie). Oggi nel bacino occidentale restano soltanto nove magazzini del periodo dualistico.<sup>1311</sup>
- Riječko brodarstvo ima 93 jedrenjaka kabotažne plovidbe i 137 parobroda.<sup>1312</sup>
- 1914. na redovnim putničko-teretnim linijama *Ungaro-Croate* saobraća 46 parobroda sa 17.433 BRT.<sup>1313</sup>
- Pour l'année 1914, *Adria* avait été en possession de 34 navires à vapeur totalisant 75.442 tonnes brutes. De surcroît, on mit sur pied différentes compagnies maritimes: *Levante* (1897), qui disposait en 1914 de 11 navires totalisant 43.784 tonnes brutes, *Orient* (1891), qui en 1914 détenait six navires faisant 26.405 tonnes brutes, la *Compagnie par action anglo-hongroise pour la navigation libre*, née en 1899 à partir de la compagnie *S. Kopajtic i dr.*, qui pour l'année 1914 possédait 6 navires à vapeur pour un total de 22.666 tonnes brutes. Il existait des sociétés plus petites pour la navigation de cabotage telles que *Mate Svrljuga i dr.* (1884) et *Ungaro-Croata* (1891).<sup>1314</sup>
- Ukupno je pred I. svjetski rat Rijeka, odnosno ugarska mornarica, imala 137 parobroda s 147.000 NRT, s dominantnim mađarskim i vrlo prisutnim hrvatskim kapitalom.<sup>1315</sup>
- The Hungarian commercial navigation practically had an end on 18<sup>th</sup> of August, 1914 when the Ministry of War prohibited the mercantile shipping on the waters of the Monarchy because of the mine risk. Our ships were confiscated or were sunk during the war and the few remained ones were confiscated as war indemnity. In 1920 the peace treaty of Trianon dis-annexed Fiume and its small coast from Hungary, and the fruits of the self-sacrificing work were taken by others. However, after 1918 until nowadays the economic compulsion of the geopolitics remained valid. **Fiume whether belonging to any state, always remained and remains the natural port of the Carpathian-basin and all of its nations.**<sup>1316</sup>
- Riječka luka u doba do 1914. bila je opremljena modernom mehanizacijom, Prije početka I svj. rata imala je 3.334 m operativne obale sa 50,2 hektara lučke vodene površine. Lukobran, koji je ujedno služio kao valobran, na posljednjih 300 metara još nije imao obrambeni zid. U putničkoj luci nalazilo se u izgradnji novo pristanište dužine 80 m, a širine 50 m (danas Adamićev gat). Luka Baroš, namjenjena isključivo drvnom prometu imala je 1.260 metara operativne obale sa 6,5 hektara lučke vodene površine.<sup>1317</sup>
- Rijeka u pomorskoj privredi dostiže najviši uspon pod Austro-Ugarskom Monarhijom:<sup>1318</sup> tiču je **39 teretnih linija dugе plovidbe i 31 linija male i velike obalne plovidbe**.
- Entro il 1913-14 il traffico marittimo era aumentato in modo tale che Fiume divenne il **decimo** in ordine di importanza tra i porti d'Europa.<sup>1319</sup>
- Le port se situa en 8ème position pour le trafic en 1914.<sup>1320</sup>
- 1914. godine u Rijeci je bilo upisano 137 parobroda sa ukupno 147.906 NRT.<sup>1321</sup>
- Uplovilo je 7.626 brodova.<sup>1322</sup>
- Promet luke Rijeka morem = 1.239.290 tona (uvoz 607.597 a izvoz 631.693 t.).<sup>1323</sup>
- U periodu pre I svetskog rata promet sušačke luke je dostizao 1/10 prometa riječke luke a posle rata promet u Sušaku iz godine u godinu je povećavan tako da je 1926. iznosio oko 270.000 tona robe.<sup>1324</sup>

## 1915.

- Nel 1915 a Fiume sono attive le seguenti compagnie di navigazione marittima: „Adria“ R.u. Società Anonima di Navigazione Marittima, Società per Azioni Ungaro-Croata per la Navigazione Libera, Armatori Grünhut & Co., Società Ungherese per Azioni di Navigazione „Atlantica“, Società Anonima Ungherese di Navigazione a

<sup>1310</sup> <http://www.mojrijeka.hr/kultura/u-lucici-srd-kantrida-otkriven-grafit-loligo/>

<sup>1311</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 51.

<sup>1312</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 476.

<sup>1313</sup> *RIJEKA*, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1314</sup> <http://dicocroate2.over-blog.com/5-categorie-11198481.html> (isto i Igor Žic: *Kratka povijest Rijeke*, Adamić, Rijeka 2006., str. 105.)

<sup>1315</sup> Igor Žic: *Riječki orao, venecijanski lav i rimska vučica*, Adamić, Rijeka 2003., str. 116.

<sup>1316</sup> Szélinger Balázs: *The History of Hungarian Fiume*, str. 11.

<sup>1317</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1318</sup> *RIJEKA*, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1319</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 34. (in base alle note di Laszlo Katus)

<sup>1320</sup> <http://dicocroate2.over-blog.com/5-categorie-11198481.html>

<sup>1321</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 278.

<sup>1322</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 48.

<sup>1323</sup> Guido Depoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno IV, I semestre, Fiume 1926., str. 47.

<sup>1324</sup> Enes Milak: *Rijeka u meduratnom razdoblju – prilog istraživanju*, Argumenti 1-2, Rijeka 1983., str. 21.

Vapore „Ungaro Levante“, Società Anonima di Armamento Marittimo „Oriente“ (fondata 1891<sup>1325</sup>), Società di Navigazione Marittima „Indeficienter“, Flottiglia dell’Impresa, Società Croata di Navigazione (in azioni) Segna, Società di Navigazione Croata „Jadran“, Flottiglia del R. Ufficio di Porto di Fiume, Società di Navigazione Marittima „Ragusea“, Società di Navigazione Marittima „Austro-American“a, Società di Navigazione a Vapore „Puglia“, Società Romagnola di Navigazione a Vapore, Società di navigazione Marittima Ungaro-Inglese „Cunard“.<sup>1326</sup>

- The shipyard labor force peaked at 2,812 in 1915 (!). A total of 108 work numbers for new constructions were assigned during the period 1907–18, but only one for a merchant vessel, the passenger ship HUNYAD, proof that the shipyard was founded primarily for the construction of war ships.<sup>1327</sup>
- 13.12.1915. u ratnu flotu Austro-ugarske uvršten je brod Szent Istvan. Dug je 152,18 metara, širok 27,99, s najvećim gazom od 8,58 metara, istisnine više od 20.000 tona. Naoružan je s 12 topova kalibra 305 milimetara, smještena u četiri oklopljene kule na postoljima, 12 topova kalibra 150 milimetara, 21 topom kalibra 70 milimetara, te četiri torpedne cijevi promjera 533 milimetara s 14 torpeda. Pokreću ga dvije parne turbine s dva propelera, a maksimalne brzine oko 20 čvorova. Opslužuje ga posada od 1.098 članova.
- Mentre nel 1870 non vi era che un solo piroscafo appartenente al porto di Fiume, nel 1915 la navigazione marittima ungherese vi disponeva già complessivamente di 135 unità.<sup>1328</sup>
- Nel Cantiere di Fiume, dal 1905 sino al 1915 si costruirono 45 navi da guerra e 8 piroscafi mercantili.<sup>1329</sup>
- Uplovilo je 2.754 broda.<sup>1330</sup>
- Godine 1915. od 116 kapetana 14 je Mađara, slično je kod strojara, a među posadom ih nema.<sup>1331</sup>
- Promet luke Rijeka morem = 249.658 tona (uvoz 126.020 a izvoz 123.638 t).<sup>1332</sup>

### 1916.

- U riječkom brodogradilištu *Ganz-Danubius* dovršen je jedan od četiri najveća bojna broda austro-ugarske mornarice *Szent Istvan*, dugačak 151 metar, s nešto više od 20 000 tona deplasmana i s 12 topova kalibra 305 mm, koji je potopljen torpedom s torpednog čamca MAS 21 (Motoscafo Armato Silurante<sup>1333</sup>) kod otoka Premude 11.6.1918. To se smatra jednim od najvećih uspjeha talijanske ratne mornarice, koja i danas slavi taj dan. Luigi Rizzo, kapetan čamca MAS 21, bio je predstavnik Messine i Rijeke u talijanskom parlamentu 1919. godine. (od 1916. do 1918. izgrađeno je 14 podmornica od 250-1000 tona, te 8 razarača (800-880 tona<sup>1334</sup>), 7 torpiljarki, 16 minopolagača, te niza pomoćnih brodova; ukupno 116 plovnih jedinica.<sup>1335</sup>).
- In nine years, from 1908 to 1916, in Rijeka were launched 32 torpedoboats. Some had on their bow a number followed by the letter “F” (Fiume).<sup>1336</sup>
- Uplovilo je 3.512 brodova.<sup>1337</sup>
- Promet luke Rijeka morem = 488.000 tona (uvoz 320.525 a izvoz 167.475 t).<sup>1338</sup>

### 1917.

- U Sušaku osnovano parobrodarsko društvo *Oceania* (imalo je 7 parobroda sa 22.368 BT). Centrala je bila na Jelačićevom trgu br. 4.<sup>1339</sup>
- Uplovilo je 3.482 broda.<sup>1340</sup>
- Promet luke Rijeka morem = 479.470 tona (uvoz 332.046 a izvoz 147.424 t).<sup>1341</sup>

### 1918.

- Commissionato al cantiere “A.G. Weser” di Bremen, sommersibile l’UB 129 fu varato l’11 maggio 1918.

<sup>1325</sup> Ileana Fedele: *Il porto di Fiume e la politica marittima ungherese (1869-1913)*, FIUME 23., Roma 1992., str. 26.

<sup>1326</sup> Ilona Fried: *Fiume - Città della Memoria 1868-1945*, Del Bianco Editore, Udine 2005., str. 117.

<sup>1327</sup> Erwin F. Sieche and Nikolaus A. Sifferlinger: *Naval Shipbuilding at Ganz-Danubius in Rijeka from 1905 till 1918...*

<sup>1328</sup> Alfredo (Aladár) Fest: *L’Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume* (Corvina, Budapest, 1935.), str. 76.

<sup>1329</sup> Alfredo (Aladár) Fest: *L’Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume* (Corvina, Budapest, 1935.), str. 76.

<sup>1330</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 48.

<sup>1331</sup> Željko Bartulović: *Sušak 1919.-1947.*, Adamić, Rijeka 2004., str. 33.

<sup>1332</sup> Guido Depoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno IV, I semestre, Fiume 1926., str. 47.

<sup>1333</sup> Naziv MAS imao je tri značenja: **Mottoscafo Armato Siluranti** (motorni čamac naoružan torpedima) **Mottoscafo Armato SVAN** (naoružani čamac firme SVAN) i **Mottoscafo Anti –Somergibili** (motorni čamac za lov na podmornice).

<sup>1334</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žih: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 50.

<sup>1335</sup> Igor Žic: *Riječki orao, venecijanski lav i rimska vučica*, Adamić, Rijeka 2003., str. 124.

<sup>1336</sup> Dr. Erwin Schatz: *Rijeka and the austro-hungarian navy*, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 487.

<sup>1337</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 48.

<sup>1338</sup> Guido Depoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno IV, I semestre, Fiume 1926., str. 47.

<sup>1339</sup> Almanah grada Sušaka 1938., Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 78.

<sup>1340</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 48.

<sup>1341</sup> Guido Depoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno IV, I semestre, Fiume 1926., str. 47.

Ebbe vita breve: il 31 ottobre 1918, compreso che non sarebbe riuscito a raggiungere Gibilterra, il comandante Karl Neumann decise di sabotarlo per non farlo finire prigioniero. Finì sul fondo, fuori il porto di Fiume, in posizione 45°19' N - 14°26' E. In cinque mesi fece colare a picco 18 navi per un totale di 9.217 tonnellate.<sup>1342</sup>

- Flotila američkih razarača **stigla** je u Rijeku **2.?**<sup>1343</sup> studenog, a dan kasnije dolaze odredi engleske i francuske vojske. Osnovano je ubrzo Međusavezničko zapovjedništvo na čelu s generalom Franchetom D'Espereyem.<sup>1344</sup>
- Il giorno **3?** novembre 1918 giungono a **Fiume** (in vista di Unie alle ore 16 e 30 – ivi incrociò la note<sup>1345</sup>) (le prime unità: Sono la corazzata *Vittorio Emanuele*; i cacciatorpediniere *Stocco* e *Orsini* e la torpediniera *Sirtori*).<sup>1346</sup>
- Poco dopo le 10 (4. novembre), quasi inosservato, entrò in porto lo *Stocco*, si accostò alla parte sinistra del molo Daniel che si protendeva nel mare di fronte al centro della città. In un baleno il molo si affollò di una moltitudine entusiasta: la gioia era tanto maggiore in quanto, dalle notizie del giorno precedente, si attendeva l'arrivo di navi americane, ciò spiega la mancanza di preparativi. Quando poi comparvero sul ponte di comando i concittadini Mario Petris e Attilio Prodam l'entusiasmo si trasformò in frenesia e urla di gioia accolsero le parole che Petris lesse scendendo da un foglietto che aveva in mano: „*L'Italia manda le sue navi per proteggere i connazionali e tutelare gli interessi italiani*“.<sup>1347</sup>
- (4.11.<sup>1348</sup>) Talijanski ratni brod *Emanuele Filiberto* (ispred kojega je plovio razarač *Stocco* i još dva razarača<sup>1349</sup>) ulazi u riječku luku, a talijansko nacionalno vijeće preuzima grad.
- Si diffondeva intanto la notizia che verso le 12 il R. Cacciatorpediniere *G. Acerbi* si era presentato dinazi Abbazia e che poco dopo vi aveva sbarcato delle truppe.<sup>1350</sup>
- Navi italiane che hanno sostato a Fiume nel periodo che va dal 4 novembre 1918 al 15 marzo 1924: R.N. *Emanuele Filiberto*, R.N. *Vittorio Emanuele*, R.N. *Dante*, R.N. *San Marco*, R.N. *Conte di Cavour*, R.N. *Carlo Alberto*, R.C. *Torp. G.C. Abba*, R.C.T. *G. LA Masa*, R.C.T. *Giovanni Acerbi*, R.TSPL. *U. Vivaldi*.
- Nel pomeriggio del 10 arrivano in porto due torpediniere francesi (*Touareg* e *Sakalawe*) provenienti da Corfù: i Croati, preavvisati, inscenano al solito una manifestazione di non fiumani con bandiere ed acclamazioni per impressionare gli ospiti; gli ufficiali scendono a terra, fanno visita all'ammiraglio, ma ignorano ostentatamente le autorità fiumane e si recano al palazzo dove risiede avv. Lenac; si dice che rechino un plico del Governo serbo che durante la guerra s'era insediato a Corfù: i Fiumani hanno fin d'allora la sensazione di quella che in seguito apparirà la sconcertante verità, che, cioè, i francesi agli alleati italiani, con qui hanno vinto la guerra, antepongono i croati che sino a poco prima erano stati i nemici accaniti dell'Intesa.<sup>1351</sup>
- Il **15** (16.<sup>1352</sup>) novembre giungono l'incrociatore *San Marco* e il cacciatorpediniere *Audace*<sup>1353</sup> con un battaglione del 226° fanteria (brigata Arezzo) e 45 carabinieri, nonché il piroscafo *Katlsbad* con due battaglioni di marinai e 50 carabinieri, in pari tempo l'ammiraglio Cagni mise a disposizione di un battaglione americano che aveva combattuto al fronte italiano in cacciatorpediniere, in modo di rendere subito interalleata l'occupazione.<sup>1354</sup>
- Ammiraglio Rainer provvedeva al rimpatrio dei numerosi ex prigionieri italiani affluiti a Fiume da ogni parte (il 16 novembre ne erano partiti col piroscafo *Graf Féjerváry* 1300!).<sup>1355</sup>
- 17.11. Francuski razarač *Audace* iskrcava američke i engleske trupe koje preuzimaju kontrolu u gradu, američki predsjednik Wilson postaje arbitar u jugoslavensko-talijanskom sporu oko grada. Predlaže da se grad Rijeka uredi kao samostalna država i potencijalno sjedište Lige naroda.
- L'aspetto che presenta il porto è imponente, ma purtroppo la presenza di navi non italiane fa presagire quello che sarà il carattere dell'occupazione pur tanto agognata. Accanto all'*Emanuele Filiberto* è ancorata la nave da battaglia *San Marco*, cacciatorpediniere italiani arrivano e salpano, un ha portato la piccola rappresentanza del

<sup>1342</sup> *La voce del popolo: Storia e ricerca*, lunedì 2 luglio, 2006., pag. 7.

<sup>1343</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918*, (a cura di Mario Dassovich), Li Causi Editore, Padova 1982, str. 193: Non si comprende come fosse arrivata al „governo“ croato la notizia dell'arrivo delle navi fissato per il 4, e non si puo sapere se la „trasformazione“ delle navi italiane in americane, sia stata intenzionale. Qualche fonte croata dà la notizia (Šišić) dell'arrivo a Fiume, il 2 novembre, di una flotiglia di cacciatorpediniere americani, nonché, il giorno successivo, di reparti dell'esercito inglese e francese, i cui comandanti, all'arrivo, avrebbero riconosciuto i poteri del Consiglio Nazionale croato; ma tutti i Fiumani sanno che la notizia è falsa: la stessa cosa vale per l'affermazione francese, secondo la quale la squadra italiana si sarebbe presentata davanti il porto, perché vi era arrivato il bataglione serbo!

<sup>1344</sup> Goran Moravček: *Rijeka, prešućena povijest*, Nezavisno izdanje, Rijeka 1990., str. 35.

<sup>1345</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918*, (a cura di Mario Dassovich), Li Causi Editore, Padova 1982, str. 195.

<sup>1346</sup> Giuseppe Marchese: *Navi italiane a Fiume 1918-1921* ([http://www.ilpostalista.it/sommario\\_58.html](http://www.ilpostalista.it/sommario_58.html))

<sup>1347</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918*, (a cura di Mario Dassovich), Li Causi Editore, Padova 1982, str. 195.

<sup>1348</sup> *Vjesnik DAR*, sv. 41-42/2000., str. 15. (Mira Kolar: Dokumenti o vlasti narodnog vijeća države SHS nad Rijekom...):

U literaturi se stalno porešno spominje **4.11.** no telegram Vojnog odjeksa Rijeke ukazuju da se to desilo **3.11.**

<sup>1349</sup> <http://www.arcipelagoadiatico.it/storia/fiume/FIUME.html> (str. 45): "Sirtori" e "Orsini" (*La Voce di Fiume*, Trieste 2009, Anno XXXIII, No.8., p.2: della squadra fano parte i caccia "Stocco – San Marco – Orsini – Acerbi – Sirtori e Abba")

<sup>1350</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918*, Li Causi Editore, Padova 1982., str. 197.

<sup>1351</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918*, (a cura di Mario Dassovich), Li Causi Editore, Padova 1982, str. 202.

<sup>1352</sup> Nicola Pafundi: *Dizionario Fiumano-Italiano*, Associazione Libero Comune di Fiume in Esilio, Padova 201., str. 276. (isto i A. Depoli)

<sup>1353</sup> Giuseppe Marchese: *Navi italiane a Fiume 1918-1921* ([http://www.ilpostalista.it/sommario\\_58.html](http://www.ilpostalista.it/sommario_58.html))

<sup>1354</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918*, (a cura di Mario Dassovich), Li Causi Editore, Padova 1982, str. 214.

<sup>1355</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918*, (a cura di Mario Dassovich), Li Causi Editore, Padova 1982, str. 207.

145° reggimento americano che viene dal fronte italiano. Alla riva destra del Molo Adamich sono allineati tre cacciatorpediniere francesi: S.W. (*Sakalave*), T.O. (*Touareg*), B.M.; alla riva sinistra il caccia *Orsini*; verso le 10 era entrata in porto la torpediniera d'alto mare inglese N. 19 e si era schierata presso i cacci francesi.<sup>1356</sup>

▪ Quali conseguenze avrebbe portato il ritardo dell'occupazione lo dimostra il fatto che il generale Franchet d'Esperey aveva ottenuto da Parigi, proprio il giorno 17, l'ordine di occupare Fiume con un battaglione francese ed uno serbo.<sup>1357</sup>

▪ Il Governo marittimo e l'ufficio del porto vennero presi in consegna dal capitano di vascello Paolo Dondero, comandante della R. Nave *Emanuele Filiberto* nella mattinata del 18 novembre.<sup>1358</sup>

▪ Il giorno 22 arrivò il caccia americano *Israel*, e l'incrociatore inglese *Dartmouth*, ed il 24 partirono da Venezia, colla R. nave di trasporto *Zenson* un battaglione francese e rinforzi americani.<sup>1359</sup>

▪ Poslije I. svj. rata, kada je između Rijeke i Sušaka povučena nova državna granica, u sušačkoj je luci (Karađorđevo pristanište, ex *Porto Baross*) uređena Lučka kapetanija I. reda, čija se zgrada nalazila odmah pored Monopolskoga stovarišta i Lazarusova brodogradilišta.<sup>1360</sup>

▪ Realizacija mnogih narudžaba bila je otežana ne samo pomanjkanjem svega što prouzrokuje rat, već i time što je Brodogradilište u više navrata postalo meta napada talijanske ratne avijacije. Sumarno uzevši, po jednoj evidenciji, u rječkom je Brodogradilištu između 1906. i 1918. godine izgrađeno ukupno 116 plovnih jedinica od čega samo jedan nedovršeni putnički brod, dva remorkera za pomorsku oblast u Rijeci i dva remorkera za Rumunjsku. Za potrebe ratne mornarice izgrađeno je 20 razarača, 32 torpiljarke, 15 podmornica, 2 krstaša, jedan bojni brod, 16 minopolača, 2 dizalice, jedan dok, 1 brod za spašavanje, 9 mauna i 12 remorkera.<sup>1361</sup>

▪ According to Lloyd's Register for 1918-19 the principal subsidized Hungarian shipping companies were „Adria“ Royal Hungarian Sea Navigation Co. - 27 vessels (57,654 GT), Hungaro-Croatian Sea Navigation Co. - 45 vessels (16.328 GT) and Hungarian Levant Steamship Co. - 7 vessels (22.539 GT). The most important non-subsidized companies are the „Atlantica“ Sea Navigation Co., which has 7 steamers of 29.423 gross tonnage, and the Hungaro-Croatian Free Navigation Co., with 3 steamers of 11.472 tons.<sup>1362</sup>

▪ Perduto il ruolo di porto dell'Ungheria con i trattati post-bellici, lo scalo fiumano resterà definitivamente congelato entro i limiti topografici raggiunti nel 1914.<sup>1363</sup>

▪ Nakon propasti Austro-Ugarske Monarhije Rijeka je pripala Kraljevini Italiji čiji se zakoni protežu i na rječki luku. pa tako i Codice per la marina mercantile od 1877. koji je regulirao poslove pomorske uprave i trgovacke mornarice.<sup>1364</sup>

▪ Rijeka je 1918. bila jedina velika luka na Jadranu sposobna za željeznički promet prema unutrašnjosti Hrvatske i prema sjevernim dijelovima Srbije, te je radi toga imala i političko, ali i veliko gospodarsko značenje. Njezino zatvaranje za izvoz za Hrvatsku je imalo katastrofalne posljedice na gospodarskom planu. Iako im Rijeka nije bila potrebna kao luka, jer su posjedovali Trst, njezinim zauzećem Talijani su sve do 1925., kada je dovršena lička pruga koja je spojila Zagreb sa Splitom, mogla ucjenjivati Kraljevinu SHS, izvlačeći iz ovog pritiska veliku gospodarsku korist.<sup>1365</sup>

▪ Plan velikog proširenja rječke luke izradio je J. Popp 1918. godine i iz njega se vidi da Mađarska nije računala na mogućnost raspada monarhije. Bila su predviđena velika nasipavanja u dubokom moru, veliko proširenje i produženje lukobrana, te izgradnja posve novog, znatno većeg bazena s vanjske strane lukobrana. Neke od njegovih postavki realizirane su u znatno skromnijoj varijanti: nasipavanje Brajdice, te produženje korita Rječine realizirano je u funkciji improviziranog kontejnerskog terminala. Desna strana produžene Rječine nije, po njegovom planu, trebala biti nasipana za potrebe luke, već je na tom nasipu zamislio pročistač gradske kanalizacije, što je opet, u ne odviše spretnoj verziji, riješeno izgradnjom pročistača na Delti, na mjestu nekadašnjeg Gradskog kupališta. Gatovi koje je Popp planirao su, što je temeljna novost, kosi, radi lakšeg pristajanja brodova i vođenja željezničkih kolosijeka. Aktualni plan proširenja rječke luke - Zagrebačka obala (u raščlanjenoj konstrukciji) je smanjena varijanta iz ovog plana. Popp je planirao i zatvaranje putničke luke produženjem jednog velikog gata do unutrašnje strane lukobrana, uz otvaranje novog ulaza kroz veliki lukobran, što je kasnije preuzeo više autora. U Poppovom planu je ucrtan i sušački željeznički tunel.<sup>1366</sup>

▪ Uplovilo je 2.619 brodova<sup>1367</sup> ukupne nosivosti 330.013 tona.<sup>1368</sup>

<sup>1356</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918.* (a cura di Mario Dassovich), Li Causi Editore, Padova 1982, str. 216.

<sup>1357</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918.* (a cura di Mario Dassovich), Li Causi Editore, Padova 1982, str. 215.

<sup>1358</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918.* (a cura di Mario Dassovich), Li Causi Editore, Padova 1982, str. 223.

<sup>1359</sup> Attilio Depoli: *Fiume XXX ottobre 1918.* (a cura di Mario Dassovich), Li Causi Editore, Padova 1982, str. 220.

<sup>1360</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 365.

<sup>1361</sup> Prof. dr. sc. Kalman Žih: *Mrtva mora* (istraživanja), Zagreb – Budimpešta 2002., str. 50.

<sup>1362</sup> *Croatia-Slavonia and Fiume*, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 69.

<sup>1363</sup> Guido Zucconi: *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870-1914)*, Viella, Roma 2008., str. 27.

<sup>1364</sup> Vinko Hlača: *Rječka luka kroz pravne propise u prošlosti i sadašnjosti*, SVETI VID, Zbornik II, ICR, Rijeka 1997., str. 199.

<sup>1365</sup> *Vjesnik DAR*, sv. 41-42/2000., str. 3. (Mira Kolar: Dokumenti o vlasti narodnog vijeća države SHS nad Rijekom...)

<sup>1366</sup> Igor Žic: *Rječka luka kroz stoljeća*, (članak 10/10), NOVI LIST 2001.

<sup>1367</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 48.

<sup>1368</sup> Daniel Patafta: *Prilike gospodarstva grada Rijeke 1918.-1924.*, PPMHP, Rijeka 2004., str. 120.

- Promet luke Rijeka morem = 339.383 tona (uvoz 246.280 a izvoz 93.103 t).<sup>1369</sup>
- Riječka luka je također prolazila kroz teško razdoblje, za razliku od 1913. godine kada je u riječku luku prispjelo 9.536 brodova ukupne nosivosti 2.892.538 tona, 1918. u riječku je luku uplovilo 2.619 brodova ukupne nosivosti 330.313 tona, a 1919. godine 2.719 brodova ukupne nosivosti 630.861 tona.<sup>1370</sup>
- Going over the harbor statistics for the last ten years, it is seen that the commerce of Croatia passing through Fiume represents only seven per cent of the total, while of the entire trade of Croatia, Slavonia, Carniola, Dalmatia, Bosnia, Herzegovina and Serbia, only thirteen per cent passed through the port of Fiume. (These statistics were given to the Peace Conference by the Italian delegates in Paris).<sup>1371</sup>

### 1919.

- Il 12.9.1919 avviene il colpo di mano di D'Annunzio che entra a Fiume con circa 1.000 "legionari" (per la via „serpentina“ poi chiamata da D'Annunzio „Via della Santa Entrada“<sup>1372</sup>) deciso a ottenere l'annessione di Fiume all'Italia. Lo stesso giorno il Comando della 8. Armata ordina il blocco di Fiume vietando l'accesso per via di mare e di terra a civili e militari. Il 12 settembre 1919 giorno dell'entrata di D'Annunzio a Fiume erano presenti in porto: la corazzata *Dante Alighieri* e i cacciatorpediniere *Abba* e *Nullo*. Il 14.9.1919 giunse il cacciatorpediniere *Stocco*.<sup>1373</sup>
- 1919. godine uplovilo je 2.719 brodova ukupne nosivosti 630.861 tona. Iako se broj prispjelih brodova u riječku luku 1919. godine nešto povećao za razliku od ratne 1918., to još nije bilo dovoljno da se riječka privreda, koja je uvelike ovisila o poslovanju riječke luke, konsolidira i iz ratne proizvodnje prijeđe na mirnodopsku proizvodnju. Nije uspio ni pokusaj Consiglia Nazionale da proglašenjem "porto franco" u prosincu 1918. godine poveća promet u riječkoj luci.<sup>1374</sup>

### 1920.

- 5 febbraio 1920 venne costituita la *Costiera Società Anonima di Navigazione*, con sede legale in Fiume, Punto Franco n. 3.<sup>1375</sup> Questa compagnia, operante dapprima con navi minori ed in seguito con piroscafi, alcuni dei quali acquisiti dalla disciolta Ungaro-Croata, assunse nel 1923, a seguito di convenzione annua con lo Stato italiano (poi rinnovata nel 1925), la gestione delle linee postali del Quarnero sino a che, in coincidenza con l'emancipazione del D.M: 23 marzo 1932 (riordino dei servizi marittimi sovvenzionati), essa venne liquidata e la sua flotta e l'esecizio delle linee di navigazione passarono a neo-nata *Compagnia Adriatica di Navigazione* con sede a Venezia.<sup>1376</sup>
- 20 veljače 1920. Ganz-Danubius, Banca Italiana di sconto S.A: i S.A. Alti Forni Fonderie e Acciaierie di Terni konstituirali su S.A. *Cantieri Navali del Quarnero*. Na skupštini je izraženo zadovoljstvo što se toga dana „osniva jedna od najperspektivnijih i najjačih industrija u gradu..“ i što se novo brodogradilište „diže pod egidom talijanskog kapitala jer to predstavlja najsvećaniju posvetu talijanstva ovih predjela“.<sup>1377</sup> (*Tvrta Ganz e Co.* Danubius je u društvo unijela svoju nepokretnu imovinu u zamjenu za 110.000 dionica vrijednosti 200 L. svaka, u vrijednosti 22.000.000.). Nel 1925 tutto il pacchetto azionario passava in mano italiana.<sup>1378</sup>
- At the passage of property the dockyard occupied an area of 173.700 square meters, of whom 86.530 covered. It had three great slips, two 170 meters long and the third one 140 meters. It had a workshop with 800 machine tools; before the Great War gave work to 2.800 persons, reduced to 1.400 during the conflict and in 1920 reduced still to about 1.000. In the successive years the dockyard had again 1.200 in 1930 and 1.500 in 1933, to come down again to about 400 in 1935.<sup>1379</sup>

<sup>1369</sup> Guido Depoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno IV, I semestre, Fiume 1926., str. 47.

<sup>1370</sup> Daniel Patafta: *Prilike gospodarstva grada Rijeke 1918.-1924.*, Ekonomika i ekohistorija, Zagreb 2005., str. 120.

<sup>1371</sup> Henry I. Hazleton: *Fiume – The Superlatively Italian City*, Chicago 1919., str. 9.

<sup>1372</sup> Vasco Lucci: *Le giornate Dannunziane*, FIUME 20, Roma 1990., str. 64.

<sup>1373</sup> Giuseppe Marchese: *Navi italiane a Fiume 1918-1921* ([http://www.ilpostalista.it/sommario\\_58.html](http://www.ilpostalista.it/sommario_58.html)): fecero parte o aderirono all'impresa fiumana le seguenti navi: Cacciatorpediniere **Bertani**. Il 7 ottobre 1919 il C.T. Bertani ormeggiato al molo sanità del Porto di Trieste viene "catturato" da alcuni ufficiali di marina salpando e dirigendosi verso Fiume. **Torpediniera 66 P.N.** Nell'ottobre 1919 in crociera di vigilanza diresse per Fiume schierandosi coi legionari. L'11 ottobre 1919 il sommergibile F. 16 esce la Venezia con l'intento di raggiungere Fiume. Viene fermato prima di lasciare il porto. L'equipaggio venne arrestato e denunciato al Tribunale militare. Non vi furono condanne. **Torpediniera 68 P.N.** Nell'aprile 1919 svolge attività nel Quarnero. Nel dicembre 1919 entra a Fiume. **Cacciatorpediniere Nullo**. L'8 dicembre 1920 raggiunge Fiume restandovi fino al gennaio 1921. **Cacciatorpediniere Bronzetti**. Il C.T. Bronzetti il 7 dicembre 1920, mentre era in navigazione nelle acque del Carnaro, passa dalla parte dei fiumani, seguito l'8 dal **Cacciatorpediniere Espero** adibito a protezione del traffico tra Trieste e Sebenico. L'8 dicembre 1920 raggiunge Fiume schierandosi coi legionari. Tutte queste navi (salvo il sommergibile F. 16) nel gennaio 1921 rientrano a Pola dove vengono disarmate e rinominate con altri nomi o altre sigle.

<sup>1374</sup> Daniel Patafta: *Prilike gospodarstva grada Rijeke 1918.-1924.*, Ekonomika i ekohistorija, Zagreb 2005., str. 120.

<sup>1375</sup> Angolo Sterzi Barolo – Maria Teresa Massimo Pignone del Careto: *Note minime in tema di araldica marittima fiumana*, FIUME 23, Roma 1992., str. 64.

<sup>1376</sup> Roberto Modena-Paola Allegretti: *Nascita del Lloyd Austriaco e gestione delle linee di navigazione e del servizio postale nell'Adriatico*, FIUME 23, Roma 1992., str. 62.

<sup>1377</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 98.

<sup>1378</sup> Aldo Cherini: *L'Industria navalmeccanica giuliana dalle origini ai giorni nostri (1997)*, Trieste, str. 24.

<sup>1379</sup> Achille Rastelli: *The Cantiere navale del Quarnero 1920-1945*, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 675.

- 20.3.1920. tzv. pomorske snage pod Dannunzijevom komandom zarobile su kod Unija parobrod "Vrainizza" (Vranjic?) koji je plovio iz Trsta. Brod je prisiljen uploviti u Rijeku, gdje je iskrcano 150 vreća kave. Događaj je ponukao dr. Antu Trumbića, jugoslavenskog delegata na Mirovnoj konferenciji da uloži protest. Brod je pušten 27.3. i vratio se u Trst.
- Nel 1920 gli stabilimenti del cantiere furono rilevati dalla ditta Orlando poi divenuta Società Anonima Italiana "Cantieri Navali del Quarnaro", e assicurati dunque all'industria italiana, iniziarono a svolgere un'attività altamente qualitativa per la Marina da Guerra italiana.<sup>1380</sup>
- Krajem 1920. godine gospodarska situacija u gradu bila je katastrofalna. Gotovo nijedna riječka tvornica nije bila u pogonu, a zbog nestašice sirovina i novca za plaće radnika nestaćica izazvana blokadom Rijeke dovela je do toga da je D'Annunzio poslao svoje predstavnike talijanskoj vladi u Rim kako bi tražio zajam od 200 milijuna lira. Kada je ona odbila njegovu molbu, arditii su počeli napadati i pljačkati talijanske trgovačke brodove koje su zatekli u sjevernom Jadranu. Prvi brod koji su opljačkali bio je *Cogne*<sup>1381</sup> koji je prevozio željezo i slične sirovine (*Obzor*, Zagreb, "Vijesti iz Italije", br. 261., 16.10.1920., 1). (Ma quando, con un atto di vera e propria pirateria, fu la volta di una nave straniera, carica, fra l'altro, di orologi svizzeri, la misura fu colma. Le proteste delle potenze si ammucchiavano sul tavolo del Governo di Roma.<sup>1382</sup>) Napadi na talijanske trgovačke brodove nastavili su se do protjerivanja D'Annunzija iz Rijeke u prosincu 1920. godine.<sup>1383</sup>
- **30.11.1920.** Proglašenje pomorske blokade Ri.jeke.
- E il blocco – che del resto effettivamente non era cessato mai – fu proclamato il **1° dicembre**.<sup>1384</sup>
- 6.12.1920. u Kvarnerski zaljev uplovjava brod *Bronzetti* i jedna torpednjača, koji su bili u sastavu pomorskih snaga što su sudjelovale u blokadi Rijeke. Posada oba broda se pobunila i stala na stranu D'Annunzija.<sup>1385</sup>
- Quando il 26 (25.<sup>1386</sup>) dicembre 1920 la corazzata *Andrea Doria*, con le insegne del Comando delle Forze Navali dell'Adriatico, cannoneggia l'*Espero* e la sede del Comando di Fiume<sup>1387</sup>, nel porto non vi sono altre navi italiane. *Razarač Espero gađan je, jer nije u roku od 15 minuta, po ultimatumu, napustio riječku luku. Bilo je i ranjenih. Nakon što je Espero onesposobljen, Andrea Doria ispaljuje granate svojih topova na grad. Puca i na Guvernerovu palaču. Hitac je probio zid Bijelog salona (vijesti su protuslovne, po nekima je to bilo još na badnjak).* D'Annuzio dovette abbandonare quella sede e rifugiarsi "in casa Gigante".<sup>1389</sup> Kapela sv. Ivana Nepomuka oštećena je ali ne i srušena prilikom dizanja u zrak mosta na Rječini od strane ardita.
- Kako je otpala *Ungaro-Croata*, koja je vršila obalni promet, bila je osnovana *Costiera* 1920. godine, koja je održavala promet s Istrom, Trstom i Venecijom.<sup>1390</sup>
- **The port:** The total quay length is now 6 km, providing accommodation for 40 large and small steamers and 120 sailing ships; but this is admittedly insufficient for the actual traffic. The principal harbour is the Porto Grande (begun in 1847 as the Porto Nuovo), which has a quay length of over 3 km, and is protected by the Maria Theresa mole and breakwater and five lesser moles. There are also smaller harbours for sailing vessels, for timber, and for petroleum. A floating dock and a dry dock have recently been constructed, and at the termination of the railway which comes right down to the water's edge, there are large storehouses and grain-elevators, although there is complete equipment of cranes, it appears that most of the loading and unloading is one by hand.<sup>1391</sup>

## 1921.

- 2. veljače osnovane su komisije za razgraničenje predviđena Rapalskim ugovorom ali nisu mogle utvrditi granice Države Rijeke zbog neriješenih teritorijalnih pitanja oko Delte i luke Baroš (*Porto Sauro*). U travnju 1922. na konferenciji u Santa Margheriti (solo 5 giorni prima della marcia su Roma<sup>1392</sup>) došlo je do sporazuma.<sup>1393</sup>

<sup>1380</sup> Marina Cirić-Gianluca Corleone: *I cantieri navale del Carner: nasce, svilupo...*, FIUME 23., Roma 1992., str. 36.

<sup>1381</sup> [http://ita.anarchopedia.org/Impresa\\_di\\_Fiume](http://ita.anarchopedia.org/Impresa_di_Fiume): Essi catturarono diverse navi e piroscaphi, tra cui la nave mercantile "Trapani" e il piroscapho "Cogne" (carico di seta, automobili, orologi e altri beni di lusso, per un valore globale stimato sui 200 milioni di lire), per il quale chiesero un riscatto di 12 milioni di lire. Le imprese furono più d'una, attirando simpatie (ma anche critiche) da ogni parte del mondo.

<sup>1382</sup> Paolo Santarcangeli: *Il porto dell'aquila decapitata*, Del Bianco editore, Udine 1988., str. 104.

<sup>1383</sup> Daniel Patafta: *Prilike gospodarstva grada Rijeke 1918.-1924.*, Ekonomika i ekohistorija, Zagreb 2005., str. 127.

<sup>1384</sup> Silvino Gigante: *Storia del Comune di Fiume*, R. Bemporad & Figlio, Firenze 1928., str. 243.

<sup>1385</sup> Ljubinka Toševa-Karpowicz: *D'Annunzio u Rijeci, mitovi, politika i uloga masonerije*, ICR, Rijeka 2007., str. 138.

<sup>1386</sup> Ljubinka Toševa-Karpowicz: *D'Annunzio u Rijeci, mitovi, politika i uloga masonerije*, ICR, Rijeka 2007., str. 143.

<sup>1387</sup> Amleto Ballarini: *Quell'uomo dal fegato secco* (Riccardo Gigante senatore fiumano), Roma 2003., str. 83: una cannonata, annotò D'Annunzio, della "...Andrea Doria, per colmo d'eroismo ha tentato su di me l'ordine ricevuto da Roma...". Forse non era vero, ma non parve affatto casuale il colpo di cannone che centrò una delle finestre del Palazzo del Governo. Proprio quella dello studio in cui egli era di lavoro. Le schegge che gli uccisero un sottufficiale nei pressi avrebbero potuto decapitare anche lui. Ebbe solo, con tanta fortuna, quello che gli esperti chiamano „choc da esplosione“. Gli ci vollero delle ore per riprendersi e le trascorse in casa di Riccardo Gigante.

<sup>1388</sup> Giuseppe Marchese: *Navi italiane a Fiume 1918-1921* ([http://www.ilpostalista.it/sommario\\_58.html](http://www.ilpostalista.it/sommario_58.html))

<sup>1389</sup> Mario Dassovich: *La diaspora fiumana nella testimonianza di Enrico Burich*, Del Bianco editore, Udine 1896., str. 108.

<sup>1390</sup> Igor Žic: *Riječki orao, venecijanski lav i rimska vučica*, Adamić, Rijeka 2003., str. 125.

<sup>1391</sup> Croatia-Slavonia and Fiume, Handbook prepared by Great Britain Historical Section of Foreign Office No.8, London 1920., str. 66.

<sup>1392</sup> Riccardo Gigante: *Fiume dalla Grande Guerra all'annessione all'Italia*, FIUME 18, Roma 1989., str. 65.

<sup>1393</sup> Goran Moravček: *Rijeka, prešućena povijest*, Nezavisno izdanje, Rijeka 1990., str. 66.

- Brodogradnja je pod imenom *Jadranska brodogradilišta* utemeljena 1921. na Sušaku, no glavni je pogon bio u Kraljevici, s manjim brodogradilištem u Žurkovu. Kako je brzo pala u stečaj našla se u sklopu *Yarow-Jadranska brodogradilišta*, s centralom u Splitu.<sup>1394</sup>
- Nakon podjele brodova riječkih parobrodarskih društava (7.9.1920.) *Ungaro-Croata* je svoje sjedište prenijela iz Rijeke na Sušak, na teritorij Kraljevine SHS, da bi u prosincu 1921. godine promijenila ime u *Jadranska plovidba*. To je ime izabrano umjesto *Jugoslavenski Lloyd*, kako je prvotno bilo zamišljeno, zbog velikog negodovanja i pritisaka s talijanske strane. Naime, u Rijeci je već bilo osnovano Pomorsko društvo *Lloyd Fiumano*.<sup>1395</sup>

## 1922.

- *Prekomorska plovidba d.d. Sušak* osnovana je zaključkom dioničara bivšeg poduzeća *Ugarsko-Hrvatsko dioničarsko društvo za slobodnu plovidbu Rijeka* 11.11.1922. godine.<sup>1396</sup>
- L’*Ungaro-Croata* venne trasferita a Sussak nel 1922 ed assunse, a seguito della fusione con la Dalmatia e altre compagnie minori, la denominazione **Jadranska Plovidba**.<sup>1397</sup>
- U Sušaku osnovana *Jadranska plovidba d.d.*<sup>1398</sup> sa 62 parobroda (23.356 BT) u vlastitoj zgradi (ex Hotel Sušak<sup>1399</sup>) u Ružičevoj ulici<sup>1400</sup> i Veslački klub Jadran. (1921.?)
- Pomorski promet pao na 122.126 (147.000<sup>1401</sup>) tona u odnosu na 1913. kada je iznosio 2.096.900 tona.<sup>1402</sup>
- U riječku luku je 1922. prispjelo brodova ukupne nosivosti 616.005 tona.<sup>1403</sup>

## 1923.

- U ponoć 20./21. lipnja započeo je štrajk pomoraca na brodovima *Jadranske plovidbe* u Sušaku. Trajao je do 25.8.1923. a u njemu je sudjelovalo 1280 pomoraca.<sup>1404</sup>
- „*Jadranska plovidba*“ A.D. *Sušak* nastala je integracijom više pomorskih poduzeća u vremenu od 1923. do 1935. godine. Raznim integracijskim oblicima u sastav ovog društva ušla su poduzeća: „*Jadranska plovidba*“ *parobrodarsko društvo* iz Sušaka, *Parobrodarsko društvo na dionice Dalmatia* iz Splita, *Dioničarsko parobrodarsko društvo Oceania* iz Trsta, *Austro-hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice* iz Aleksandrova (sada Punat), *Obalna parobrodarska plovidba S. O. J.* iz Dubrovnika, te *Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice* iz Senja. Ovom integracijom nastala je velika koncentracija kapitala i plovnih objekata. Društvo je imalo ukupno 85 brodova te 6 mauna.<sup>1405</sup>
- *Società Fiumana di Navigazione* was active in 1923-1945. Riccardo Gigante was appointed General Manager of the company in 1937. Journalist and Senator, Gigante was one time Chief Magistrate of Fiume and briefly wartime Governor of the Carnaro Province.<sup>1406</sup> La Società Fiumana gestiva il collegamento via mare tra Fiume e la vicina costa orientale dell’Istria, le località interessate erano Volosca, Abbazia, Laurana e Valsantamarina. Le navi impiegate erano il più vecchio “Lussino”, il vecchio “Abbazia” ed il “Laurana”, anch’essi con motrici a vapore. A metà degli anni 30 il vecchio “Abbazia” scomparve, penso in demolizione, mentre comparve il nuovo, sgargiante “Abbazia” con propulsione a motore diesel, che durante la quera fu trasformata in nave ospedale.<sup>1407</sup>
- Promet luke Rijeka morem iznosio je 214.200 tona (129.300 uvoz a 84.900 izvoz).<sup>1408</sup> 209.060 tona.<sup>1409</sup>
- Riječka se luka oporavlja. Prvi put nakon Prvoga svjetskog rat bilježi veći dolazak brodova u luku, iako je promet zabilježen 1923. u riječkoj luci i dalje ispod onoga iz 1913. godine.<sup>1410</sup>
- U riječku luku je 1923. prispjelo brodova ukupne nosivosti 528.355 tona.

<sup>1394</sup> Igor Žic: *Riječki orao, venecijanski lav i rimska vučica*, Adamić, Rijeka 2003., str. 128.

<sup>1395</sup> Daniel Patafta: *Prilike gospodarstva grada Rijeke 1918.-1924.*, Ekonomski i ekohistorija, Zagreb 2005., str. 128.

<sup>1396</sup> Senčić Albino: *Arhivsko gradivo bivših pomorskih poduzeća u PAR-u,VIA, God. 4-5 (1994-1995), sv. 4-5.*, str. 122.

<sup>1397</sup> Roberto Modena-Paola Allegretti: *Nascita del Lloyd Austriaco e gestione delle linee di navigazione e del servizio postale nell’Adriatico*, FIUME 23, Roma 1992., str. 61.

<sup>1398</sup> <http://hr.wikipedia.org/wiki/Jadrolinija>: Godine 1922., na poticaj države te kao uvjet za dobivanje subvencije, parobrodarska društva Jadranska plovidba (Sušak), Dioničko parobrodarsko društvo Oceania (Trst), Austro-Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice (Punat), Obalna paroplovitba društvo s.o.j. (Dubrovnik), Parobrodarsko društvo na dionice (Split) i Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice (Senj) udružila su se u Jadransku plovidbu d.d. u Sušaku. Novo poduzeće tada je imalo 79 brodova, a 17 godina kasnije, 1939. godine, 55 brodova. I nakon spajanja plovidbeni se red sporo uspostavlja jer je dio obale još uvijek bio pod okupacijom Italije. Tako ni 1923. godine parobrodi ne odlaze iz Sušaka, nego iz Bakra koji je preko Škrlejeva bio povezan željeznicom sa Zagrebom.

<sup>1399</sup> Maks Peč – radoznali promatrač (ur. Bruno Lončarić), Riječka nadbiskupija, Rijeka 2014., str. 29.

<sup>1400</sup> Almanah grada Sušaka 1938., Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 74.

<sup>1401</sup> [www.digitalis.uni-koeln.de/kwg\\_143\\_146-156.pdf](http://www.digitalis.uni-koeln.de/kwg_143_146-156.pdf)

<sup>1402</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 296.

<sup>1403</sup> Daniel Patafta: *Prilike gospodarstva grada Rijeke 1918.-1924.*, Ekonomski i ekohistorija, Zagreb 2005., str. 135.

<sup>1404</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1405</sup> Senčić Albino: *Arhivsko gradivo bivših pomorskih poduzeća u PAR-u,VIA, God. 4-5 (1994-1995), sv. 4-5.*, str. 123.

<sup>1406</sup> <http://www.crwflags.com/fotw/flags/hr-hffiu.html>

<sup>1407</sup> Antonio Neumann: *In mare, sul Quarnero, in crociera*, La Voce di Fiume, 31 maggio 2010.

<sup>1408</sup> Guido Depoli: *La Provincia del Carnaro*, Editrice La Società di Studi Fiumani, 1928., str. 213.

<sup>1409</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 49. (<http://digilander.libero.it/comunedifiume/statisti.htm>)

<sup>1410</sup> Daniel Patafta: *Prilike gospodarstva grada Rijeke 1918.-1924.*, Ekonomski i ekohistorija, Zagreb 2005., str. 134.

▪ Kroz riječku luku najviše su tereta 1923. godine uvezle: Kraljevina SHS 34.093 tone, Italija 26.468 tona, Velika Britanija 14.476, Indija (tada britanska kolonija) 14.523 i Njemačka 12.245 tona. Zemlje iz zaleda koje prirodno gravitiraju riječkoj luci izvezle su pojedinačno: Mađarska samo 6 tona tereta, Austrija 112, Čehoslovačka 197, a Rumunjska 6.190 tona tereta. Cjelokupni izvoz (uvoz<sup>1411</sup>) riječke luke 1923. iznosio je 129.331 tonu. Slabi izvoz zemalja iz zaleda kroz riječku luku može se protumačiti time što je ipak prirodni izlaz Austrije na Jadran Trst i što je ta zemlja nakon Prvoga svjetskog rata, gubitkom svojih gospodarski najrazvijenijih krajeva Češke i Moravske, pala u veliku gospodarsku krizu koju je još dodatno pojačalo isplaćivanje ratnih reparacija. Mađarska koja je doživjela boljševičku revoluciju Bele Kuhna, kontrarevoluciju i "bijeli teror" Horthyjevih pristaša te velike teritorijalne gubitke nakon Prvoga svjetskog rata još je oporavljala svoje gospodarstvo, a Čehoslovačka je bila prirodno orijentirana na Trst i njemačke sjevernomorske luke. Tijekom 1923. godine kroz riječku luku najviše je tereta uvezla Italija 36.013 tona, Kraljevina SHS samo 6.532 tone, Španjolska i Portugal zajedno 10.289 tona (uglavnom drveni ugljen), a od zemalja zaleda kroz riječku su luku teret uvezle samo Ugarska 541 tonu i Rumunjska 67 tona, Austrija i Čehoslovačka 1923. godine kroz riječku luku nisu uvezle ništa. Cjelokupni uvoz (izvoz?<sup>1412</sup>) kroz riječku luku 1923. godine iznosio je 84.903 tone. Prema tome, Rijeka je 1923. funkcionalnija više kao izvozna nego kao uvozna luka (**obratno!**). Usporedi li se ovaj promet sa 1913. godinom kada je u riječkoj luci zabilježen promet od 2,892.538 tona, vidi se velika stagnacija riječke luke od kraja Prvoga svjetskog rata koja je prvenstveno izazvana nesređenim državno-pravnim položajem Rijeke od listopada 1918. do siječnja 1924. godine. Pad u prometu u luci pridonijele su i velike političke promjene i gospodarske krize koje su zahvatile zemlje u zaledu. Jedan od uzroka pada prometa bilo je i oštećenje lučkih dizalica i lučke infrastrukture u vrijeme D'Annunzijeva boravka u Rijeci. Riječka je luka za Italiju predstavljala i svojevrsni gospodarski balast jer je talijanska vlada kroz riječku luku nastojala usmjeriti dio prometa Jugoslavije i Mađarske iz "prezasićenih" luka Trsta i Venecije. Italija je nastojala i podići promet riječke luke privlačeći prije svega promet iz Kraljevine SHS, koja je ostala bez moderne luke kroz koju bi obavljala tranzitnu trgovinu, čime se Italiji otvorila mogućnost da lakše kontrolira gospodarske interese Kraljevine SHS. Zato je talijanska vlada odobravala Rijeci silne kredite za obnovu gospodarstva i podizanje riječke luke.<sup>1413</sup>

#### 1924.

- Sve do 1924. Sušak nije imao niti željezničku stanicu niti putničkog pristaništa. Sušačani su se morali ukrcati na vlak ili parobrod u Rijeci i na povratak opet iskrcati se u Rijeci. Radi nabavke potrebne robe Sušačani su išli u Rijeku, a išli su i na riječku tržnicu i ribarnicu, jer je na Sušaku izbor robe bio slab i nepotpun. <sup>1414</sup> (*Fiume*).<sup>1415</sup>
- 24 februara 1924. bila je Delta i luka Baroš svečano preuzeta po našim vlastima.<sup>1416</sup> Odlučeno je da se *Luka Baroš* pod Austro-Ugarskom, a pod talijanskom okupacijom *Nazario Sauro* nazove *Sušačka luka*. Teritorij *Bankino* u samoj luci nazvati će se *Karađorđeo pristanište*. Pristanište nasuprot bivšeg *Bankina* nazvati će se *Pristanište kralja Aleksandra*. Gat u sredini, na dnu luke, nazvati će se *Gat Erazma Barčića*. Od ovog gata u Mrtvi kanal produžena sušačka obala nazvati će se *Obala Frana Supila*.<sup>1417</sup>
- U Rijeci je 1924. za potrebe jugoslavenske mornarice izrađeno dvadeset torpeda i deset torpednih cijevi.<sup>1418</sup>
- 1924. rafinerija (373 zaposlenika) preradila 15.071 tona nafte, a 1939. (738 zaposlenika) čak 114.212 tona (rat s Etiopijom, pomoć frankističkoj Španjolskoj, pa pripreme za II. svjetski rat).<sup>1419</sup>
- **Promet sušačke luke** (postojala kao samostalna luka samo 17 godina, 1924.-1941.<sup>1420</sup>) **iznosio** 177.189<sup>1421</sup> tona (iskrcano 94.491 a ukrcano 82.696 t<sup>1422</sup>) i 94.439 PAX. Doplovilo je 1.667 parobroda, 519 jedrenjaka.<sup>1423</sup>
- Promet riječke luke morem iznosio je 388.838 tona (uvoz 222.230 a izvoz 166.608 tona.<sup>1424</sup>) (338.840<sup>1425</sup>) (402.439<sup>1426</sup>)
- U riječku luku je 1924. prispjelo brodova ukupne nosivosti 755.343 tona.<sup>1427</sup>

<sup>1411</sup> Guido Depoli: *La Provincia del Carnaro*, Editrice La Società di Studi Fiumani, 1928., str. 178: **Importazione 129.300**

<sup>1412</sup> Guido Depoli: *La Provincia del Carnaro*, Editrice La Società di Studi Fiumani, 1928., str. 178: **Esportazione 84.900**

<sup>1413</sup> Daniel Patafta: *Prilike gospodarstva grada Rijeke 1918.-1924.*, Ekonomski i ekohistorija, Zagreb 2005., str. 134.

<sup>1414</sup> *Gimnazija Mirko Lenac 1896.-1966.*, Tipograf, Rijeka 1966., str. 31.

<sup>1415</sup> *Vodič historijskog arhiva Rijeka*, Pazin – Rijeka 1980., str. 132.-133.

<sup>1416</sup> Ivan V. Perović: *Crtice iz okupiranog Sušaka*, Primorski štamparski zavod, Sušak 1934., str. 150.

<sup>1417</sup> Željko Bartulović: *Sušak 1919.-1947.*, Adamić, Rijeka 2004., str. 476.

<sup>1418</sup> Irvin Lukežić: *Povijest riječkih konzulata*, Adamić, Rijeka 2004., str. 330.

<sup>1419</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 296.

<sup>1420</sup> Nedeljko Ipšić, Sušačka revija 6/7 iz 1994, str. 5.-13.

<sup>1421</sup> *Almanah grada Sušaka sa prikazom gornjeg Jadrana*, Zagreb 1931., str. 116 a na str. 123. **pogrešno 117.189** (kao i Žic).

<sup>1422</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 60.

<sup>1423</sup> Dr. Andrija Rački: *Povijest grada Sušaka*, Tisak Primorskog štamparskog zavoda d.d., Sušak, 1929., str. 293.

<sup>1424</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 54. (Statistica del commercio della navigazione di Fiume)

<sup>1425</sup> Antonio di Tosto: *Brevi cenni sulla condizione politico economica e sul potenziamento strutturale del porto di Fiume nel periodo „italiano“ (1924-1945)*, Roma 1992., str. 42.

<sup>1426</sup> <http://digilander.libero.it/comunedifiume/statisti.htm> (tratto dall'articolo di NinoHost Venturi, settembre 1927, anno VII n. 9)

<sup>1427</sup> Daniel Patafta: *Prilike gospodarstva grada Rijeke 1918.-1924.*, Ekonomski i ekohistorija, Zagreb 2005., str. 135.

- Od 12 domaćih linija duge plovidbe, 10 mediteranskih i 32 jadranske koliko ih je Rijeka imala u 1913. godini, u 1924. godini ostale su samo 2 linije duge plovidbe, te 5 mediteranskih i 8 jadranskih linija. Rimskim sporazumom Rijeka je bila potpuno odrezana od svog prirodnog zaleda pa je njena privreda između dva rata bila u stalnom opadanju<sup>1428</sup>
- Od 44 registrirana broda u Rijeci sa 102.548 BRT, u 1924. god. ovaj broj opada 1938. na 35 brodova sa 63.629 BRT (36 sa 60.724 BRT<sup>1429</sup>). Za to je vrijeme broj brodova u Sušaku brzo rastao pa ih je 1939. bilo registrirano 68 sa 142.336 NRT.<sup>1430</sup>

## 1925.

- Il moletto di protezione del silurificio fu sfondato dal scirocco nel febbraio 1925.<sup>1431</sup>
- Tržišnu ekspanziju *Rafinerija* podupire 1925. stvaranjem samostalne brodarske tvrtke. Tvrta slijedeće godine dobiva ime Società Petrolifera Esercizi Marittimi (SPEM). Njezini tankeri *Prometeo*, *Lucifero*, *Poseidone*, *Tritone* i drugi plove svjetskim morima.<sup>1432</sup>
- 1925. riječko brodarstvo imalo je 44 broda (102.548 BRT) a sušacko 48 brodova (23.777 NRT).<sup>1433</sup>
- Na Sušaku osnovano Parobrodarsko akcionarsko društvo „Progres“ koje je koncem 1926. imalo 3 parobroda.<sup>1434</sup>
- Intorno al 1925/30, si diffusero rapidamente i lenti, pesanti, sicuri motori a nafta, alzando il loro puzzo e riempiendo di un ritmico battito i silenzi del mare.<sup>1435</sup>
- Promet luke Sušak iznosio je 340.137 tona (iskrcano 176.716 a ukrcano 163.421 t<sup>1436</sup>) (255.143 t<sup>1437</sup>) i 208.215 PAX, doplovilo je 1.266 parobroda te 607 jedrenjaka.
- Luka Sušak je 1925. uvezla 137.899 t a izvezla 140.191 t. tereta. Total 278.090 tona.<sup>1439</sup>
- In confronto al movimento degli altri porti italiani, Fiume occupava nel 1925 il 10. posto.<sup>1440</sup>
- Promet riječke luke morem iznosio je 679.990 tona (uvoz 373.442 a izvoz 306.548 tona.<sup>1441</sup>) (720.845<sup>1442</sup>)
- Il movimento marittimo complessivo dei porti di Fiume e di Sussak, era nel 1925 pari al 57% di quello prebellico di Fiume (media 1909-1913), e i due porti stavano fra loro nel rapporto 39:18.<sup>1443</sup>
- From 1925 - 1930 Prefect of Fiume was Emanuele Vivorio (1872-1959).

## 1926.

- 3.1.1926. imenovano je Povjerenstvo za riječku luku koje na temelju Nettunskih konvencija u svojstvu glavne pomorske oblasti uskladjuje rad svih pomorsko-lučkih i drugih mjesnih prijevoznih i posredničkih službi.
- Osnovana Slobodna plovidba „Topić“ na Sušaku, koja je koncem 1930. imala 3 parobroda.<sup>1444</sup>
- 1926. riječko brodarstvo imalo je 44 broda (102.548 BRT) a sušacko 53 broda (24.554 NRT).<sup>1445</sup>
- Promet luke Sušak iznosio je 270.753 tona. (Iskrcano 133.256 (133.216<sup>1446</sup>) a ukrcano 137.537 t<sup>1447</sup>) i 225.348 PAX, doplovilo je 2.412 parobroda te 729 jedrenjaka.<sup>1448</sup>
- Luka Sušak je 1926. uvezla 91.211 t a izvezla 119.030 t tereta. Total 210.246 tona.<sup>1449</sup>
- In confronto al movimento degli altri porti italiani, Fiume occupava nel 1926 il 11. posto per il movimento merci, ed il 3. posto per il movimento passeggeri.<sup>1450</sup>
- Promet riječke luke morem iznosio je 739.252 tona (uvoz 378.650 a izvoz 360.602 tona.<sup>1451</sup>) (734.737<sup>1452</sup>)
- Iz Rijeke je 1926. izvezeno gotovo 100.000 tona slovenskog drva.<sup>1453</sup>

<sup>1428</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1429</sup> Pomorski zbornik, JAZU 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1430</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1431</sup> Guido Depoli: *La Provincia del Carnaro*, Editrice La Società di Studi Fiumani, 1928., str. 47.

<sup>1432</sup> INA: *Prerada naftne u Rijeci 1882.-2005.* (urednik mr. sc. Veliđ Đekić)

<sup>1433</sup> Pomorski zbornik, JAZU 1962., str. 1550-1551. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1434</sup> Dr. Grga Novak: *Naše more*, II popunjeno izdanje, Tiskara d.d., Zagreb 1932., str. 286.

<sup>1435</sup> Paolo Santarcangeli: *Il porto dell'aquila decapitata*, Del Bianco editore, Udine 1988., str. 213.

<sup>1436</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 60.

<sup>1437</sup> Dr. Grga Novak: *Naše more*, II popunjeno izdanje, Tiskara d.d., Zagreb 1932., str. 297.

<sup>1438</sup> Dr. Andrija Rački: *Povijest grada Sušaka*, Tisak Primorskog štamparskog zavoda d.d., Sušak, 1929., str. 293.

<sup>1439</sup> Dr. Grga Novak: *Naše more*, II popunjeno izdanje, Tiskara d.d., Zagreb 1932., str. 298.-299.

<sup>1440</sup> Guido Depoli: *La Provincia del Carnaro*, Editrice La Società di Studi Fiumani, 1928., str. 213.

<sup>1441</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 54. (Statistica del commercio della navigazione di Fiume)

<sup>1442</sup> <http://digilander.libero.it/comunedifiume/statisti.htm> (tratto dall'articolo di NinoHost Venturi, settembre 1927, anno VII n. 9)

<sup>1443</sup> Guido Depoli: *Fiume, Rivista della Società di Studi Fiumani*, Anno V., Fiume 1927., str. 213.

<sup>1444</sup> Dr. Grga Novak: *Naše more*, II popunjeno izdanje, Tiskara d.d., Zagreb 1932., str. 288.

<sup>1445</sup> Pomorski zbornik, JAZU 1962., str. 1550-1551. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1446</sup> Almanah grada Sušaka sa prikazom gornjeg Jadranu, Zagreb 1931., str. 116.

<sup>1447</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 60.

<sup>1448</sup> Dr. Andrija Rački: *Povijest grada Sušaka*, Tisak Primorskog štamparskog zavoda d.d., Sušak, 1929., str. 293.

<sup>1449</sup> Dr. Grga Novak: *Naše more*, II popunjeno izdanje, Tiskara d.d., Zagreb 1932., str. 298-299.

<sup>1450</sup> Guido Depoli: *La Provincia del Carnaro*, Editrice La Società di Studi Fiumani, 1928., str. 213.

<sup>1451</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 54. (Statistica del commercio della navigazione di Fiume)

<sup>1452</sup> <http://digilander.libero.it/comunedifiume/statisti.htm> (tratto dall'articolo di NinoHost Venturi, settembre 1927, anno VII n. 9)

**1927.**

- Eksploraciju riječke luke talijanska je država povjerila novoosnovanom poduzeću *Magazzini Generali di Fiume*.<sup>1453</sup>
- 1927. riječko brodarstvo imalo je 43broda (101.014 BRT) a sušačko 56 brodova (33.734 NRT).<sup>1454</sup>
- Promet riječke luke morem iznosio je 780.403 tona (uvoz 429.304 a izvoz 351.099 tona).<sup>1455</sup>
- Luka Sušak bilježi promet od 438.085 tona i 271.978 PAX, doplovilo je 2.615 parobroda, 668 jedrenjaka.<sup>1456</sup> (Sredinom 1927. otvorena slobodna carinska zona u Sušaku).<sup>1457</sup>
- Promet u Sušaku za godinu dana je porastao za 62% dok je u Rijeci promet porastao za samo 6,5%.<sup>1458</sup>
- U sušačku luku uplovilo je 12 engleskih parobroda, a 1928. čak 28 engleskih parobroda.<sup>1459</sup>

**1928.**

- **10.5.1928.** Kompanija *Fonderia Metalli* (od 24.1.1924 *Stabilimenti Whitehead – Società di Esercizio Anonima*<sup>1460</sup>) mijenja ime u *Silurificio Whitehead di Fiume*. Pod novim nazivom kompanija razvija nove modele torpeda, proširujući proizvodnju i dobivajući nove klijente. On the same occasion, it was taken the decision to speed up the construction of the new launching station which, entitled to Giuseppe Orlando, was then officially inaugurated, in the presence of all the town authorities and of several high level Italian Navy representatives, on 1<sup>st</sup> December 1928.<sup>1461</sup>
- **Osnovana** je tvornica pod imenom *Silurificio Whitehead di Fiume S.A.* koje zapošljava 90 činovnika, tehničara i inženjera te 700 radnika.<sup>1462</sup>
- The new (torpedo) launching station, entitled to Giuseppe Orlando, was officially inaugurated, in the presence of all the town authorities and of several high level Italian Navy representatives, on 1<sup>st</sup> December 1928.<sup>1463</sup>
- **29.12.1928.** u *Cantieri Navali del Quarnero* postavljena kobilica za izviđački brod (esploratore) "Antonio Pigafetta" (da 2010 ton. vel. 45,2 nodi<sup>1464</sup>) klase Alvise Da Mosto ili Navigatori (pomorci).
- "Slobodna plovidba Topić" D.D. Sušak osnovana je 1926. u Zagrebu a registrirana 1928. godine u Sušaku. Početna dionička glavnica iznosila je 500.000 dinara u zlatu, ali je tijekom 1929. godine povećana na 800.000, a 1930. na 1.200.000 dinara u zlatu. Društvo je imalo brodove: „Jurko Topić“, „Ivan Topić“, „Olga Topić“, „Serafin Topić“, „Ante Topić“ i „Jela Topić“, kojima je obavljalo putnički i teretni pomorski transport.<sup>1465</sup>
- 1928. riječko (talijansko) brodarstvo imalo je 46 brodova (107.669 BRT).<sup>1466</sup>
- Parobrodska pruga Sušak-Vrbnik *Jadranske plovidbe* postala je 1928. dnevnom (osim nedjelje).<sup>1467</sup>
- Promet riječke luke morem iznosio je 877.097 tona (uvoz 502.183 a izvoz 374.914 tona).<sup>1468</sup>
- Luka Sušak bilježi promet od 542.725 tona (iskrcano 249.185 a ukrcano 293.540 tona).<sup>1469</sup>
- Luka Sušak bilježi promet od 572.725 tona (iskrcano 279.185 a ukrcano 293.540 tona)<sup>1470</sup> i 265.389 PAX. Doplovilo je 3.013 parobroda te 699 jedrenjaka.<sup>1471</sup>

**1929.**

- Zbog odumiranja lučke aktivnosti (konkurenčija Sušaka) opadao je broj stanovnika tako da je Rijeka bila jedini grad čiji se broj stanovnika od 1918. do 1929. smanjio za jednu četvrtinu. Izbijanjem velike ekonomskе krize, situacija se u Rijeci još više pogoršala. Nasuprot Rijeci, Sušak je dvadesetih godina doživio privredni prosperitet. Trgovačke radnje su u ovom periodu proširene na račun riječke trgovine. Samo u vremenu 1927.-1928. u Sušak se slilo 50 miliona lira. Promet u luci je bio toliko živ, da su brodovi čekali po nekoliko dana za utovar ili istovar tereta. Svakodnevno se izvozilo u Rijeku 30-40 kvintala brašna i za još dva miliona lira mjesечно drugih

<sup>1453</sup> Željko Bartulović: *Sušak 1919.-1947.*, Adamić, Rijeka 2004., str. 509.

<sup>1454</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1550-1551. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1455</sup> *Riječka*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 54. (*Statistica del commercio della navigazione di Fiume*)

<sup>1456</sup> *Almanah grada Sušaka 1938.*, Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 68.

<sup>1457</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 297.

<sup>1458</sup> Enes Milak: *Rijeka u međuratnom razdoblju – prilog istraživanju*, Argumenti 1-2, Rijeka 1983., str. 21.

<sup>1459</sup> Irvin Lukežić: *Povijest riječkih konzulata*, Adamić, Rijeka 2004., str. 142.

<sup>1460</sup> Ing. Benito Petrucci: *The "italian" period of Whitehead Torpedo...*, Industrijska baština I (2003.), Pro torpedo, Rijeka 2005., str. 223.

<sup>1461</sup> Ing. Benito Petrucci: *The "italian" period of Whitehead Torpedo...*, Industrijska baština I (2003.), Pro torpedo, Rijeka 2005., str. 231.

<sup>1462</sup> *Riječki torpedo - prvi na svijetu*, (ur. Ervin Dubrović), MGR, Rijeka 2010., str. 151.

<sup>1463</sup> Ing. Benito Petrucci: *The "italian" period of Whitehead Torpedo...*, Industrijska baština I (2003.), Pro torpedo, Rijeka 2005., str. 231.

<sup>1464</sup> Marina Cirić-Gianluca Corleone: *I cantieri navale del Carner: nascit, svilupo...*, FIUME 23., Roma 1992., str. 36.

<sup>1465</sup> Senčić Albino: *Arhivsko gradivo bivših pomorskih poduzeća u PAR-u*, VIA, God. 4-5 (1994-1995), sv. 4-5., str. 124.

<sup>1466</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1467</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1034 (Vinko Antić: *Pomorstvo i naš turizam*)

<sup>1468</sup> *Riječka*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 54. (*Statistica del commercio della navigazione di Fiume*)

<sup>1469</sup> *Almanah grada Sušaka sa prikazom gornjeg Jadran*, Zagreb 1931., str. 116.

<sup>1470</sup> *Riječka*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 60.

<sup>1471</sup> *Almanah grada Sušaka 1938.*, Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 68.

namirnica. Ukiđanjem carina i smanjenjem opštinskih taksa italijanska vlada namjeravala je da oživi promet luke i privredu grada.<sup>1472</sup>

- 24. travnja brodogradilište *Lazarus* upisano u sušački trgovački registar kao industrijsko poduzeće Kraljevine SHS. (1940. brisano, postaje *Jadransko brodogradilište d.d. Split*.<sup>1473</sup>)
- U lipnju 1929. osniva u Martinšćici novo brodogradilište sušački inženjer Marijan Turina koji se specijalizirao za izradu brzih čamaca i hidroaviona. Godine 1941. brodogradilište je ustupljeno talijanskoj tvrtki *Motovelo* sve do 1945. kada je nacionalizirano.<sup>1474</sup>
- *S.A. cantieri Navali del Quarnero*, bivši *Ganz-Danubius* zapošljava 1.276 (1.242<sup>1475</sup>) radnika, a pet godina kasnije, tj. 1934. samo 418.<sup>1476</sup>
- Lansirna stanica za torpeda izgrađena je u dvije etape. Prva datira iz 1929. (entitled to Giuseppe Orlando, was then officially inaugurated on 1<sup>st</sup> December 1928.<sup>1477</sup>) kada je izgrađen istočni dio – istočni brod. Drugi (zapadni) izgrađen je između 1936. i 1945. godine.<sup>1478</sup> The impressive structure (catapult for simulating aircraft launched torpedoes) was installed near the Giuseppe Orlando launching station, thus forming, together with the old Robert Whitehead launching facility, a group of constructions which has characterised the coast profile of Fiume for many years, and part of which even if with some modifications, is still today part of the landscape.<sup>1479</sup> disposizione dei traffici balcanici, non venne sfruttato, e per giunta l'Italia si vide costretta a costruire un nuovo bacino legnami per gli operatori fiumani.<sup>1480</sup>
- 1929. riječko brodarstvo imalo je 50 brodova (122.053 BRT) a sušačko 56 brodova (44.419 NRT).<sup>1481</sup>
- Promet riječke luke morem iznosio je 891.811 tona (uvoz 501.619 a izvoz 390.192 tona),<sup>1482</sup> il massimo mai più registrato da Fiume italiana, che calcolato unitamente al transito ferroviario, calcolato intorno alle 709.990 tonnellate, raggiunsero un totale di 1.601.800 tonnellate.<sup>1483</sup>
- Luka Sušak bilježi promet od 693.909 tona (iskrcano 317.835 a ukrcano 376.074 tone.<sup>1484</sup>
- Luka Sušak bilježi promet od 693.409 tona (iskrcano 317.335 a ukrcano 376.074 tone<sup>1485</sup>) te 270.967 PAX. Doplovilo je 3.363 parobroda te 979 jedrenjaka.<sup>1486</sup>
- Za tri godine od 1927. do 1929. u Sušaku je za potrebe Rijeke (u teškoj privrednoj situaciji) kupljeno robe u vrijednosti 50 miliona lira što je predstavljalo značajnu sumu novca koji je uglavnom inkasirala sušačka trgovina.<sup>1487</sup>

### 1930.

- Nel complesso, „tra il 1930 e il 1937, la situazione migliorò assai poco, basti pensare al caso dei Cantieri Navali esclusi dalla produzione di sommergibili e torpediniere, che pure erano progettati a Fiume, o a quello della fabbrica per la Pilatura del Riso che nel 1930 dovette licenziare tutti gli operai e infine al porto, il cui volume di affari fu quasi equagliato nel 1932 da quello del porto di Sušak.<sup>1488</sup>
- **27.4.1930. u Trstu u brodogradilištu "Stabilimento Tecnico Triestino"** porinuta je teška krstarica *Fiume*. Riječki načelnik Riccardo Gigante nazoočio je ceremoniji porinuću broda. Kuma broda na porinuću bila je i Giovanna di Savoia, buduća bugarska kraljica.
- Nel 1930 fu costruita la rampa di lancio dei siluri (armiranobetonska<sup>1489</sup>) nello stesso punto in cui era sistemata quella precedente, quella di Whitehead.<sup>1490</sup>
- Za vrijeme ekonomske krize 1930.-1932. likvidirana su brodarska poduzeća *Fiumana* i *Atlantica* (con sede in albergo *Lloyd*<sup>1491</sup>), a 1937. i najveće brodarsko poduzeće *Adria*.<sup>1492</sup>

<sup>1472</sup> *Radnički pokret na riječkom području 1918.-1941.*, Tipograf, Rijeka 1982., str. 158. (Mr. Enes Milak)

<sup>1473</sup> Željko Bartulović: *Sušak 1919.-1947.*, Adamić, Rijeka 2004., str. 213-214.

<sup>1474</sup> Irvin Lukežić: *Nebo nad Kvarnerom*, ICR, Rijeka 2005., str. 322.-323.

<sup>1475</sup> *RJЕKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 59: a prije rata je broj varirao između **2.000** i **4.000**.

<sup>1476</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 296.

<sup>1477</sup> Ing. Benito Petrucci: *The "italian" period of Whitehead Torpedo...*, Industrijska baština I (2003.), Pro torpedo, Rijeka 2005., str. 231.

<sup>1478</sup> Kovačević-Brnelić-Lustig i dr.: *Konstrukcija bivše lansirne stanice...*, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 592.

<sup>1479</sup> Ing. Benito Petrucci: *The "italian" period of Whitehead Torpedo...*, Industrijska baština I (2003.), Pro torpedo, Rijeka 2005., str. 237.

<sup>1480</sup> Rodolfo Decleva: *Due senatori e un ministro*, La Voce del popolo, 15 giugno 2013.

<sup>1481</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1550-1551. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1482</sup> *RJЕKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 54. (*Statistica del commercio della navigazione di Fiume*)

<sup>1483</sup> Antonio di Tosto: *Brevi cenni sulla condizione politico economica e sul potenziamento strutturale del porto di Fiume nel periodo "italiano" (1924-1945)*, Roma 1992., str. 42.

<sup>1484</sup> *Almanah grada Sušaka sa prikazom gornjeg Jadran*, Zagreb 1931., str. 116.

<sup>1485</sup> *RJЕKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 60.

<sup>1486</sup> *Almanah grada Sušaka 1938.*, Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 68.

<sup>1487</sup> Enes Milak: *Rijeka u međuratnom razdoblju - prilog istraživanju*, Argumenti 1-2, Rijeka 1983., str. 21.

<sup>1488</sup> Giovanni Stelli-Emiliano Loria: *Economia e società a Fiume nella prima metà del Novecento in un lavoro di Giuseppe Parlato*, FIUME 21/2001 Roma, str. 18.

<sup>1489</sup> *Riječki torpedo - prvi na svijetu*, (ur. Ervin Dubrović), MGR, Rijeka 2010., str. 61.

<sup>1490</sup> Veliđ Đekić: *Amate Fiume?*, VBZ, Zagreb, 2007., str. 168.

<sup>1491</sup> Silvino Gigante: *Storia del comune di Fiume*, F. Bemporad & Figlio, Firenze 1928., str. 179.

<sup>1492</sup> Radule Butorović: *Sušak i Rijeka u NOB*, Rijeka 1975., str. 34. (cit. A. Vlaškalin: *Pomorska privreda...*)

- U putničkoj luci bilo je radova na urbanoj opremi uzduž *Rive Emanuele Filiberto* (danasa Riva) koja se 1930. popločuje kockama od grimiznog porfira, jer su se kocke od vulkanskog kamena postavljene 1908. istošile, jednako kao i u *Via Italia, Riva Nazario Sauro* (danasa ulica Ivana Zajca), *Via Ipparco Baccich* (danasa dio Zajčeve ulice uz palaču Baccich), *Piazza Verdi* (danasa Kazališni trg), *Via Giuseppe Tartini* (dio Zajčeve ulice uz HNK), te uz *Via Gaetano Donizetti* (danasa Wenzelova ulica). Cjelokupni trošak iznosio je milijun i dvjesto tisuća lira. U putničkoj luci, ispred hotela Europa, uskoro je interpolirana manja zgrada hidroodroma za čiji je izgled projektant, pretpostavljam Raoul Puhalji, inspiraciju pronašao u njenoj namjeni. Tridesetih godina komercijalni prijevoz hidroavionima preuzima vodstvo nad zemljšnjim zrakoplovima, a imali su važnost i u vojnog sektoru, osobito kod pomorskog izviđanja.<sup>1493</sup>
- U sušačkoj luci od 1930. nastavljaju se veliki građevinski poduhvati: uređenje Aleksandrovog i Barčićeva pristaništa (danasa Sušački lukobran i Ružičev gat) te putničkog pristaništa na Brajdici koja je s Deltom povezana preko Rječine mostovima za željeznički, kolni i pješački promet.<sup>1494</sup>
- 1930. riječko brodarstvo imalo je 52 broda (117.753 BRT) a sušačko 58 brodova (46.556 NRT).<sup>1495</sup>
- Riccardo Gigante a Capo del Governo: „Ecco alcuni riflettenti il movimento complessivo via mare in migliaia di quintali: 1930 Fiume 7.769 - Sussak 7.186, 1931 Fiume 6.108 - Sussak 5.657, 1932 Fiume 4.825 - Sussak 4.028“.<sup>1496</sup>
- Promet riječke luke morem iznosio je 776.929 tona (uvoz 482.900 a izvoz 294.029 tona).<sup>1497</sup> (701.040 t<sup>1498</sup>)
- Rijeka je 1930. zabilježila 241.000 putnika, i to većinom za obližnju Opatiju.<sup>1499</sup>
- Luka Sušak bilježi promet od 728.613 tona (iskrcano 304.758 a ukrcano 423.855 tona<sup>1500</sup>) te 288.403 PAX.
- Luka Sušak je 1930. uvezla 240.442 t a izvezla 377.354 t tereta. Total 617.796 tona.<sup>1501</sup>
- Doplovio je 3.671 parobrod te 934 jedrenjaka.<sup>1502</sup>
- From 1930 - 1934 Prefect of Fiume was Antonio De Biase (1874-1948).

### 1931.

- *Cantieri navali del Quarnaro* zapošljavaju 1.217 radnika i 85 činovnika da bi slijedeće godine zapošljavao samo 529 radnika i 73 činovnika.<sup>1503</sup>
- *Cantieri navali del Quarnaro* izgradili su razarač *Antonio Pigafetta* koji je 1931. brzinom od 45,2 čvora preuzeo svjetski primat.<sup>1504</sup>
- „*Atlanska plovidba*“ d.d. Sušak osnovana je i registrirana 1931. godine s početnim kapitalom glavnice od 7.500.000 dinara. Upravljanje je obavljano preko upravnog odbora i poslovнog ravnateljstva. Poduzeće je imalo brodove „Senga“, „Slava“, „Sreća“ i „Sloga“, s kojima je održavalo pomorske veze pretežno sa zapadnom i sjevernom Europom.<sup>1505</sup>
- „*Jadran brodarsko*“ d.d. Sušak djeluje u razdoblju između 1931. i 1934. godine, kada započinje likvidacijski postupak koji traje do 1936. godine. Društvo posjeduje brodove „Jadran“ i „Dedinje“.<sup>1506</sup>
- 1931. riječko brodarstvo imalo je 55 brodova (119.640 BRT) a sušačko 60 brodova (43.993 NRT).<sup>1507</sup>
- Milan Čalogović, predratni riječki graditelj lučkih i željezničkih skladišta, pionir korištenja armiranobetonskih konstrukcija u nas, 1931. projektira kompleks *Slobodnih carinskih skladišta Carinarnice i Lučke kapetanije* u luci Baroš koji se realizira 1933.<sup>1508</sup> (**1939?**<sup>1509</sup>) (*Javna i slobodna carinska skladišta* su danas skladište **40.**<sup>1510</sup>)
- In una zona di porto si stabilirono, verso gli anni trenta, le cantine di vino (poiché, dopo il legname, il vino era diventato la mercanzia più importante di Fiume); ed ivi si pasticciava, si annacquava, si trattava con la melasse e con altri ingredienti i vini di Puglia e delle Marche. Ed api e vespe vi calavano a milioni dalla collina.<sup>1511</sup>

<sup>1493</sup> Julija Lozzi-Barković: *Međuratna arhitektura Rijeke i Sušaka*, Adamić, Rijeka 2015., str. 405.

<sup>1494</sup> Julija Lozzi-Barković: *Međuratna arhitektura Rijeke i Sušaka*, Adamić, Rijeka 2015., str. 405.

<sup>1495</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1550-1551. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1496</sup> Amleto Ballarini: *Quell'uomo dal fegato secco* (Riccardo Gigante senatore fiumano). Società di Studi Fiumani, Roma 2003., str. 110.

<sup>1497</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 54. (*Statistica del commercio della navigazione di Fiume*)

<sup>1498</sup> Dr. Grga Novak: *Naše more*, II popunjeno izdanje, Tiskara d.d., Zagreb 1932., str. 297.

<sup>1499</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 137.

<sup>1500</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 60.

<sup>1501</sup> Dr. Grga Novak: *Naše more*, II popunjeno izdanje, Tiskara d.d., Zagreb 1932., str. 298-299.

<sup>1502</sup> *Almanah grada Sušaka* 1938., Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 68.

<sup>1503</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 106.

<sup>1504</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 98.

<sup>1505</sup> Senčić Albino: *Arhivsko gradivo bivših pomorskih poduzeća u PAR-u, VIA, God. 4-5 (1994-1995), sv. 4-5.*, str. 123.

<sup>1506</sup> Senčić Albino: *Arhivsko gradivo bivših pomorskih poduzeća u PAR-u, VIA, God. 4-5 (1994-1995), sv. 4-5.*, str. 124.

<sup>1507</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1550-1551. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1508</sup> *Moderna arhitektura Rijeke 1918-1945*, Moderna galerija Rijeka, 1996., str. 124.

<sup>1509</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci*, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 443.

<sup>1510</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci*, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 437.

<sup>1511</sup> Paolo Santarcangeli: *Il porto dell'aquila decapitata*, Del Bianco editore, Udine 1988., str. 149.

- All'inizio degli anni '30 si cominciò a sentire un deciso risveglio portuale che indusse le autorità romane a progettare la costruzione del nuovo Molo Palermo, specializzato per il traffico bananiero e contemporaneamente - per la sua protezione dallo scirocco - la diga foranea (Mololongo) venne allungata di altri 250 metri.<sup>1512</sup>
- Promet riječke luke morem iznosio je 610.402 tona (uvoz 392.964 a izvoz 217.798 tona).<sup>1513</sup> (610.762<sup>1514</sup>) (610.760<sup>1515</sup>).
- Luka Sušak bilježi promet od 559.790 tona (589.790 tona - iskrcaj 227.770 a ukrcaj 362.020 tona<sup>1516</sup>) te 271.321 PAX. Doplovilo je 3.762 parobroda te 882 jedrenjaka.<sup>1517</sup>

### 1932.

- 1932. Riječko parobrodarsko društvo *Costiera*, uz još neka talijanska, formirala su novo društvo *Compagnia Adriatica di navigazione* sa sjedištem u Veneciji, s agencijom i područnim uredom u Rijeci. Društvo je održavalo stalne putničke i teretne pruge s istočnim dijelom Mediterana. Rasformirano je 1937., a riječki sektor ušao u sastav novoformiranog društva *Società Fiumana di navigazione*.<sup>1518</sup>
- La Società „Fiumana“ fu costretta a dichiarare nel 1932 il fallimento, mentre altre società fiumane furono costrette a mettere in disarmo una rilevante parte del loro naviglio.<sup>1519</sup>
- Broj zaposlenih u *Cantieri navali del Quarnero* se 1932. smanjio na 529 radnik i 73 službenika (1930. bilo je 1206 radnika i 131 službenik dok je 1934. prosječno radilo svega 354 radnika i 73 službenika).<sup>1520</sup>
- *Jugoslavenska plovidba d.d. Sušak* utemeljena je 1932. godine, a registrirana 20.3.1934. godine. Glavnica društvenog kapitala iznosila je 6.000.000 dinara. Društvo je imalo upravni odbor te poslovno ravnateljstvo. Posjedovalo je sljedeće brodove: „Galeb“, „Labud“, „Lasta“, „Orao“, „Sokol“ i „Kobac“.<sup>1521</sup>
- 1932. riječko brodarstvo imalo je 54 broda (112.119 BRT) a sušačko 64 broda (51.264 NRT).<sup>1522</sup>
- Sušačka općina gradi zatvorena *Javna i slobodna carinska skladišta* površine 6.326 četvornih metara, što je omogućilo prihvaćanje više pakirnog tereta, a to se vidno odrazilo na porast prometa.
- Luka Sušak bilježi promet od 482.780 tona (iskrcano 140.500 a ukrcano 342.280 tona<sup>1523</sup>) te 239.627 PAX. Doplovilo je 3.414 parobroda te 1100 jedrenjaka.<sup>1524</sup>
- Promet riječke luke morem iznosio je 483.150 tona (uvoz 290.640 a izvoz 192.510 tona).<sup>1525</sup> (482.550<sup>1526</sup>)

### 1933.

- Riccardo Gigante a Capo del Governo: „il problema più assillante e quello dei Cantieri... Forte nel anteguerra di ben 3000 operai, questo ne contava negli ultimi anni 1500, oggi solo 340...“<sup>1527</sup>
- 19.11.1933. na inicijativu nekoliko sušačkih jedriličara osnovan je *Yachting Club Galeb*. Sidrište je u Martinšćici a prostorije u Hotelu Jadran.<sup>1528</sup>
- Su progetto di Andrea Bayer, nel 1933 il faro di Mlaka fu scomposto e ricomposto per la seconda volta, alzato di 20 metri e rafforzato con console in cemento armato. La casetta ai suoi piedi fu ampliata e divenne abitazione del guardiano e sua officina. Il faro raggiungeva ora 41 metri di altezza. (Dopo il 1933, il faro attese ben sette decenni per venir restaurato).<sup>1529</sup>
- Godine 1930. projektirano je a 1933. izgrađeno, veliko samostojeće skladište br. 23, smješteno na posljednjem gatu u luci, *Molo Palermo*. Pretpostavlja se da je autor bio Andrea Bayer, voditelj pomorskoga tehničkog ureda i autor svih značajnih pomorskih građevina onoga doba. Skladište je uništeno prilikom bombardiranja krajem II svj. rata i nije obnavljano već je potpuno uklonjeno. Temelji konstrukcije očijenjeni su međutim kao vrlo kvalitetni, pa su iskoristeni pri gradnji novog skladišta na njegovu mjestu.<sup>1530</sup>
- Promet riječke luke morem iznosio je 571.507 tona (uvoz 400.425 a izvoz 171.082 tona).<sup>1531</sup>
- Riječka Ljušionica riže zbog pada prometa morala je obustaviti poslovanje 1933.<sup>1532</sup>

<sup>1512</sup> Rodolfo Decleva: *Due senatori e un ministro*, La Voce del popolo, 15 giugno 2013.

<sup>1513</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 54. (Statistica del commercio della navigazione di Fiume)

<sup>1514</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1551. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>1515</sup> IL PORTO DI FIUME (a cura dell'Azienda dei Magazzini Generali di Fiume), La Vedetta d'Italia, Fiume 1939., str. 10.

<sup>1516</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 60.

<sup>1517</sup> Almanah grada Sušaka 1938., Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 68.

<sup>1518</sup> Vodič historijskog arhiva Rijeka, Pazin – Rijeka 1980., str. 181.

<sup>1519</sup> Alfredo (Aladár) Fest: *L'Ungheria e il mare con speciale riguardo a Fiume* (Corvina, Budapest, 1935.), str. 83.

<sup>1520</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 100.

<sup>1521</sup> Senčić Albino: *Arhivsko gradivo bivših pomorskih poduzeća u PAR-u, VIA, God. 4-5 (1994-1995)*, sv. 4-5., str. 123.

<sup>1522</sup> Pomorski zbornik, JAZU 1962., str. 1550-1551. (Dr. Radojica Barbalić: *Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja*)

<sup>1523</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 60.

<sup>1524</sup> Almanah grada Sušaka 1938., Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 68.

<sup>1525</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 54. (*Statistica del commercio della navigazione di Fiume*)

<sup>1526</sup> IL PORTO DI FIUME (a cura dell'Azienda dei Magazzini Generali di Fiume), La Vedetta d'Italia, Fiume 1939., str. 10.

<sup>1527</sup> Amleto Ballarini: *Quell'uomo dal fegato secco (Riccardo Gigante senatore fiumano)*, Società di Studi Fiumani, Roma 2003., str. 110.

<sup>1528</sup> Almanah grada Sušaka 1938., Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 60.

<sup>1529</sup> Velid Đekić: *Amate Fiume?*, VBZ, Zagreb, 2007., str. 158.

<sup>1530</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci*, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 442.

<sup>1531</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 54. (Statistica del commercio della navigazione di Fiume)

- 1933. riječko brodarstvo imalo je 50 brodova (88.287 BRT) a sušačko 64 broda (52.682 NRT).<sup>1533</sup>
- Luka Sušak bilježi promet od 507.886 tona (iskrcano 159.934 a ukrcano 347.952 tona<sup>1534</sup>) te 250.789 PAX. Doplovio je 3.401 parobrod te 1.577 jedrenjaka.<sup>1535</sup>

### 1934.

- 11.3.1934. u riječku luku uplovjava RN "Fiume" (teška krstarica) u sklopu proslave desetgodišnjice pripojenja Rijeke Italiji. Brod koji je nazvan po našem gradu imao je na više mesta ugraviran veliki natpis Indeficienter i vrč iz kojeg teče voda. Grad Rijeka darovao je brodu oltar, ratnu zastavu (tal.) i ukrašeni kovčeg. Brod je ostao u Rijeci do 18. ožujka i za cijelo vrijeme boravka posjećivalo ga je građanstvo i predstavnici raznih boračkih, veteranskih i drugih udruga.
- *Cantieri navali del Quarnaro* zapošljavaju svega 354 radnika i 73 činovnika (1929. bilo je 1.144 radnika i 132 činovnika).<sup>1536</sup>
- Se il triennio 1934-1936 si deve considerare come il periodo d'inizio del tanto sospirato rilancio economico di Fiume, bisogna anche tener presente che nella parte conclusiva di tale periodo maturò quella decisione di riorganizzazione dei principali servizi marittimi italiani che privò Fiume e Trieste di "propri organismi autonomi" nell settore armatoriale, con la seguente perdita – da parte di questi porti – di alcuni vantaggi, e cioè "rapidità di decisioni e immediatezza di esecuzione", particolarmente utili per "favorire e vigilare da vicino" importanti traffici di transito "dipendenti da un vastissimo retroterra estero".<sup>1537</sup>
- U Rijeci je 1934. osnovana filijala parobrodarskog društva *Italia - Società Anonima di navigazione* sa sjedištem u Genovi.<sup>1538</sup> Brodovi su održavali pomorske veze sa sredozemnim i crnomorskim lukama, ali i sa lukama Sjeverne, Srednje i Južne Amerike.<sup>1539</sup>
- Rijeka ima dva izvrsna remorkera ali s neupotrebljivom vatrogasnou opremom.<sup>1540</sup>
- 1934. riječko brodarstvo imalo je 45 brodova (83.330 BRT) a sušačko 66 brodova (58.343 NRT).<sup>1541</sup>
- Promet riječke luke morem iznosio je 600.490 tona (uvoz 371.922 a izvoz 228.668 tona).<sup>1542</sup> (600.590<sup>1543</sup>)
- Udeo jugoslovenske robe u prometu riječke luke se iz godine u godinu smanjivao, tako da je 1934. iznosio 6% a 1935. godine 5,5%, što je bio razlog da se obim prometa sušačke luke 1934. skoro poravna s prometom riječke luke.<sup>1544</sup>
- Luka Sušak bilježi promet od 575.742 tona (iskrcano 165.216 a ukrcano 410.526 tona<sup>1545</sup>) te 280.345 PAX. Doplovio je 3.331 parobrod te 1.756 jedrenjaka.<sup>1546</sup>
- From 1934 - 1938 Prefect of Fiume was Francesco Turbacco (1886-1949).

### 1935.

- 1935. riječko brodarstvo imalo je 38 brodova (63.905 BRT) a sušačko 65 broda (67.433 NRT).<sup>1547</sup>
- Promet riječke luke morem iznosio je 768.510 tona (uvoz 419.234 a izvoz 349.276 tona).<sup>1548</sup>
- Luka Sušak bilježi promet od 550.076 tona (iskrcano 178.892 a ukrcano 371.184 tona<sup>1549</sup>) te 350.290 PAX. Doplovilo je 3.512 parobroda te 1.571 jedrenjak.<sup>1550</sup>

### 1936.

- *L'Adria - Società Anonima di Navigazione Marittima*, sovvenzionata dal governo italiano, che aveva come porto di armamento Fiume (a partire da 1924), fu posta in liquidazione a seguito del R.D.L. 7 dicembre 1936 e tutte le sue navi, servizi, beni e personale furono trasferiti alla *Tirrenia - Società di Navigazione* – Napoli, che continuò però a gestire le vecchie linee con porto di armamento Fiume ed equipaggi fiumani.<sup>1551</sup>

<sup>1532</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 59.

<sup>1533</sup> Pomorski zbornik, JAZU 1962., str. 1550-1551. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1534</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 60.

<sup>1535</sup> Almanah grada Sušaka 1938., Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 68.

<sup>1536</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 106.

<sup>1537</sup> Mario Dassovich: *La diaspora fiumana nella testimonianza di Enrico Burich*, Del Bianco editore, Udine 1896., str. 64.

<sup>1538</sup> Vodič historijskog arhiva Rijeka, Pazin – Rijeka 1980., str. 182.

<sup>1539</sup> Senčić Albino: *Arhivsko gradivo bivših pomorskih poduzeća u PAR-u, VIA*, God. 4-5 (1994-1995), sv. 4-5., str. 122.

<sup>1540</sup> Dragan Ogurić: *Riječke vatre – povijest riječkog vatrogastva*, Javna vatrogasna postrojba, Rijeka 2004., str. 168.

<sup>1541</sup> Pomorski zbornik, JAZU 1962., str. 1550-1551. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1542</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 54. (*Statistica del commercio della navigazione di Fiume*)

<sup>1543</sup> IL PORTO DI FIUME (a cura dell'Azienda dei Magazzini Generali di Fiume), La Vedetta d'Italia, Fiume 1939., str. 10.

<sup>1544</sup> Enes Milak: *Rijeka u međuratnom razdoblju – prilog istraživanju*, Argumenti 1-2, Rijeka 1983., str. 24.

<sup>1545</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 60.

<sup>1546</sup> Almanah grada Sušaka 1938., Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 68.

<sup>1547</sup> Pomorski zbornik, JAZU 1962., str. 1550-1551. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1548</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 54. (*Statistica del commercio della navigazione di Fiume*)

<sup>1549</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 60.

<sup>1550</sup> Almanah grada Sušaka 1938., Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 68.

<sup>1551</sup> Roberto Modena-Paola Allegretti: *Nascita del Lloyd Austriaco e gestione delle linee di navigazione e del servizio postale nell'Adriatico*, FIUME 23, Roma 1992., str. 61.

- Fu solo in data 18 dicembre 1936, a seguito del decreto R.D.L. n. 2082 del 7 dicembre 1936, che Fiume ridivenne sede di una società di navigazione sovvenzionata, la *S.A.N. Fiumana* (sede legale in Fiume, Riva Emanuele Filiberto 4. Presidente il Senatore Riccardo Gigante.<sup>1552</sup>), che garantirà la gestione di tutti i servizi marittimi dell'Adriatico orientale sino a 1945, anno in cui gli uffici della compagnia vennero trasferiti a Venezia.<sup>1553</sup>
- 1936. riječko (talijansko) brodarstvo imalo je 36 brodova (61.234 BRT).<sup>1554</sup>
- 1936. osnovan je *Comitato per l'incremento dei traffici del porto di Fiume* koji 1939. izdaje brošuru „Il porto di Fiume – a cura dell'Azienda dei Magazzini Generale di Fiume“ (tisk Stab. Tip. de La Vedetta d'Italia S.A.).<sup>1555</sup>
- Azienda portuale si fece promotrice della realizzazione di importanti opere destinate ad aumentare le potenzialità ricettive del porto. Senza ombra di dubbio la più rilevante di queste fu il parco bestiame, comprendente sei stalle con metri cubi 8.925 di superficie, con spazi scoperti di ben 8.942 metri cubi L'opera fu terminata nel 1936 e già l'anno seguente transitarono per questi impianti oltre 90.000 (90.375<sup>1556</sup>) capi di bestiame, provenienti principalmente dalla Jugoslavia, dall'Ungheria e dalla Romania, per poi essere smistati ed avviati principalmente verso il mercato interno o per il Levante.<sup>1557</sup>
- Promet riječke luke morem iznosio je 680.078 (620.000<sup>1558</sup>) tona (uvoz 343.626 a izvoz 336.452 tona).<sup>1559</sup> (679.080<sup>1560</sup>)
- Luka Sušak bilježi promet od 502.581 tone (iskrcano 250.362 a ukrcano 252.219 tona<sup>1561</sup>) te 328.828 PAX. Doplovilo je 3.042 parobroda te 814 jedrenjaka.<sup>1562</sup>

### 1937.

- Od 4. do 13. ožujka 1937. štrajkali su sušački lučki radnici.<sup>1563</sup>
- Otpočeli su radovi na proširenju pristaništa „Punto Franco“ na Rijeci. Ovo proširenje je u vezi sa povećanjem trgovine stokom. Sadanja stale mogu da prime oko 1600 do 1800 kom. krupne stoke. Kako je dovoz krupne stoke iz Jugoslavije na Rijeku sve veći, to je riješeno, da se podigne još jedna štala koja će moći da primi oko 800 komada goveda. Rad na podizanju ove stale je već u veliko otpočeo. (*časopis ISTRA, svibanj 1937.*)
- 28.12.1937. Trgovinsko.industrijska komora u Zagrebu prihvatala je Pomorsko-trgovačke uzance luke Sušak.<sup>1564</sup>
- L'Austria ga dovesto consegnar e sue navi ala Italia e nel 1937 la società "Adria" la xe stada inglobada cole sue nave ala Tirrenia de Napoli. I nomi ungaresi dele nave i xe stadi cambiadi in: Alfredo Oriani, Ugo Bassi, Manzoni, Carducci, Petrarca, Leopardi, Foscolo, Pascoli, Boccaccio, Ariosto, Catalani, Donizetti, Paganini, Verdi, Puccini, Rossini e Tiziano e me le ricordo una gran parte de lore quando che le atracava in Porto Franco. Gnanca una nave dedicada a un benemerito fuman! Così gaveva terminadoanca la vita dela nostra S.A. di Navigazione "Adria", fondada nel 1880 e conossuda nel mondo come "Royal Hungarian Navigation Company Adria Limited".<sup>1565</sup>
- Nel 1937 l'*Adria* di Fiume si trasformò nella Società di Navigazione *Tirrenia* con Sede succursale a Fiume.<sup>1566</sup> (Nakon likvidacije društva 1937. godine pojavljuje se *Kvarnersko pomorsko društvo u likvidaciji* (Società di navigazione del Carnaro in liquidazione) koje djeluje do 1944.godine.<sup>1567</sup>)
- 1937. formira se *S.A. di navigazione Fiume*.<sup>1568</sup> (*Società Fiumana di navigazione*, krajem 1936. početkom 1937.<sup>1569</sup>) La *Società Fiumana di Navigazione* mantenne una rete di linee di collegamento con il suo Litorale e le isole.<sup>1570</sup> Wartime governor of Carnaro province Riccardo Gigante was *Fiumana's* general manager from 1937 on.<sup>1571</sup> 1943. godine sjedište Društva premješteno je iz Rijeke u Rim.<sup>1572</sup>

<sup>1552</sup> Angolo Sterzi Barolo – Maria Teresa Massimo Pignone del Careto: *Note minime in tema di araldica marittima fiumana*, FIUME 23, Roma 1992., str. 65.

<sup>1553</sup> Roberto Modena-Paola Allegretti: *Nascita del Lloyd Austriaco e gestione delle linee di navigazione e del servizio postale nell'Adriatico*, FIUME 23, Roma 1992., str. 62.

<sup>1554</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1550.. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1555</sup> *IL PORTO DI FIUME* (a cura dell'Azienda dei Magazzini Generali di Fiume), La Vedetta d'Italia, Fiume 1939., str. 7.

<sup>1556</sup> *IL PORTO DI FIUME* (a cura dell'Azienda dei Magazzini Generali di Fiume), La Vedetta d'Italia, Fiume 1939., str. 27.

<sup>1557</sup> Antonio di Tosto: *Brevi cenni sulla condizione politico economica e sul potenziamento strutturale del porto di Fiume nel periodo italiano* (1924-1945), Roma 1992., str. 41.

<sup>1558</sup> Pomorska enciklopedija, Zagreb 1985., tom 7. str. 106.

<sup>1559</sup> *RJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 54. (*Statistica del commercio della navigazione di Fiume*)

<sup>1560</sup> *IL PORTO DI FIUME* (a cura dell'Azienda dei Magazzini Generali di Fiume), La Vedetta d'Italia, Fiume 1939., str. 10.

<sup>1561</sup> *RJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 61.

<sup>1562</sup> *Almanah grada Sušaka 1938.*, Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 68.

<sup>1563</sup> Mihael Sobolevski: *Prilog gradu o sudjelovanju sušačkih lučkih radnika u štrajku 1937. godine*, Vjesnik HAR, sv. 32/1990., str. 63.

<sup>1564</sup> Vinko Hlača: *Riječka luka kroz pravne propise u prošlosti i sadašnjosti*, SVETI VID, Zbornik II, ICR, Rijeka 1997., str. 205.

<sup>1565</sup> Rudi Decleva: *Educazione austro-ungarica*, La Voce di Fiume, 30 settembre 2010-

<sup>1566</sup> *Vodič historijskog arhiva Rijeka*, Pazin – Rijeka 1980., str. 183.

<sup>1567</sup> Senčić Albino: *Arhivsko gradivo bivših pomorskih poduzeća u PAR-u*, VIA, God. 4-5 (1994-1995), sv. 4-5., str. 120.

<sup>1568</sup> Igor Žic: *Riječki orao, venezijanski lav i rimska vučica*, Adamić, Rijeka 2003., str. 125.

<sup>1569</sup> *Vodič historijskog arhiva Rijeka*, Pazin – Rijeka 1980., str. 182.

<sup>1570</sup> Aldo Secco: *Da San Vito ai nuovi Rioni (nomenclatura delle vie e piazze di Fiume)*, Trieste 2004., str. 123.

<sup>1571</sup> <http://fotw.net/flags/hr-hf18.html>

- 1937. riječko brodarstvo imalo je 37 brodova (63.843 BRT) a sušačko 67 brodova (123.972 NRT).<sup>1573</sup>
- Nel 1937 il volume della attività dei due porti nelle operazioni di imbarco e sbarco arriveranno quasi ad eguagliarsi: 737.909 tonnellate a Sušak e 776.784 a Fiume.<sup>1574</sup>
- Promet riječke luke morem iznosi je 776.785 tona (uvoz 383.484 a izvoz 393.301 tona).<sup>1575</sup> (776.780<sup>1576</sup>)
- (Ukupni) **Promet luke Rijeka pao na 1.318.723 tone.** (Periferi položaj Rijeke (Fiume) u Italiji i bitno izmijenjeni politički odnosi u njenom širem zaleđu uvjetovali su naglo opadanje važnosti riječke luke, uz istodobni porast važnosti sušačke luke (ranije Porto Baross), koja je 1937. gotovo dosegla kapacitetom šest puta veću riječku luku: riječka luka 776.785 t, sušačka 740.134 t).<sup>1577</sup>
- 1937. i 1938., uvoz (rijecke luke) je specificirao sirovo mineralno ulje, fosfat, željezo i željezne prerađevine, te kameni ugljen, dok je izvoz bio orijentiran na građevno drvo, benzин и petrolej.<sup>1578</sup>
- Nel 1937 il volume della attività dei due porti nelle operazioni di imbarco e sbarco arrivarono quasi ad eguagliarsi: 737.909 tonnellate a Sušak e 776.784 a Fiume.<sup>1579</sup>
- Luka Sušak bilježi promet od 740.134 tona (iskrcajno 210.494 a ukrcano 529.640 tona).<sup>1580</sup>
- Na Sušak je 1937. g. prispjelo 4.808 brodova s 1.440.000 registarskih tona.<sup>1581</sup>
- 1937. Sušak zauzeo prvo mjesto i po uvozu i po izvozu među svim našim lukama na Jadranu.<sup>1582</sup>
- Na Sušaku registrirano 9 brodarskih poduzeća sa flotom od 73 broda te 9 parobrodarskih agencija.<sup>1583</sup>

### 1938.

- Početkom 1938. na Sušaku je sjedište parobrodarskih društava: Brodarsko a.d. *Oceania*, Slobodna plovidba d.d. Topić, Jadranska plovidba d.d., Jugoslavenska plovidba d.d., Atlantska plovidba d.d., *Alcesu* parobrodarsko društvo s o. j., Jugoslavenska oceanska plovidba d.d., Jugoslavenska komercijalna plovidba d.d. te *Kvarner* d.d.<sup>1584</sup>
- U januaru otpušteno je u brodogradilištu Danubius preko 500 radnika i stručnog osoblja.<sup>1585</sup>
- Riječko brodogradilište Danubius je ponovo oživjelo i u njemu radi sada opet oko 1.500 radnika. Sada se vrše radovi za račun republike Argentine, koja je poručila kad talijanske vlade veći broj torpedo razarača.<sup>1586</sup>
- 1938. godine Trgovinska komora u Zagrebu izdaje prve Pomorsko-trgovačke uzance luke Sušak kao osnovu rada u luci a važile su do izdavanja Lučkih uzanca izdanih po Spoljno-trgovinskoj arbitraži pri Trgovinskoj komori FNRJ 1951. godine.<sup>1587</sup>
- Općina Sušak pristupila je povišenju Javnih i slobodnih carinskih skladišta prema načrtima Građevinskog ureda 1938. godine, a tom su prigodom podignute i trokatna zgrada Lučke kapetanije te dvokatnica Financijske kontrole.<sup>1588</sup>
- Od 44 registrirana broda u Rijeci sa 102.548 BRT, u 1924. god. ovaj broj opada 1938. na 35 brodova sa 63.629 BRT (36 brodova sa 60.794 BRT<sup>1589</sup>) Za to je vrijeme broj brodova u Sušaku brzo rastao pa ih je 1939. bilo registrirano 68 sa 142.336 BRT.<sup>1590</sup>
- Nel 1938 l'esportazione dei vini è stata di q. 94.553 via mare e di q. 151.746 via terra. I maggiori quantitativi sono stati diretti in Germania, nei Paesi Bassi, in Cecoslovacchia e in Svizzera.<sup>1591</sup>
- Promet riječke luke morem iznosi je 769.897 tona (uvoz 436.014 a izvoz 333.883 tona).<sup>1592</sup> (953.520<sup>1593</sup>)
- 1938. režim *Zona libera di Carnaro* proširuje se i na kvarnerske otoke Cres, Lošinj, Unije, Susak i njihovo otoče. Ni ova kao ni *Zona Franca* nisu bile u mogućnosti da unaprijede lučki promet Rijeke, koji je od 1925.-1939. stagnirao s prosjekom od 0,7 milijuna tona.<sup>1594</sup>

<sup>1572</sup> Senčić Albino: *Arhivsko gradivo bivših pomorskih poduzeća u PAR-u*, VIA, God. 4-5 (1994-1995), sv. 4-5., str. 121.

<sup>1573</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1550-1551. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1574</sup> Ballarini-Sobolevski: *Le vittime di nazionalità italiana a Fiume e dintorni (1939-1947)*, Roma, 2002., str. 43.

<sup>1575</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 54. (*Statistica del commercio della navigazione di Fiume*)

<sup>1576</sup> *IL PORTO DI FIUME* (a cura dell'Azienda dei Magazzini Generali di Fiume), La Vedetta d'Italia, Fiume 1939., str. 10.

<sup>1577</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 478.

<sup>1578</sup> Zadarika Greblo: *Trgovačko-obrtnička komora a Rijeci 1924.-1945.*, VIA God. 4-5 (1994-1995), sv. 4-5, str. 114.

<sup>1579</sup> Ballarini-Sobolevski: *Le vittime di nazionalità italiana a Fiume e dintorni (1939.-1947.)*, Roma-Zagreb 2002., str. 43.

<sup>1580</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 61.

<sup>1581</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 137.

<sup>1582</sup> *Almanah grada Sušaka 1938.*, Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 15.

<sup>1583</sup> *Almanah grada Sušaka 1938.*, Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 72-73.

<sup>1584</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 63.

<sup>1585</sup> Časopis „ISTRÀ“, januar 1938.

<sup>1586</sup> Časopis „ISTRÀ“ april, 1938.

<sup>1587</sup> Nedeljko Ipšić, Sušačka revija 6/7 iz 1994, str. 5.-13.

<sup>1588</sup> Julija Lozzi-Barković: *Građevine povjesno-prometnog značenja na Sušaku*, Industrijska baština III (2007.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 232.

<sup>1589</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1590</sup> *RIJEKA*, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1591</sup> *IL PORTO DI FIUME* (a cura dell'Azienda dei Magazzini Generali di Fiume), La Vedetta d'Italia, Fiume 1939., str. 52.

<sup>1592</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 54. (*Statistica del commercio della navigazione di Fiume*)

<sup>1593</sup> Nedeljko Ipšić, Sušačka revija 6/7 iz 1994, str. 5.-13.

<sup>1594</sup> *RIJEKA*, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

- Lučka kapetanija I reda na Sušaku (Karadjordjevo pristanište) ima 15 peljara i 1 ronioca.<sup>1595</sup>
- Luka Sušak bilježi promet od 580.134 tona (iskrcano 245.080 a ukrcano 335.054 tone).<sup>1596</sup> (568.775<sup>1597</sup>)
- Na Sušaku postoji 5 parobrodarskih agencija (5 otpremnika brodova).<sup>1598</sup>
- From 1938 - 1943 Prefect of Fiume was Temistocle Testa (1897-1949).

### 1939.

- Delle complessive 36 (26<sup>1599</sup>) aziende marittime jugoslave, ben 12 avevano la propria sede a Sušak.<sup>1600</sup>
- Rijeka ima svega 35 parobroda sa ukupno 63.629 BT, a Sušak koji tada ima 85 parobroda sa ukupno 149.499 BT, uz Dubrovnik najznačajnije je brodarsko središte u tadašnjoj Jugoslaviji s oko 40% ukupne tonaže njegove trgovacke mornarice.
- 1939. *Jadranska brodogradilišta d.d.* kupuju i uključuju u svoj sustav i remontno brodogradilište *Lazarus* u Sušaku koje je bilo uređeno i za popravak brodskih strojeva.<sup>1601</sup>
- Na mjestu historicističkih skladišta br. 23 i 24, u sušačkoj je luci *Baross* između 1931. i 1939. (1933.<sup>1602</sup>), prema projektu Milana Čalogovića, izgrađen kompleks *Javnih i slobodnih carinskih skladišta*, koji je u svom sklopu sadržavao i zgradu *Lučke kapetanije*, Financijske kontrole i *Carinu*. Kompleks ovih zgrada (ukupne duljine 145 m<sup>1603</sup>) djelomično je oštećen u bombardiranju tijekom II svj. rata pa su središnji i jugozapadni dio uklonjeni, a zgrada zatvorena u dijelu izvornog gabarita.<sup>1604</sup>
- Elenco delle case di Spedizione 1939:<sup>1605</sup>
  - ◆ „Adriatica“ S.A: Innocente Mangili (S.A.I.M.A.) - Riva C. Colombo n. 8, Tel. 7-07
  - ◆ Mobiliare S.A. – Riva N. Sauro n. 10, Tel. 10-53
  - ◆ Bertetich Romano – Via Stefano Türr n. 8, Tel. 9-43
  - ◆ Biro & Polich – Via Mazzini n. 1
  - ◆ Ciani & Ferroni – Riva XXIV Maggio, Tel. 5-27
  - ◆ Cosatto Emilio (spediz. doganale) – Mag. Ferroviario 32, Tel. 11-01
  - ◆ Franchetti Natale (spediz. doganale) – Riva XXIV Maggio, Tel. 2-88
  - ◆ Gabreussig Francesco – Mag. ferroviario 32
  - ◆ Gudac Oscarre – Via Pascoli n. 4
  - ◆ Hickie Borman Grant & Co. – Via Machiavelli n. 1, Tel. 3-96
  - ◆ Intercaro S.A. – Punto Franco, mag. 5, Tel. 4-81
  - ◆ Jovich Sofia – Via Machiavelli n. 1, Tel. 9-85
  - ◆ „La Fiumana“ Autotrasporti – Via Goldoni n. 3
  - ◆ Lloyd Triestino (Sez. Spedizioni) – Riva Sauro n. 12, Tel. 5-01
  - ◆ „Marittima“ S.A. – Via Mario Asso n. 4, Tel. 4-39
  - ◆ Parisi Francesco – Piazza Dante n. 7, Tel. 7-48
  - ◆ Prioglio Francesco (spediz. doganale) – Piazza Oberdan n. 12, Tel. 17-23
  - ◆ S.A. Italo-Ungherese per i Traffici Fiumani – Punto Franco, Parco bestiame, Tel. 13-97
  - ◆ Schenker & Co. S.a.g.l. – Riva Colombo n. 8, Tel. 7-07
  - ◆ „Terramare“ S.A. – Piazza Dante n. 7, Tel. 7-00
  - ◆ Weiller Giulio – Punto Franco, mag. 3, Tel. 9-45
- „L'aeroporto“ di Fiume nel 1939 era un idroscalo, con la stazione per i passeggeri sulla riva fra i moli Adamich e San Marco. Da Fiume erano garantiti due voli giornalieri per Venezia, con scalo a Pola, con aerei *Macchi 94*, a due motori.<sup>1606</sup> (Idrovolanti tipo Macchi 94, bimotori a 15 posti gestiti da „Ala Littoria“ S.A.<sup>1607</sup>)
- Lo scalo portuale fiumano valeva circa la decima parte di quello di Genova, il primo porto d'Italia. L'area dello specchio portuale fiumano che abbiamo descritto era, nel 1939, di 52,1 ettari suddivisi fra il bacino interno, il bacino Abruzzi<sup>1608</sup>, il bacino de Revel, il bacino Rizzo, il porto petroli. I moli portavano i nomi di Palermo<sup>1609</sup>,

<sup>1595</sup> Almanah grada Sušaka 1938., Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 36.

<sup>1596</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 61.

<sup>1597</sup> Nedeljko Ipšić, Sušačka revija 6/7 iz 1994, str. 5.-13.

<sup>1598</sup> Almanah grada Sušaka 1938., Turistička biblioteka Jadran, Sušak 1938., str. 80-81.

<sup>1599</sup> Željko Bartulović: Sušak 1919.-1947., Adamić, Rijeka 2004., str. 431.

<sup>1600</sup> Velid Đekić: Amate Fiume?, VBZ, Zagreb, 2007., str. 230.

<sup>1601</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 109. (Dr. Branko Kojić: Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vijekove).

<sup>1602</sup> Moderna arhitektura Rijeka 1918-1945, Moderna galerija Rijeka, 1996., str. 124.

<sup>1603</sup> Almanah grada Sušaka sa prikazom gornjeg Jadranu, Zagreb 1931., str. 31.

<sup>1604</sup> Nana Palinić: Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 443.

<sup>1605</sup> IL PORTO DI FIUME (a cura dell'Azienda dei Magazzini Generali di Fiume), La Vedetta d'Italia, Fiume 1939., str. 53.

<sup>1606</sup> Sandro Pellegrini: L'aeroporto dentro al porto, La tote no. 21/2001, str. 55.

<sup>1607</sup> IL PORTO DI FIUME (a cura dell'Azienda dei Magazzini Generali di Fiume), La Vedetta d'Italia, Fiume 1939., str. 50.

<sup>1608</sup> Rudi Decleva: El Porto de Fiume: Riva Duca degli Abruzzi indove che era i depositi vini de Riboli

<sup>1609</sup> Rudi Decleva: El Porto de Fiume: Molo Palermo, costruito dalla Italia e destinato soprattutto alle banane e là atracava le famose "Ramb", le bananiere costruìde in Cantier da noi per conto dela Regia Amministrazione Monopoli Banane.

Napoli<sup>1610</sup>, Genova<sup>1611</sup>, Ancona<sup>1612</sup>, San Marco, Adamich, Stocco. Il più ampio era il molo Genova<sup>1613</sup> con una superficie di 14 mila mq, il minore era molo Stocco con 675 mq. Altri 21 mila mq erano sulla diga esterna che portava il nome dell'ammiraglio Cagni. Le banchine si sviluppavano su circa 4.000 metri. Entravano nel porto di Fiume navi delle nuove Compagnie di interesse nazionale, la Tirrenia, l'Adriatica, l'Italia, il Lloyd Triestino, la Ramb<sup>1614</sup> (specializzata nel trasporto di banane), cui si aggiungevano la Soc. Fiumana di Navigazione e la Tripovich. Facevano scalo a Fiume anche società di navigazione germaniche, olandesi, britanniche, jugoslave, per un totale di 19 compagnie che avevano tutte la propria rappresentanza in uffici fumani.

Interessante il servizio delle navi bananiere, le primissime realizzate con l'aria condizionata, che collegavano Fiume con Massaua in 6 giorni e con Mogadiscio in 10 e venivano preferite da quanti volevano raggiungere quei porti (al massimo 12-14 passeggeri) in maniera comoda e rapida. C'erano nel porto fumano 23 gru di sollevamento, dalla portata da 10 a 0,5 tons. Due gru poderose erano sistamate nella stazione ferroviaria. I movimenti dei carri lungo i binari portuali venivano svolti con l'ausilio di locomotive a vapore delle FF.SS., da 12 trattori e 14 rimorchi.

In porto c'era anche un bacino galleggiante in grado di ospitare navi fino a 5.000 tons. Un servizio di distribuzione dell'energia elettrica e di quella idrica arrivava in ogni punto del porto. Vi erano inoltre 24 vasti magazzini a due e tre piani, serviti da impianti di sollevamento e da nastri trasportatori che consentivano il ricovero delle merci, tanto sulle rive che lungo i principali moli. Esistevano anche aree, definite "magazzini scoperti", per il ricovero di merci varie, ad es. carbone, un grande silos granario dalla capacità di 8.000 tons. con la possibilità di movimentare 1.200 tons. giornaliere, un'area era riservata allo stoccaggio dei legnami (su una superficie di 69 mila mq.) e altri 10 mila mq. erano riservati ad attività impreviste. C'erano ancora 8 serbatoi da 11.400 m<sup>3</sup> per ricoverarvi la melassa ed altri 6 da 17.890 m<sup>3</sup> per i derivati del petrolio. Infine sei grandi stalle coperte di complessivi 8.900 mq. ed un'area della medesima ampiezza erano destinate al ricovero del bestiame vivo in transito nell'area portuale fumana.

Tutte le operazioni portuali venivano effettuate dall'Azienda dei Magazzini Generali che contava sull'apporto di 250 lavoratori fissi e di qualche centinaia di occasionali.

La movimentazione delle merci fuori dall'ambito portuale e con destinazione Italia, Jugoslavia, Germania, Ungheria, Romania avveniva preferibilmente con mezzi ferroviari. Tutta la città era attraversata da grandi fasci di binari cui facevano capo le due linee verso San Pietro del Carso e Trieste, quindi verso l'Italia e quella diretta verso Buccari, cioè verso la Jugoslavia centrale ed orientale, l'Ungheria, la Slovacchia, la Polonia e la Romania. Per un accordo risalente al 1925 nel porto di Fiume si praticava, per il trasporto ferroviario, la ed. *tariffa adriatica*, che in realtà comprendeva quattro differenti tariffe scontate a seconda degli Stati esteri di destinazione e di provenienza delle merci.

Il porto di Fiume comprendeva circa 60 km. di binari di smistamento e di deposito, di cui 10 km. collocati lungo le rive, servite da 34 piattaforme girevoli, che consentivano l'inoltro giornaliero di 600 vagoni merci. La stazione ferroviaria contava quattro fasci di binari, per un totale di 32 linee di binari.

Un quadro d'insieme, inserito nella pubblicazione, forniva la cadenza della partenza delle navi dal porto fumano per tutti i principali scali mondiali. Erano 21 le case di spedizione attive nello scalo fumano, 8 quelle dedicate esclusivamente alla movimentazione dei vini, 4 le principali agenzie di assicurazione, 6 le agenzie delle principali banche italiane cui si aggiungevano 2 ungheresi. Sulla piazza fumana erano presenti i Consolati dell'Argentina, del Belgio, della Germania, della Grecia, della Danimarca, della Francia (agenzia consolare), della Jugoslavia, della Norvegia, dei Paesi Bassi, del Portogallo, della Spagna, della Svezia, dell'Ungheria (delegazione consolare) e dell'Uruguay.

Il dramma della guerra ha cancellato tutto questo, e solo attorno agli anni 1960 lo scalo fumano e le sue attività di complemento hanno potuto godere di un notevole rilancio sotto la Jugoslavia dall'economia pianificata prima e leggermente più libera in un secondo momento per continuare a testimoniare come le attività di un porto siano fondamentali e benefiche per la città che ha la fortuna di ospitarle.<sup>1615</sup>

• Le banchine hanno uno sviluppo di circa 6.000 metri, di cui metri 3.000 serviti da binari. Possono accostarvisi circa 50 piroscafi (affiancati completamente), oltre ai piccoli bastimenti del traffico locale.<sup>1616</sup>

<sup>1610</sup> Rudi Decleva: *El Porto de Fiume: El Molo Napoli* el era un gioiello: gó visitado molti porti nel dopoguerra ma non gó mai visto niente de simile. Le grue le cieleva la merce in stiva dela nave e le scarigava dentro al magasin e el magasin el podesva lavorar sia a levante che a ponente per riscarigar la merce sui vagoni, e le scene del treno le passava de fianco ai magasini e anca in testa del molo, con una comodità per la nave unica per quei tempi e i tecnichi ungheresi, che i lo gaveva progettado, i gaveva dimostrado de esser ben ala avanguardia.

<sup>1611</sup> Rudi Decleva: *El Porto de Fiume: Molo Genova* che el era riservado ale riparazioni navali da parte dela Ditta Skull; nei ultimi ani de guera me ricordo che el Cazzitorpediniere "Solferino" el già passa vari mesi fermo per lavori.

<sup>1612</sup> Rudi Decleva: *El Porto de Fiume: Molo Ancona*, che per lo più el era usato dale nave de guera e dal "Ipparco Bacich", che el fazeva la linia regolar per Zara e la Dalmazia e per questo ghe era sempre finanza per paura del contrabando dei sigarette e liquori.

<sup>1613</sup> Aldo Secco: *Da San Vito ai nuovi Rioni (nomenclatura delle vie e piazze di Fiume)*, Trieste 2004., str. 163.: Costruito nel 1880.

<sup>1614</sup> *IL PORTO DI FIUME* (a cura dell'Azienda dei Magazzini Generali di Fiume), La Vedetta d'Italia, Fiume 1939., str. 67: *La R. Azienda monopolio Banane (R.A.M.B.) istituita nel 1935.*

<sup>1615</sup> Sandro Pellegrini: *Pagine di storia: il porto di Fiume alla vigilia del secondo conflitto mondiale*, La Voce di Fiume, No. 6, Luglio 2010

<sup>1616</sup> *IL PORTO DI FIUME* (a cura dell'Azienda dei Magazzini Generali di Fiume), La Vedetta d'Italia, Fiume 1939., str. 16.

- Nel recinto del Punto Franco e sul territorio della stazione nel 1939. si trovano 32 magazzini. La superficie complessiva dei magazzini è di m<sup>2</sup> 147.761, i quali permettono il deposito contemporaneo di circa 80.000 tonn. di merci non tropo voluminose.<sup>1617</sup> I magazzini n. 1, 2, 3 e 4 si trovano sul molo Ancona. I magazzini n. 5, 6 e 7 hanno la fronte sulla riva Duca degli Abruzzi. I magazzini n. 8, 9, 10 e 11 sono ubicati sil molo Genova. I magazzini n. 12 e 13 si trovano lungo la riva Thaon de Revel. Una parte del magazzino n. 14, con accesso nel Punto Franco, è adibita a sede dell'Amministrazione dell'Azienda dei Magazzini Generali. Nel magazzino n. 15 è installato un moderno impianto, azionato elettricamente, per la mescolatura della farina di cereali. Potenzialità giornaliera: 450 quintali. Il magazzino n. 17 è sito sul molo Napoli. I magazzini n. 18, 19, 20, 21 e 22 – i primi due con la fronte sulla riva Rizzo, gli altri tre alle loro spale. Il magazzino n. 23 capace di 500 vagoni di sacceria è costruito sul molo Palermo. Sulla Diga Cagni esistono dei magazzini scoperti, atti al deposito del carbone, della capacità complessiva di circa 6.600 tonn. Lo scalo legnami Costanzo Ciano dispone di 69.000 m<sup>2</sup>. Silos (magazzini 6 e 7) per cereali sulla riva Duca degli Abruzzi ha la capacità di circa tonn. 8.000.<sup>1618</sup>
- 1939. osnovano je u Rijeci, s talijanskim kapitalom, novo brodarsko poduzeće *Società Italiana di Armamento Maritimo – Sidarma*, radi saniranja teških prilika riječkog brodarstva. 1943. društvo je prenijelo svoje sjedište u Rim.<sup>1619</sup>
- 1939. riječko brodarstvo imalo je 35 brodova (63.629 BRT) a sušačko 68 brodova (142.436 NRT).<sup>1620</sup>
- 1939. od 26 jugoslavenskih brodarskih poduzeća njih 12 (sa 46 brodova<sup>1621</sup>) ima svoje sjedište u sušačkoj luci, a najznačajnija su: Jadranska plovidba, Oceanija, Prekomorska plovidba. Brodarstvo Sušaka između dva rata neprestano je raslo i za nepunih 10 godina prestiglo obližnju Rijeku, kako brojem tako i tonažom plovnih jedinica.<sup>1622</sup>
- Broj brodova je od 1924. u Sušaku brzo rastao pa ih je 1939. bilo registrirano 68 sa 142.336 BRT.<sup>1623</sup>
- Riječka luka ostvarila je promet (morem) od 953.520<sup>1624</sup> tona (uvoz 521.479 a izvoz 432.042 tone<sup>1625</sup>), čime je dosegnula svoj najveći promet pod Italijom.
- Luka Sušak bilježi promet od 568.775 tona (iskrcano 243.512 a ukrcano 325.263 tone).<sup>1626</sup>
- Kroz sušačku luku prošlo je 1939. g. 318.506 putnika.<sup>1627</sup>

#### 1940.

- Antifašističko raspoloženje iskazano je 1940. spektakularnom sabotažom: srušena je glavna dizalica nosivosti 100 tona u *Cantieri navali del Quarnero*.<sup>1628</sup> (Smatramo da se taj događaj ne može pripisati nekoj sabotaži već da je to bio puki „incident izazvan burom“. Tako se, naime, izričito tvrdi u bilješci riječkog gradanskog kaznenog suda.<sup>1629</sup>)
- 1940. riječko (talijansko) brodarstvo imalo je 42 broda (98.053 BRT).<sup>1630</sup>
- Lučki promet (morem) iznosi 845.115 tona. (svega 23% prometa ostvarenog uoči I. svjetskog rata<sup>1631</sup>).

#### 1941.

- Početkom lipnja 1941. g. stigla su dva čamca u riječku luku te predana na korištenje *21. vatrogasnem korpusu Rijeka, motobarca Fiumara i motoscafo Bora*. Na oba čamca montirane su snažne pumpe za vodu, topovi za vodu, a *motobarca Fiumara* dobila je i rezervoar za pjenu od 300 litara. Opremanje je financirala gradska uprava. *Bora* je štitila područje luke Sušak i Martinšćice, a *Fiumara* područje riječke luke te industrijsko područje do Kantride. Gasilo se pozare parobrodova, zatim drvenih brodova (barkase) i njihova tereta u riječkoj luci, a najčešće u luci Porto Baroš na skladištima ugljena za opskrbu brodova na riječkom lukobranu. Gašenje požara na parobrodu *Olov Claus* 1960. bila je posljednja vatrogasna akcija nekadašnje *Bore*.<sup>1632</sup>
- 1941. riječko (talijansko) brodarstvo imalo je 33 broda (71.164 BRT).<sup>1633</sup>

<sup>1617</sup> *IL PORTO DI FIUME* (a cura dell'Azienda dei Magazzini Generali di Fiume), La Vedetta d'Italia, Fiume 1939., str. 20.

<sup>1618</sup> *IL PORTO DI FIUME* (a cura dell'Azienda dei Magazzini Generali di Fiume), La Vedetta d'Italia, Fiume 1939., str. 23.-24..

<sup>1619</sup> *RIJEKA*, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1620</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1550-1551. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1621</sup> Milica Trkulja: *Povijesne vrijednosnice Rijeke i Sušaka*, MGR, Rijeka 2009., str. 15.

<sup>1622</sup> *RIJEKA*, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1623</sup> *RIJEKA*, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1624</sup> <http://www.arcipelagoadriatico.it/storia/fiume/FIUME.html> (str. 56): La situazione economica e sociale di Fiume alla vigilia della guerra era piuttosto buona, la città aveva in parte recuperato l'antico prestigio mercantile perduto tra il 1915 e il 1924, tanto che il volume dei traffici portuali ammontava nel 1939 a circa 750.000 tonnellate.

<sup>1625</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb, 1953., str. 54. (*Statistica del commercio della navigazione di Fiume*)

<sup>1626</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 61.

<sup>1627</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 137.

<sup>1628</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 100.

<sup>1629</sup> *Prva godina NOB-a na riječkom području*, Centar za historiju radničkog pokreta i NOR-a..., Rijeka 1984., str. 129.

<sup>1630</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1631</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 297.

<sup>1632</sup> Slavko Suzić: *Bora i Fumara*, Sušačka revija br. 56.

<sup>1633</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

- Il porto di Fiume arricchito del Bacino „Nazario Sauro“ (già porto di Sussak), il quale coni suoi 7000 metri circa di banchina e con i suoi capannoni che permettono il deposito contemporaneo di oltre 80.000 tonn. di merci – dà alla Zona industriale l’ausilio essenziale per i rifornimenti e i trasporti di considerevole entità.<sup>1634</sup>

#### **1942.**

- Nel 1942 lo stabilimento Silurificio Whitehead di Fiume S.A. produsse ben 1.170 torpedo, mentre nel 1943 fu realizzato il record produttivo di 160 siluri in un mese, principalmente del nuovo tipo da 533 mm.<sup>1635</sup>
- Strategico fu anche l’intervento dell’Azienda portuale per la realizzazione del potenziamento dei nuovi impianti meccanici di sollevamento distribuiti lungo le rive del porto. Negli anni 1943 e 1943 fece costruire n. 8 nuove gru, dotando la Riva Duca degli Abruzzi (Bečko pristanište) di quattro gru da tre tonnellate, una di cinque e due di una tonnellata e mezzo. Due opere meritano in particolare di essere ricordate in questa sede, e cioè la rifinitura e il banchinamento dell’ultimo tratto di 300 metri della diga Ammiraglio Cagni e l’allargamento della Riva Duca degli Abruzzi di 15 metri.<sup>1636</sup>
- 1942. riječko (talijansko) brodarstvo imalo je 26 brodova (49.713 BRT).<sup>1637</sup>

#### **1943.**

- I fiumani si riversarono festosi in Piazza Dante, sui moli dove attraccavano le navi della “Società Fiumana di Navigazione” e in Mololongo sperando di vedere l’arrivo di navi alleate, ma accadde invece il contrario e cioè che una decina di giorni dopo giunsero i tedeschi che incorporarono la città nell’“Adriatisches Küstenland”, governato da un Gauleiter che risiedeva a Trieste.<sup>1638</sup>
- 10.9.1943. (notte) era partito dal porto di Fiume l’ultimo naviglio. Quella notte nel Golfo di Fiume si era sentito il rombare cupo (e sinistro) dei motori delle decine dei mezzi navali, sia della Regia Marina che mercantili, in fuga. In quel momento esistevano 2 mondi diversi: uno sul viale Camice Nere dove si muovevano diverse decine di migliaia di militari sbandati e abbandonati a se stessi, provenienti da Susak, che disperati cercavano di raggiungere le loro case in Italia. Il secondo mondo dentro il porto (a meno di 150 mt. dal viale Camice Nere) dove tutto funzionava al 100%. La ROMSA aveva ricevuto istruzioni (con molto anticipo) per procedere alla consegna del combustibile. Conclusione: mentre la 2. Armata del Regio Esercito italiano si disfaceva nel caos quasi totale, nel Porto di Fiume il Ribalton aveva funzionato come un orologio svizzero. PS: Nel pomeriggio dell’11.9.43, dopo la Grande Fuga, la Capitaneria di Porto di FM era deserta, con le porte e le finestre aperte ai saccheggiatori. Gli inquilini? TUTTI A CASA!!!<sup>1639</sup>
- 1943. riječko (talijansko) brodarstvo imalo je 22 broda (47.664 BRT).<sup>1640</sup>

#### **1944.**

- Rafinerija je 1944. i 1945. pet puta bombardirana, te je na nju bačeno ukupno oko 260 bombi od kojih samo nekoliko nije eksplodiralo. Prvi put je bombardirana siječnja 1944. i tada je nastala najveća šteta. Preostala postrojenja uništili su Nijemci dva dana prije oslobođenja Rijeke kada je sa 22 (23<sup>1641</sup>) torpedne glave gotovo do temelja uništena riječka Rafinerija.<sup>1642</sup>
- **3.11.1944.** u ranim jutarnjim satima avionski je napadnutta riječka luka. Najprije se mislilo da je cilj napada luka, ali onda se shvatilo da je napad usmjeren na ratni njemački motorni brod vezan na molo Genova. Njemačka protuzračna odbrana žestoko je uzvraćala vatru. Kad je iz jednog od aviona počeo sukljati crni dim, on se počeo udaljavati s mjesta bitke, a za njim su krenuli i ostali te ubrzo nestali na horizontu.
- **4.11.1944.** ujutro oko 7.30 sati počeo je snažan napad savezničke avijacije na šire područje Riječke luke. U napadu je potopljen jedan parobrod, oštećen njemački ratni brod u doku na popravku, te potopljen jedan tenkonosac i nekoliko manjih čamaca. Najžeće je napadan njemački ratni motorni brod na molo Genova. Njemačka protuzračna odbrana opet je žestoko uzvratila. Napad je završio oko 8.30 sati.
- **5.11.1944.** u riječkoj luci (oko 17 sati<sup>1643</sup>) od strane saveznika potopljen je ratni brod „Kiebitz“ (Ramb III, Galeb, kasnije Titova ploveća rezidencija). Minopologač Kiebitz položio je više od 5.000 mina u Kvarneru i sjevernom Jadranu. Na požar broda uzrokovan padom avionske bombe na nadgrađe krenule su dvije ekipe, ukupno oko 20 vatrogasaca s nekoliko vatrogasnih vozila na čelu sa zapovjednikom Stefanom Štroligom. S morske strane doplovio je vatrogasni čamac, motobarka *Fiumara*, sa snažnim dizel motorom od 200 KS i

<sup>1634</sup> *La zona industriale del Carnaro*, Società del libro italiano, Roma 1941., str. 18.

<sup>1635</sup> <http://indeficienter.forumfree.it/?t=45349066>

<sup>1636</sup> Antonio di Tosto: *Brevi cenni sulla condizione politico economica e sul potenziamento strutturale del porto di Fiume nel periodo italiano* (1924-1945), Roma 1992., str. 41.

<sup>1637</sup> Pomorski zbornik, JAZU 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1638</sup> Rodolfo Decleva: *Gli orrori della guerra e dell’ odio*, La Voce del popolo, 6 luglio 2013.

<sup>1639</sup> La Voce di Fiume 30.03.05 - *EL RIBALTON 1943 A FIUME* (1<sup>a</sup> parte)

<sup>1640</sup> Pomorski zbornik, JAZU 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1641</sup> Mladen Grgurić: *Rijeka, sjećamo se – Fiume, ricordi*, MGR, Rijeka 2010., str. 32. & 36. (Arhiv INA –Maziva Rijeka)

<sup>1642</sup> Marijan Kolombo: *1882-1982/Sto godina riječke rafinerije*, Mladinska knjiga-ICR, Rijeka 1982., str. 69.

<sup>1643</sup> Davor Purić: *“Galeb” – seniks koji se ponovo budi*, Industrijska baština II (2005.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 408.

pumpom od 3000 l/min vode s topom za vodu, te vrlo dobrom posadom od šest vatrogasaca. U jednom trenutku avionska bomba pogodila je gornju i probila glavnu palubu, od posljedica eksplozije na mjestu su poginula dva vatrogasca, vatrogasnici brigadir Uff. Angelo Fusini i vatrogasac Mario Zele. U akciji gašenja, te od posljedica eksplozije ranjeno je još šest vatrogasaca. Taj dan je u području luke poginulo oko 125 ljudi.

- 6.11.1944. u jutarnjim satima ponovo je uslijedio silovit napad savezničkih aviona na područje luke te je potopljen jedan njemački torpedni čamac vezan uz molo longo. Napadnuto je i nekoliko industrijskih objekata, željeznička stanica, gradsko područje Sušaka. S obje strane mosta opet je bilo mnogo mrtvih ljudi i pričinjena je ogromna materijalna šteta. Napadana je također pruga za Trst i pogoden je vlak u kojem je poginulo nekoliko
- 1944. riječko (talijansko) brodarstvo imalo je svega 8 brodova (8.234 BRT).<sup>1644</sup>

### 1945.

- Od 17. travnja do oslobođenja Rijeke 3. svibnja sustavnim razaranjem temeljito porušeni riječki lučko-industrijski kompleksi zgrada i postrojenja. Teško su stradali željeznički, cestovni, lučki i komunalni objekti. Onesposobljeno je 96% operativne obale (koja je iznosila 8.056 metara, neoštećena su ostala tek 904 metra), od 40 dizalica neoštećene su ostale samo 3, uništено je 50% lučkih skladišta. Nastupa vrijeme obnove. Od mjeseca rujna riječkim bazenom upravno rukovodi Inspektorat pomorstva Vojne uprave JNA za Istru, Rijeku i Slovensko primorje, a sušačka je luka pod upravom Pomorskog pogravarstva.
- Nijemci su upotrijebili 23 (22<sup>1645</sup>) torpedne glave za razaranje petrolejske luke (i postrojenja) na Mlaki, svibanj 1945. U tvornici *Silurificio* (Torpedo) postavljeno je 11 torpednih glava.<sup>1646</sup>
- Prevedendo di dover abbandonare Fiume i tedeschi iniziarono il giorno 18 aprile, mercoledì, la distruzione del porto di Fiume che fu continuata il 19 e 20. Le mine erano state preparate e caricate da tempo. Saltò in aria per primo il porto Petrolio, poi il porto Baross e infine il porto principale: dighe, moli, magazzini, banchine. Esplosioni enormi di giorno e di notte negli ultimi due giorni senza preavviso alla popolazione: pietre del porto di peso di 20 Kg. sono state lanciate talvolta fino alla Via Buonarroti e Belvedere, Tanto la diga del porto Baross quanto quella del porto principale, anche se le banchine sono a tratti sconvolte, hanno resistito discretamente e servono ancora da frangiflutti: il tratto della diga Cagni dai cantieri Lazarus alle canottiere è quasi intatto perché le mine non sono esplose. Il molo S. Marco e il molo Adamich sono completamente sconvolti e staccati dalla riva. Non ho visto in quale stato si trovino i moli e i magazzini del porto Franco. Mi si assicura che le mine furono collocate in modo da agire piuttosto in senso verticale che non orizzontale e ciò spiega i gravissimi danni causati alle case prospicienti il mare fino al corso. I fondali dei moli e delle banchine hanno invece resistito. In sostanza si può calcolare che non sia andato distrutto più del 50% del porto. Le esplosioni più tremende si ebbero nella notte tra il 20 e il 21 aprile. Nella stessa notte fuggirono tutti i funzionari civili e tedeschi ed i collaborazionisti. Infatti al mattino del 21 le truppe partigiane erano padrone di Tersatto e di Sussak e, pare, di Drenova.<sup>1647</sup>
- Lučko skladište br. 4 stradal je u bombardiranju krajem II svj. rata a skladište br. 7 srušeno je 1961. i na tom mjestu podignuto sadašnje skladište koje nosi broj 7.<sup>1648</sup>
- Lunedì 30 aprile ancora saccheggi. Al Porto Baross si stano vuotando i magazzini tra il crepitare delle mitragliatrici, ma i soldati lasciano che la gente porti via pacchi di sale e barattoli di conserva di pomodoro. Continua opera d'distruzione sistematica degli impianti ferroviari; saltano in aria i binari, scambi, piattaforme, vagoni. Dani enormi e nessun vantaggio per nessuno.<sup>1649</sup>
- Građevno poduzeće Pomgrad Rijeka osnovano je neposredno nakon oslobođenja Rijeke, radi obnove porušene pomorske infrastrukture i proširenja riječke luke, koja je temeljito razrušena prilikom povlačenja okupatora.<sup>1650</sup>
- Mi ricordo come fosse adesso: verso le nove del mattino - pochi giorni dopo che eravamo stati "liberati" dai Druzi - si era udito un tremendo scoppio che aveva fatto tremare tutta la Cittavecchia. In Porto Baross un grosso pontone in ferro era saltato per aria per colpa di una mina magnetica sfuggita ai controlli.<sup>1651</sup>
- U brodogradilištu *Lazarus* (Viktor Lenac) bilo je uništeno oko 80% postrojenja, u *Cantieri navali del Quarnero S.A.* (3. MAJ od 1948.<sup>1652</sup>) onesposobljeno je 70% (80%<sup>1653</sup>) kapaciteta a *Brodogradilište Rajević* (brodogradilište Kantrida) bilo je potpuno onesposobljeno za rad. Jedino manje privatno brodogradilište u Martinšćici (dio V. Lenca) nije pretrpjelo znatnija oštećenja.<sup>1654</sup>

<sup>1644</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1645</sup> Marijan Kolombo: *1882-1982/Sto godina riječke rafinerije*, Mladinska knjiga-ICR, Rijeka 1982., str. 72.

<sup>1646</sup> Mladen Grgurić: *Rijeka, sjećamo se – Fiume, ricordi*, MGR, Rijeka 2010., str. 32. & 36. (Arhiv INA –Maziva Rijeka)

<sup>1647</sup> Mario Dassovich: *La diaspora fiumana nella testimonianza di Enrico Burich*, Del Bianco editore, Udine 1896., str. 135.-136.

<sup>1648</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetoniske konstrukcije u riječkoj luci*, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 438.

<sup>1649</sup> Mario Dassovich: *La diaspora fiumana nella testimonianza di Enrico Burich*, Del Bianco editore, Udine 1896., str. 132.

<sup>1650</sup> *Rijeka u Titovo doba 1945-1990.*, Rijeka 2012., str. 99.

<sup>1651</sup> Rodolfo Decleva: *Da Fiume a Roma* (<http://www.rigocamerano.it/>)

<sup>1652</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 151.

<sup>1653</sup> Marina Cirić-Gianluca Corleone: *I Cantieri navali del Carnaro...*, FIUME 23, Roma 1992., str.37: Risulto distrutto o danneggiato l'ottanta per cento degli edifici, affondato il bacino galleggiante, completamente da ricostruire le banchine delle darsene, l'officina falegnami e la sala a tracciare.

<sup>1654</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 395.

- 3. MAJ je 1945. zapošljavao 1.645 radnika.<sup>1655</sup>
- 23.7.1945. Luke su (pa tako i luka Rijeka) stavljene pod upravu Ministarstva DFJ.<sup>1656</sup>
- Tek što je ospozobljen dio Supilove obale (Vinodolsko pristanište), tadašnja sušačka luka bilježi prvi dolazak većeg željezogn parobroda **Plavnik** (kasnije prozvan **Užice**)<sup>1657</sup> - 19. listopada, 1945. sa teretom UNRRA - materijala (United Nations Relief and Rehabilitation Administration).<sup>1658</sup>
- Odmah poslije oslobođenja Rijeke 1945. formirana je Privremena uprava brodogradilišta u Sušaku koje je zadaća bila da koordinira rad svih sušačkih i riječkih tada još privatnih brodogađevnih tvrtka.<sup>1659</sup>
- 1945. riječko (talijansko?) brodarstvo imalo je 7 brodova (8.175 BRT).<sup>1660</sup>

#### 1946.

- Prvi željezni parobrod (**Ivan**, kasnije **Žuženberk**<sup>1661</sup> od 1.310 BRT i 705 NRT) ušao je u riječku luku tek 13.1.1946., pošto je od magnetskih podvodnih mina očišćen prilaz luci<sup>1662</sup> i pristao uz Gat 1. maj. Sredinom iste godine (14. lipnja) u riječku luku uplovio je i prvi strani (nizozemski) brod **Orfeus** (1.030 BRT; 464 NRT, sagrađen 1920. godine), s UNRRA paketima.<sup>1663</sup>
- Privremena uprava brodogradnje donijela je 15. prosinca 1946. odluku o formiranju Centralnog biroa za projektiranje (CPB) sa sjedištem u Rijeci. Ovo poduzeće imalo je dva sektora: Brodogađevni i Građevinski. Dana 1. siječnja 1954. CPB se dijeli u dva samostalna poduzeća – Rijekaprojekt i Brodoprojekt.<sup>1664</sup>
- Od 1946.-1950. brodogradilište 3. MAJ prosječno je zapošljavalo 3.168 radnika.<sup>1665</sup>
- Od 1946. do 1975. izlazi časopis **Pomorstvo**. Operativno vodstvo nakladnog zavoda *Pomorstvo* do gašenja 1946. bilo je u Rijeci.<sup>1666</sup>
- 1946. nacionalizirana su sva brodarska poduzeća u Rijeci i u Sušaku.<sup>1667</sup>
- Brodarstvo Rijeke sastojalo se od svega 14 teretnih brodova prekomorske plovidbe sa 46.721 BT i 36 putničkih brodova sa 7.921 BT, a i oni su bili znatno dotrajali.
- Od 624 m operativne obale za brodove duge i velike obalne plovidbe u 1946. godini, ta je dužina do 1969. godine obnovom povećana na 4.396 metara ili za 7 puta.<sup>1668</sup>
- 1946. ospozobljena je Zagrebačka obala (Praško pristanište) i Gat Vladimira Gortana (Visinov gat).<sup>1669</sup>
- Promet luke Rijeka iznosio je 620.000 tona.<sup>1670</sup> (622.561 t od čega Sušak 141.444 tone.<sup>1671</sup>) (626.000 t.<sup>1672</sup>)
- 1946. u luku Rijeka prisjeplo je ukupno 7.036 brodova.<sup>1673</sup>

#### 1947.

- 20.1.1947. rješenjem Vlade FNRJ osnovana su četiri brodarska poduzeća: Jugoslavenska linjska plovidba, (**Jugolinija**), Jugoslavenska slobodna plovidba, Jadranska linjska plovidba (**Jadrolinija**) te Jadranska slobodna plovidba – Rijeka (kasnije **Jadroplov** - Split) s ukupno 88 plovnih jedinica i s više od 128.000 BRT.<sup>1674</sup> Jadrolinija je nasljednica Jadranske plovidbe d. d., dijela Dubrovačke plovidbe i ostataka Zetske plovidbe. Do tada je svim preostalim brodovima predratnih brodara upravljala Direkcija pomorske plovidbe sa sjedištem u Splitu. Jadrolinija je kod osnivanja dobila na upravljanje 41 brod, ali je starosna struktura tih brodova bila jako nepovoljna.
- Jadrolinija je 1947. počela poslovati s putnička 28 parobroda i 2 motorna broda, ukupno 7.192 brt, te teretnih 6 parobroda, ukupno 9.964 brt.<sup>1675</sup>
- U času osnutka Jugolinija je od svog osnivača Vlade FNRJ dobila kao osnovna sredstva 16 brodova.<sup>1676</sup>
- Jugolinija je u siječnju 1947. otvorila liniju Jadran-Bliski istok brodovima ŽUŽEMBERK i UŽICE.<sup>1677</sup>

<sup>1655</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1656</sup> Vinko Hlača: *Riječka luka kroz pravne propise u prošlosti i sadašnjosti*, SVETI VID, Zbornik II, ICR, Rijeka 1997., str. 206.

<sup>1657</sup> *RIJEKA*, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1658</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 68.

<sup>1659</sup> *Vodič historijskog arhiva Rijeka*, Pazin – Rijeka 1980., str. 177.

<sup>1660</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU 1962., str. 1550. (Dr. Radojica Barbalić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja)

<sup>1661</sup> *Pomorska enciklopedija*, tom 3, Zagreb 1976., str. 348.

<sup>1662</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1484. (ing. Cvjetko Premuš: *Urbanistički razvoj Riječke luke*)

<sup>1663</sup> Mladen Grgurić: *Rijeka, sjećamo se – Fiume, ricordi*, MGR, Rijeka 2010., str. 80.

<sup>1664</sup> *Rijeka u Titovo doba 1945-1990.*, Rijeka 2012., str. 97.

<sup>1665</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 356.

<sup>1666</sup> *Vodič historijskog arhiva Rijeka*, Pazin – Rijeka 1980., str. 171.

<sup>1667</sup> *RIJEKA*, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1668</sup> 100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej), Rijeka travanj 1970., str. 59.

<sup>1669</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 71.

<sup>1670</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 410. a na str. 422: **porastao sa 420.000 tona u 1946.**

<sup>1671</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 184.

<sup>1672</sup> Kiril Pajkurić, *Grad na Rječini*, Jadroagent br. 30/1979., str. 18.

<sup>1673</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 850.

<sup>1674</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 411.

<sup>1675</sup> *Rijeka u Titovo doba 1945-1990.*, Rijeka 2012., str. 59.

<sup>1676</sup> *JUGOLINIJA*, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 59.

<sup>1677</sup> *JUGOLINIJA*, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 162.

- Osnovano 12 riječkih poduzeća: Autotrans, Brodokomerc, Dezinsekcija, Istravino (iz konfiscirane tvrtke *Giovanni Pavella*<sup>1678</sup>, koji je ostao i bez Hotela Bonavia<sup>1679</sup>), **Jadroagent** (prva pomorska agencija u FNRJ), Jadrolinija, Jugolinija, Luka Rijeka, MGM Pak, Novi List, PIK Rijeka, Transjug.<sup>1680</sup>
- 22.2.1947. Jugolinija je otvorila prvu redovitu liniju iz Jadrana za sjevernu Europu. To je uopće bila prva linija koju je Jugolinija otvorila. Brod Livno (4.222 BRT 2550 NRT) isplvio je iz Rijeke za Rotterdam, Ghent i Antwerpen. Linija je predviđala odlazak svakih 45 dana, što je potkraj 1948. skraćeno na svakih 20 dana.<sup>1681</sup>
- Riječka je luka konačno sjedinjena sa sušačkom 1.3.1947. kada je Vojna uprava JA ukinula Inspektorat pomorstva, Uprava pomorstva ukinula Pomorsko poglavarstvo Sušak, a za cijelokupni riječki lučki sistem formirana Lučka kapetanija Rijeka.<sup>1682</sup>
- 17. lipnja 1947. brodom **RADNIK** stigla je u riječku luku prva grupa iseljenika iz Kanade ...*kako bi pomogli u obnovi zemlje...*<sup>1683</sup>
- Nautički odsjek Pomorske škole Bakar (utemeljena 5.9.1849.) preseljen u Rijeku (u Bakru je ostao samo brodostrojarski odsjek) da bi 2.8.1954. bio vraćen u Bakar.<sup>1684</sup>
- 1.9.1947. osnovana je špeditorska tvrtka *Transjug*. Početkom devedesetih godina mijenja ime u *Transadria* te od 1992. g. posluje kao dioničko društvo. Nekoć ugledna međunarodna špeditorska tvrtka stečaj je proglašila 2011. godine.
- 1947. Jugolinija je imala 18 brodova (46.721 brt), prosječne starosti 30 godina.<sup>1685</sup>
- Koncem 1947. Jugolinija je imala 17 brodova sa 64.093 BRT.<sup>1686</sup>
- Jugolinija je kraj prve godine svog poslovanja dočekala s 29 brodova male obalne plovidbe, od 41 pri osnivanju.
- Prvi put u riječkoj luci su kupljena i primijenjena 4 viličara nosivosti mase 4.500 kilograma.
- Promet luke Rijeka iznosio je 970.596 tona.<sup>1687</sup> (970.586<sup>1688</sup>) Uplovio je 6.381 brod.<sup>1689</sup>

#### 1948.

- 26.2.1948. brod **Partizanka** Jugoslavenske linijske plovidbe iz Rijeke, koja je već u to vrijeme mijenjala ime u Jugoliniju, prvi put pristaje u riječkoj luci, gdje je dočeku prisustvovalo na stotine ljudi. Brod je krenuo u prosincu 1947. na putovanje iz Lisabona prema Australiji i New Zelandu, gdje je iskrcao iseljenike iz Europe, a na povratku je trebalo preuzeti prvu grupu iseljenika i dovesti ih u Split, Rijeku i Trst.
- Gradski historijski muzej – *Museo storico cittadino* preseljen je u istočni dio Doma kulture „V. Švalba Vid“. Od bivše pomorske uprave (*Governo marittimo*) Muzej dobiva zbirku modela i brodskih instrumenata, do tada smještenih u zbirci pri Akvariju pod nazivom **MUSEO DEL MARE**.<sup>1690</sup>
- Nakon 6 mjeseci rada, 12 ožujka<sup>1691</sup> (16)3.1948. s dubine od 23 metra uz obalu riječke luke izvučen je na površinu brod **Kibitz**. Preuzela ga je JRM za svoje potrebe, a po obnavljanju uvršten je u sastav mornarice kao Školski brod **Galeb**. Galeb je od 1953. do 1980. služio kao plovilo Josipa Broza Tita i u toj je funkciji proveo 549 dana, posjetivši 18 zemalja Europe, Azije i Afrike. Brod su posjetila i na njemu boravila 102 strana državnika ali i poznate filmske zvijezde.
- 30.3.1948. sa dubine od 23 metra uz obalu riječke luke djelatnici Brodospasa podignuli brod **Kiebitz**, koga je preuzela JRM za svoje potrebe pod imenom **Galeb**.
- 3.4.1948. u riječku luku pristao je uz gat Vladimira Nazora p/b **BOSNA**, pod zapovjedništvom kapetana d.pl. Martina Kovačevića, najveći teretni brod u jugoslavenskoj floti, dobiven na račun ratnih reparacija, ali je obnovljena u hamburškom brodogradilištu o trošku Jugoslavenske linijske plovidbe. Imao je 7849 brt, 12418 tona nosivosti i brzinu od 13 čvorova.
- Na obnovi se radi danonoćno i 1948. Brodogradilište je u stanju započeti gradnju manjih plovnih objekata uz nastavak obnove. U spomen na dan oslobođenja Rijeke, te godine Brodogradilište poratni naziv "Kvarnersko brodogradilište" mijenja u "BRODOGRADILIŠTE 3.MAJ".<sup>1692</sup>
- 20.6.1948. porinut **ZAGREB**, prvi brod na poslijeratnim domaćim navozima. Predan 1949.<sup>1693</sup>

<sup>1678</sup> Igor Žic: *Riječki orao, venecijanski lav i rimska vučica*, Adamić, Rijeka 2003., str. 126.

<sup>1679</sup> Sanja Krmpotić: *Rijeka – Novi val u gradu dvaju gradova*, iće & piće br. 24, travanj 2011., str. 44.

<sup>1680</sup> *Novi List*, petak 21. studenog 1997.

<sup>1681</sup> *JUGOLINIJA*, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 158.

<sup>1682</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 69.

<sup>1683</sup> *Rijeka u Titovo doba 1945-1990*, Rijeka 2012., str. 10.

<sup>1684</sup> Grupa autora: *Školski brodovi Pomorske škole Bakar*, Pomorska škola Bakar 2009., str. 10.

<sup>1685</sup> *Rijeka u Titovo doba 1945-1990*, Rijeka 2012., str. 59.

<sup>1686</sup> *JUGOLINIJA*, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 91.

<sup>1687</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 184.

<sup>1688</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 853. (Božidar Ercigoj: *Naše pomorstvo kroz statističke podatke*)

<sup>1689</sup> *RIJEKA*, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 72.

<sup>1690</sup> *Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja*, PPMHP, Rijeka 2004., str. 54.

<sup>1691</sup> Davor Purić: "Galeb" – feniks koji se ponovo budi, Industrijska baština II (2005.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 408.

<sup>1692</sup> <http://www.3maj.hr/index.php?page=pov>

<sup>1693</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 169.

- 26.12.1948. Motorni brod Topusko (3.322 BRT 1.817 NRT) je nakon temeljite obnove u brodogradilištu Ujanik krenuo iz Rijeke za New York, uspostavljajući redovitu prugu između Jadrana i Sjeverne Amerike. Usput je pristajao u Điđeli i Gibraltaru, a na povratku na Malti.<sup>1694</sup>
- 1948. osnovana je *Obalna plovidba Rijeka*, koja se koristi drvenim motornim jedrenjacima iznad 50 tona nosivosti.<sup>1695</sup>
- Koncem 1948. Jugolinija je imala 18 brodova sa 65.657 BRT.<sup>1696</sup>
- Dovršena je obnova Barčićeva gata (danasa Ružičev gat), Gata Otokar Keršovani (danasa De Franceschijev gat), današnje Rive u duljini 100 m, Gata Vladimira Gortana (danasa Visinov gat) i 360 metara današnjeg Budimpeštanskog pristaništa.
- Promet luke Rijeka iznosi je 1.500.000 tona.<sup>1697</sup> (1.659.592<sup>1698</sup>) (1.659.361<sup>1699</sup>) Uplovilo je 7.346 brodova.<sup>1700</sup>

#### **1949.**

- 4. travnja<sup>1701</sup> osnovana Viša pomorska škola, prva poslijeratna (državna<sup>1702</sup>) visokoškolska ustanova u Rijeci,<sup>1703</sup> sa tri odsjeka: nautičko-pomorski, brodostrojarski i pomorsko-ekonomski. Škola je počela s radom 18. kolovoza 1949. u zgradbi bivše "Kraljevske mađarske državne nautičke akademije" u kojoj je za 25 godina talijanske okupacije bila i talijanska srednja pomorska škola – "Istituto tecnico-nautico".<sup>1704</sup>
- 5.5.1949. na zadnjem putovanju brod Partizanka se vraća iz Australije u riječku luku te iskrcava 5 putnika i četrdeset ovaca. Brod je Jugoslavenska vlada kupila kako bi njime prevozila iseljenike iz svijeta u Jugoslaviju. Od ukupno šest putovanja Partizanka je dva puta posjetila Australiju i četiri puta Južnu Ameriku i dovezla u zemlju 2858 putnika.
- U 3. maju predan Jugoliniji prvi jugoslavenski brod ZAGREB od 4.000 DWT. (1949. Jugolinija prvi put dobiva nove brodove i prvi put gubi brod uslijed nezgode (PARTIZANKA).<sup>1705</sup>)
- Rasformirani su Uprava pomorstva i poduzeće Luka i javna skladišta, te je za riječko područje osnovana Direkcija luka sjevernog Jadrana, koja je preuzela pomorsko upravno i privredno poslovanje riječke luke i ostalih luka na sjevernom Jadranu.
- 1949. pokreće se list „Pomorac“, kao zajedničko glasilo Ministarstva pomorstva FNRJ i Sindikata pomoraca Jugoslavije. Prestao je izlaziti 1951. Izredali su se urednici V. Prosenica, D. Petrinović i posljednje godine B. Velkaverh. List je izlazio polmjesečno.<sup>1706</sup>
- 6.7.1949. osnovan je sanitarni inspektorat za pomorsku higijenu.
- 30.11.1949. u brodogradilištu Hardinxveld porinut je u more za Jugoliniju m/b Rijeka (2.400 BRT 1.270 NRT), namijenjen za prijevoz generalnog tereta na liniji za sjevernu Europu.
- 1949. Jugoliniji je pripojena Jugoslavenska slobodna plovidba (14 brodova, 124.130 dwt).<sup>1707</sup>
- Koncem 1949. Jugolinija je imala 38 brodova sa 168.517 BRT.<sup>1708</sup>
- Dovršena je obnova obale 10. rujna (danasa Senjsko pristanište) i Gat 1. maja (danasa Adamićev gat).
- Prvi put je premašen najviši promet robe, postignut u riječkoj luci 1913., a iznosi je 2.179.298 tona.
- Promet luke Rijeka iznosi 2.179.925<sup>1709</sup> (a na str. 74. iste knjige 2.179.298 t<sup>1710</sup>). Uplovilo je 7.432 broda.<sup>1711</sup>

#### **1950.**

- 1.4.1950. Parobrodom **Hrvatska** (7.908,52 BRT 4.821,14 NRT) Jugolinija je uspostavila mjesecnu teretno-putničku liniju Rijeka-New York-Philadelphia-New Orleans-Galveston-Philadelphia-New York-Rijeka.
- Časopis *Pomorstvo*, koji je počeo izlaziti 1946. u Splitu, od 1950.-1975. tiska se u Rijeci.<sup>1712</sup> Rado se čitao i van pomorskih krugova. U Rijeci urednici su bili kap. B. Velkaverh, potom, najduže, M. Kurtini a od 1970. kap. V. Medanić.<sup>1713</sup>

<sup>1694</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 166.

<sup>1695</sup> Kiril Pajkurić: *Grad na Rječini*, Jadroagent br. 29/1979., str. 16.

<sup>1696</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 92.

<sup>1697</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 410.

<sup>1698</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 184. a na str. 74. = 1.659.361 tona

<sup>1699</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 853. (Božidar Ercigoj: *Naše pomorstvo kroz statističke podatke*)

<sup>1700</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 72.

<sup>1701</sup> Ervin Dubrović: *Vojno-pomorska akademija u Rijeci 1866.-1914.*, MGR, Rijeka 2011., str. 7.

<sup>1702</sup> 40 godina Sveučišta u Rijeci, UNIRI 2013., str. 30: (prva je Viša teološka u listopadu 1947).

<sup>1703</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 432.

<sup>1704</sup> 20 godina Više pomorske škole u Rijeci 18.19. XII 1969., str. 15.

<sup>1705</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 67.

<sup>1706</sup> Zdeslav Maštrović: *Pomorski časopisi u Rijeci (Sušaku)*, Jadroagent br. 50/1983., str. 19.

<sup>1707</sup> Rijeka u Titovo doba 1945-1990., Rijeka 2012., str. 59.

<sup>1708</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 94.

<sup>1709</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 184.

<sup>1710</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 853. (Božidar Ercigoj: *Naše pomorstvo kroz statističke podatke*): isto 2.179.298 t

<sup>1711</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 72.

<sup>1712</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 434.

- Od 1946.-1950. brodogradilište 3. MAJ prosječno je zapošljavalo 3.168 radnika.<sup>1714</sup>
- 23.12.1950. Jugoslavenska Linijska Plovidba i Jugoslavenska Slobodna Plovidba spajaju se u Jugoslavensku Linijsku Plovidbu (Jugolinija) po rješenju vlade FNRJ.
- Koncem 1950. Jugolinija je imala 43 broda sa 185.123 BRT.<sup>1715</sup>
- Statistike govore da je u vremenu intenzivne obnove luke do 1950. izgrađeno 2.889 metara operativne obale, obnovljeno 29 dizalica i nabavljeni 7 novih, osposobljena su 52 skladišna lifta. Obnovljen je Gat Vladimira Nazora (danasa Orlandov gat).
- Lučki promet iznosi 2,4 milijuna tona.<sup>1716</sup> (2.382.677<sup>1717</sup>) Uplovilo je 7.692 broda.<sup>1718</sup>  
Prvi naftni terminal izgrađen je početkom 60-tih godina zajedno sa spremnicima za tekuće gorivo na području Urinja, a njegova funkcija pojačana je 1965. izgradnjom rafinerije nafte.<sup>1719</sup>

### 1951.

- 1.1.1951. Brodarsko poduzeće Jugolinija s 43 broda s ukupno 295.587 tona nosivosti izdvojeno je iz administrativno-organizacionog upravljanja Generalne direkcije trgovачke mornarice i podvrgnuto izravno Ministarstvu pomorstva FNRJ. Jugolinija ima još 7 brodova u gradnji s oko 40.000 tona nosivosti.
- Od 1951.-1955. brodogradilište 3. MAJ prosječno je zapošljavalo 3.200 radnika.<sup>1720</sup>
- Osnovana Obalna plovidba Rijeka sa 29 manjih plovnih jedinica i 242 zaposlena pomorca.<sup>1721</sup>
- Koncem 1951. Jugolinija je imala 48 brodova sa 210.682 BRT.<sup>1722</sup>
- Lučki promet iznosi 2.298.436 tona.<sup>1723</sup> (2.299.000<sup>1724</sup>)
- 1951 u luku Rijeka prispjelo je ukupno 6.499 brodova.<sup>1725</sup>

### 1952.

- Iz Direkcije luka sjevernog Jadrana izdvaja se Uprava pomorske oblasti sjevernog jadrana, za poslove pomorske uprave, a za gospodarsku eksploraciju riječke luke osnovano je poduzeće *Luka i skladišta*, i uvedeno
- Rijeku su pedesetih posjećivali i brojni ratni brodovi, ne samo domaći. Još 1952. u Rijeku je pristao prvi put nakon Rezolucije informbiroa jedan američki brod, razarač DES MOINES, godinu dana kasnije britanska krstarica GLASGOW.<sup>1726</sup>
- Koncem 1952. Jugolinija je imala 49 brodova sa 210.744 BRT,<sup>1727</sup> i promet od 3.000.000 tona.<sup>1728</sup>
- Promet luke Rijeka = 2.267.861 tona,<sup>1729</sup> i to uvoza 1.323.732 t i izvoza 559.219 t i 377.806 t razvoza. Ukupno je doputovalo 6.967 brodova, od toga jugos. 6.374, a strana 593 broda.<sup>1730</sup>
- Promet luke iznosi je 2.087.000 **tona**.<sup>1731</sup> (Prispjelo 6.967 brodova sa **NRT** 2.087.155<sup>1732</sup>)
- Promet luke Rijeke iznosi je 40,8% ukupnog prometa FNRJ luka.<sup>1733</sup>

### 1953.

- 1953. svršena je obnova i uređenje putničkih obala u istočnom dijelu luke.<sup>1734</sup>
- 3. MAJ je 1953. zapošljavao 3.130 radnika.<sup>1735</sup>
- Koncem 1953. Jugolinija je imala 51 brod sa 217.088 BRT.<sup>1736</sup>
- Promet luke Rijeka = 2.378.855 tona.<sup>1737</sup>

<sup>1713</sup> Zdeslav Maštović: *Pomorski časopisi u Rijeci (Sušaku)*, Jadroagent br. 50/1983., str. 19.

<sup>1714</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 356.

<sup>1715</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 96.

<sup>1716</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 481.

<sup>1717</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 184.

<sup>1718</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 72.

<sup>1719</sup> Stražičić: *Rijeka – vodeća hrvatska luka*, Geografski glasnik 55, 1993., str. 43.

<sup>1720</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 356.

<sup>1721</sup> 100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej), Rijeka travanj 1970., str. 56.

<sup>1722</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 98.

<sup>1723</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 853. (Božidar Ercigoj: *Naše pomorstvo kroz statističke podatke*)

<sup>1724</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 184.

<sup>1725</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 850.

<sup>1726</sup> Petar Grabovac: RIJEKA, Adamić 2014., str. 15.

<sup>1727</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 100.

<sup>1728</sup> Petar Strčić: *Od početka XVIII stoljeća do današnjih dana*, Županija primorsko-goranska, ICR, Rijeka 1996., str. 225.

<sup>1729</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 853. (Božidar Ercigoj: *Naše pomorstvo kroz statističke podatke*)

<sup>1730</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 137.

<sup>1731</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 179. (**radi se o NRT a promet luke iznosi je 2.267.861 tonu**)

<sup>1732</sup> Pomorski godišnjak za godinu 1952., Ministarstvo pomorstva FNRJ, Beograd 1953., str. 235.

<sup>1733</sup> Pomorski godišnjak za godinu 1952., Ministarstvo pomorstva FNRJ, Beograd 1953., str. 248.

<sup>1734</sup> RIJEKA, zbornik, Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 139.

<sup>1735</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1736</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 103.

<sup>1737</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 853. (Božidar Ercigoj: *Naše pomorstvo kroz statističke podatke*)

- 1953. u luku Rijeka prispjelo je ukupno 8.219 brodova.<sup>1738</sup>
- 1953. postavljeni prvi skromni borići na Korzu radi proslave Nove godine.<sup>1739</sup>

#### **1954.**

- 31.5.1954. 3. MAJ je sklopio prvi ugovor sa stranim naručiteljem – o izgradnji dvaju brodova sa švicarskim naručiteljem. Prvi je predan m/b SILVRETTA (10.500 GT), porinut u lipnju 1955. Drugi, ne manje važan događaj je potpis ugovora (također 1954.) sa švicarskom tvrtkom SULZER o pravu izgradnje diesel-motora, tipa „Sulzer“ u našoj zemlji.<sup>1740</sup>
- Brod DINARA riječke Jugolinije 2.6.1954. prvi je otvorio liniju preko Sueza za Deleki istok.<sup>1741</sup>
- Koncem 1954. Jugolinija je imala 54 broda sa 227.237 BRT.<sup>1742</sup>
- Dovršena je izgradnja Gata 29. novembar (danas Gat Karoline riječke), koji je nastao spajanjem dvaju manjih gatova (Molo San Marco i Molo Stocco).<sup>1743</sup>
- Promet luke Rijeka = 2.675.935 tona.<sup>1744</sup>
- 1954. u luku Rijeka prispjelo je ukupno 8.374 brodova.<sup>1745</sup>

#### **1955.**

- 9.12.1955. odlukom radničkog savjeta Jugolinije, a na preporuku Odbora za privredu Saveznog izvršnog vijeća, iz osnovnih sredstava Jugolinije izdvojeno je i besplatno ustupljeno 18 trampera i dva tankera. Poduzeću Splošna plovba iz Pirana ustupljeni su brodovi: Bihać, Ljubljana, Neretva, Kornat i Gorica (5); poduzeću Atlantska plovidba iz Dubrovnika brodovi: Banija, Livno, Korenica, Korčula, Kragujevac i Plitvice (6); poduzeću Jugoslavenska oceanska plovidba u Kotoru brodovi: Biokovo, Kozara, Kordun, Durmitor i Prenj (5); kotarskom NO Zadar za novoosnovano poduzeće Jugoslavenska tankerska plovidba brodovi: Lendava i Jajce (2). Tri broda, Dubrovnik, Beograd i Kosmaj, bit će ustupljeni spomenutim poduzećima kad to potrebe Jugolinije dopuste. Časom primopredaje, poduzeća koja su preuzela brodove istovremeno su u radni odnos preuzela i članove posade koji su se zatekli na predanim brodovima.
- Rafinerija je 1955. preradila 306.000 tona nafte, a zapošljavala je 1.026 radnika.<sup>1746</sup>
- Od 1945. do 1955. godine 3. MAJ je izgradio 148 brodova.<sup>1747</sup>
- Od 1951.-1955. brodogradilište 3. MAJ prosječno je zapošljavalo 3.200 radnika.<sup>1748</sup>
- Koncem 1955. Jugolinija je imala 54 broda sa 227.237 BRT.<sup>1749</sup>
- Osposobljen je Sušački lukobran za prihvrat rasutih tereta u dužini 380 metara.
- Promet luke Rijeka = 3.560.857 tona.<sup>1750</sup>
- Luka bilježi promet od 3.500.000 tona.<sup>1751</sup> (3.561.000 t<sup>1752</sup>)
- 1955. u luku Rijeka prispjelo je ukupno 8.852 broda.<sup>1753</sup>

#### **1956.**

- Porinut M/B "SILVRETTA", brod za opći teret, 10.500 t nosivosti; narudžba SUISSE ATLANTIQUE, (Švicarska), prva izvozna narudžba 3. MAJA.<sup>1754</sup>
- 3. MAJ je 1956. zapošljavao 3.269 radnika.<sup>1755</sup> Izgrađeno je 17 brodova.<sup>1756</sup>
- Od 1956.-1960. brodogradilište 3. MAJ prosječno je zapošljavalo 3.966 radnika.<sup>1757</sup>
- *Jadranska slobodna plovidba* premješta svoje sjedište iz Rijeke u Split.<sup>1758</sup>
- Koncem 1956. Jugolinija je imala 38 brodova sa 145.296 BRT.<sup>1759</sup>

<sup>1738</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 850.

<sup>1739</sup> Petar Grabovac: RIJEKA, Adamić 2014., str. 264.

<sup>1740</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 185.-186.

<sup>1741</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 150.

<sup>1742</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 105.

<sup>1743</sup> Aldo Secco: *Da San Vito ai nuovi Rioni (nomenclatura delle vie e piazze di Fiume)*, Trieste 2004., str. 211: ex Molo Daniel prende il nome della Stocco, la prima nave della Marina Italiana che attraccò a Fiume il 4 Novembre 1918 portando le truppe liberatrici.

<sup>1744</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 853. (Božidar Ercigoj: Naše pomorstvo kroz statističke podatke)

<sup>1745</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 850.

<sup>1746</sup> Marijan Kolombo: 1882-1982/Sto godina riječke rafinerije, Mladinska knjiga-ICR, Rijeka 1982., str. 106.

<sup>1747</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1748</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 356.

<sup>1749</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 107.

<sup>1750</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 853. (Božidar Ercigoj: Naše pomorstvo kroz statističke podatke)

<sup>1751</sup> Petar Strčić: *Od početka XVIII stoljeća do današnjih dana*, Županija primorsko-goranska, ICR, Rijeka 1996., str. 225.

<sup>1752</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 1150. (Dr. Martin Dobrinčić: Naše morske luke)

<sup>1753</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 850.

<sup>1754</sup> <http://www.3maj.hr/index.php?page=pov2>

<sup>1755</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1756</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1757</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 356.

<sup>1758</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1759</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 109.

- 1956. (1957.<sup>1760</sup>) osnovana je *Kvarnerska plovidba - Rijeka*.<sup>1761</sup>
- Promet luke Rijeka = 3.693.857 tona.<sup>1762</sup>
- 1956. u luku Rijeka prispjelo je ukupno 8.846 brodova.<sup>1763</sup>

### **1957.**

- 1.7.1957. Jugolinija odlučila otvoriti samostalnu liniju Jadran-NR Kina i Japan. Prvi brod koji je zaplovio tom linijom bio je brod *Treći Maj*. Ujedno je to i prvo putovanje broda jer je iz brodogradilišta odmah zaplovio prema Kini. Drugi brod na istoj liniji je brod *Šibenik*, a treći *Uljanik*. Kasnije je Jugolinija imala oko 20 brodova na toj ruti što je ujedno i najveći broj brodova na nekoj liniji Jugolinije.<sup>1764</sup>
- Započela je izgradnja novog silosa.
- 3. MAJ je 1957. zapošljavao 3.839 radnika.<sup>1765</sup> Izgrađeno je 10 brodova.<sup>1766</sup>
- 1957. (1956.<sup>1767</sup>) bila je osnovana *Kvarnerska plovidba* sa 12 plovnih jedinica (41.161 BRT) koja je kasnije pripojena Jugoslavenskoj linijskoj plovidbi.<sup>1768</sup>
- 1957. (1959?) dolazi do spajanja *Obalne plovidbe Rijeka i Lošinjske plovidbe*.<sup>1769</sup>
- Koncem 1957. Jugolinija je imala 33 broda sa 147.144 BRT.<sup>1770</sup>
- Ukupni promet luke Rijeka 4.154.200 tona<sup>1771</sup> (od čega 972.000 tona u tranzitu).
- 1957. u luku Rijeka prispjelo je ukupno 9.592 broda,<sup>1772</sup> od toga 1.008 stranih.<sup>1773</sup>

### **1958.**

- 30.10.1958. Motorni brod DRVAR (6.040 BRT 3.300 NRT, sagrađen u Rijeci 1956.) krenuo je za Genovu, Barcelonu, Dakar, Rio de Jainero, Santos, Montevideo i Buenos Aires, otvorivši tako Jugoliniju prugu za Južnu Ameriku.<sup>1774</sup>
- 3. MAJ je 1958. zapošljavao 4.353 radnika.<sup>1775</sup> Izgrađeno je 12 brodova.<sup>1776</sup>
- 3. MAJ izgradio razarač *SPLIT*, 2.195 t istinsne, prva narudžba Jugoslavenske ratne mornarice.<sup>1777</sup>
- Koncem 1958. Jugolinija je imala 34 broda sa 143.477 BRT.<sup>1778</sup>
- Ukupni promet luke Rijeka 3.817.600 (3.817.565<sup>1779</sup>) tona (od čega 1.008.000 tona u tranzitu).
- 1958. u luku Rijeka prispjelo je ukupno 9.425 brodova.<sup>1780</sup>

### **1959.**

- 20.9.1959. u Trećem maju porinut je za „Jugotanker“ iz Zadra tanker "Petar Zoranić", najveći brod dotad izgrađen u jugoslavenskim brodogradilištima.
- 3. MAJ je 1959. zapošljavao 4.327 radnika.<sup>1781</sup> Izgrađeno je 8 brodova.<sup>1782</sup>
- *Kvarnerska plovidba* u svom širenju poslovanja prešla je i na linijsko poslovanje otvorivši u 1959. liniju Jadran-Meksički zaljev.<sup>1783</sup>
- Od dva manja brodarska poduzeća, *Obalne plovidbe Rijeka i Lošinjske plovidbe*, formirana je sadašnja *Lošinjska plovidba* sa sjedištem u Malom Lošinju.<sup>1784</sup> (1957.<sup>?]1785</sup>)
- Koncem 1959. Jugolinija je imala 35 brodova sa 151.790 BRT.<sup>1785</sup>

<sup>1760</sup> 100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej), Rijeka travanj 1970., str. 56.

<sup>1761</sup> Kiril Pajkurić: *Grad na Rječini*, Jadroagent br. 29/1979., str. 16.

<sup>1762</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 853. (Božidar Ercigoj: *Naše pomorstvo kroz statističke podatke* j)

<sup>1763</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 850.

<sup>1764</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 186.

<sup>1765</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1766</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1767</sup> Kiril Pajkurić: *Grad na Rječini*, Jadroagent br. 29/1979., str. 16.

<sup>1768</sup> 100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej), Rijeka travanj 1970., str. 56.

<sup>1769</sup> Kiril Pajkurić: *Grad na Rječini*, Jadroagent br. 29/1979., str. 16.

<sup>1770</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 110.

<sup>1771</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 853. (Božidar Ercigoj: *Naše pomorstvo kroz statističke podatke*)

<sup>1772</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 850.

<sup>1773</sup> 100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej), Rijeka travanj 1970., str. 59.

<sup>1774</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 176.

<sup>1775</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1776</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1777</sup> <http://www.3maj.hr/index.php?page=pov2>

<sup>1778</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 112.

<sup>1779</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 853. (Božidar Ercigoj: *Naše pomorstvo kroz statističke podatke*)

<sup>1780</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb 1962., str. 850.

<sup>1781</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1782</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1783</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 172.

<sup>1784</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1785</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 113.

- Dovršena je rekonstrukcija lučkih skladišta br. **5, 6, 7 i 40** i puštene u rad 4 portalne dizalice nosivosti 3 tone.
- Ukupni promet luke Rijeka 3.**694** 700 tona (3.964.721<sup>1786</sup>) (od čega 920.000 tona u tranzitu).
- 1959. u luku Rijeka prispjelo je ukupno 8.949 brodova.<sup>1787</sup>

### **1960.**

- 3.4.1960. Brodarsko poduzeće Kvarnerska plovidba iz Rijeke uspostavlja trajektnu liniju između Crikvenice i Šila motornim trajektom *Bodulka* (86 BRT 50 NRT) kapaciteta 140 putnika i 30 vozila. To je prva trajektna linija na istočnoj obali Jadrana.
- 21.10.1960. osamostaljenjem Pomorskog odjela Narodnog muzeja osnovan je POMORSKI MUZEJ.<sup>1788</sup>
- Početkom 1960-tih nastao je GP Konstruktor Rijeka spajanjem GP Pomgrad Rijeka i GP Vodogradnja Rijeka. U području pomorskih gradnji GP Konstruktor je nastavio s obnovom lukobrana riječke luke, završivši 1980. s obnovom luke, nakon čega su nastavljeni radovi na pomorskim gradnjama u Bakarskom zaljevu (obala Podbok) i uvali Martinšćica (Brodogradilište Viktor lenac).<sup>1789</sup>
- 3. MAJ je 1960. zapošljavao 4.538 radnika.<sup>1790</sup> Izgrađeno je 6 brodova.<sup>1791</sup>
- Od 1956.-1960. brodogradilište 3. MAJ prosječno je zapošljavalо 3.966 radnika.<sup>1792</sup> (1960. = 4.818 zaposlenih.<sup>1793</sup>) Po obimu proizvodnje 3. MAJ je 1960. vodeće brodogradilište u zemlji a šesnaesto u svijetu.<sup>1794</sup>
- Koncem 1960. Jugolinija je imala 38 brodova sa 173.990 BRT.<sup>1795</sup>
- Dovršena je rekonstrukcija Ljubljanske obale (danас Bečko pristanište).
- Ukupni promet luke Rijeka 4.057.**500** (4.054.700<sup>1796</sup>) tona (od čega 1.436.000 tona u tranzitu).
- Ukupni promet luke Rijeka 4.056.000 t (od čega uvoz 1.701.000 t, izvoz 565.000, tranzit 1.434.000 t a unutrašnji promet 356.000 tona).<sup>1797</sup>
- Lučki promet iznosi 4.055.000 (4.151.000<sup>1798</sup>) (4.151.700<sup>1799</sup>) tona.
- 1960 u luku Rijeka prispjelo je ukupno 8.780 brodova,<sup>1800</sup> od toga 1.122 stranih.<sup>1801</sup>

### **1961.**

- 3. MAJ je 1961. zapošljavao 5.067 radnika.<sup>1802</sup> Izgrađeno je 6 brodova.<sup>1803</sup>
- Od 1961.-1965. brodogradilište 3. MAJ prosječno je zapošljavalо 4.621 radnika.<sup>1804</sup>
- Brodogradilište 3. MAJ proizveo je prvi dizelski motor 3. MAJ-SULZER 6 RD 76 od 7.800 KS, ugrađen u motorni brod *Jozef Konrad* koji je građen za naručioca iz Poljske..<sup>1805</sup>
- Koncem 1961. Jugolinija je imala 40 brodova sa 181.717 BRT.<sup>1806</sup>
- Lučko skladište br. 7 srušeno je 1961. i na tom mjestu podignuto sadašnje skladište koje nosi broj 7.<sup>1807</sup>
- Postavljeno je 7 novih dizalica za Ljubljansku obalu (Bečko pristanište), proizvodnje *Ganz*, nosivosti 3 tone. Montirani prekrcajni tornjevi pred silosom, kapaciteta 2x200 tona na sat.
- Dana 3. prosinca prestaje s radom poduzeće *Luka i skladišta* i osniva se *Zajednica lučkih poduzeća - Rijeka*.
- 1961. Jugolinija je imala 40 brodova (181.530 BRT, 269.542 DWT), Jadrolinija 67 (31.286 BRT, 4.052 DWT) a Kvarnerska plovidba 14 brodova (51.624 BRT, 82.009 DWT).<sup>1808</sup>
- U željezničkom čvoru Rijeka utovareno je 1961. godine 1.684.744 tona tereta a istovareno 1.080.385 tona.<sup>1809</sup>
- Ukupni promet luke Rijeka 4.058.000 (4.031.000<sup>1810</sup>) tona (od čega 366.000 tona u tranzitu).

<sup>1786</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 853. (Božidar Ercigoj: *Naše pomorstvo kroz statističke podatke*)

<sup>1787</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 850.

<sup>1788</sup> *Pomorski i povjesni muzej Hrvatskog primorja*, PPMHP, Rijeka 2004., str. 58.

<sup>1789</sup> *Rijeka u Titovo doba 1945-1990.*, Rijeka 2012., str. 100.

<sup>1790</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1791</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1792</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 356.

<sup>1793</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 116.

<sup>1794</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 121.

<sup>1795</sup> *JUGOLINIJA*, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 115.

<sup>1796</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 853. (Božidar Ercigoj: *Naše pomorstvo kroz statističke podatke*)

<sup>1797</sup> 100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej), Rijeka travanj 1970., str. 59. (*Pomorstvo broj 6/7 – posebni prilog str. 3.*)

<sup>1798</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1150 (Dr. Martin Dobrinčić: *Naše morske luke*)

<sup>1799</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1143 (Dr. Martin Dobrinčić: *Naše morske luke*)

<sup>1800</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 850.

<sup>1801</sup> 100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej), Rijeka travanj 1970., str. 59.

<sup>1802</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1803</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1804</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 356.

<sup>1805</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 120.

<sup>1806</sup> *JUGOLINIJA*, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 117.

<sup>1807</sup> Nana Palinić: *Rane armiranobetonske konstrukcije u riječkoj luci*, Građevinar 61, Rijeka 2009., str. 438.

<sup>1808</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 846.

<sup>1809</sup> *Rijeka u Titovo doba 1945-1990.*, Rijeka 2012., str. 64.

<sup>1810</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb 1962., str. 1150. (Dr. Martin Dobrinčić: *Naše morske luke*)

**1962.**

- 3. MAJ je 1962. zapošljavao 4.809 radnika.<sup>1811</sup> Izgrađeno je 8 brodova.<sup>1812</sup>
- Smanjuje se broj zaposlenih u brodogradilištu 3. MAJ na 3.579 zaposlenika.<sup>1813</sup>
- Koncem 1962. Jugolinija je imala 40 brodova sa 176.152 BRT.<sup>1814</sup>
- Ukupni promet luke Rijeka 4.645.410 tona (od čega 1.500.000 tona u tranzitu).
- 1962. u riječku luku mjesečno uplovjava 900 brodova, što znači dnevno 30 brodova.<sup>1815</sup>

**1963.**

- 1.1.1963. prvi trajekt Bodulka, uveden je u promet. 1959 kupuje ga Kvarnerska plovidba Rijeka i preinačen je u Brodogradilištu Punat u prvi trajekt na Jadranu, namijenjen održavanju linije Crikvenica - Šilo te je dobio ime Bodulka.
- Dovršen je lučki silos (kapaciteta 32.000 tona, prvi i do sada najveći silos ove vrste u nekoj jadranskoj luci), a Torpedo započinje proizvodnju poljoprivredne mehanizacije.<sup>1816</sup>
- Porinut u more brod-kavana *Barba Rude* (bivši *Knin* nakon rekonstrukcije u *Viktoru Lencu*). Restoran je otpočeo radom 3. kolovoza na vezu u Opatiji, iza Rotonde uz veliki vatromet.<sup>1817</sup>
- 3. MAJ je 1963. zapošljavao 4.434 radnika.<sup>1818</sup> Izgrađeno je 8 brodova.<sup>1819</sup>
- 1963. rasformirana je *Kvarnerska plovidba Rijeka*.<sup>1820</sup> Pripojila se *Jugoliniji*.<sup>1821</sup>
- Koncem 1963. Jugolinija je imala 54 brodova sa 236.215 BRT.<sup>1822</sup>
- Ukupni promet luke Rijeka = 5.943.187 tona (izvoz 625.017 t, uvoz 2.614.040 t, tranzit 2.220.120 t, kabotaža 485.010 tona), od čega 69,7% bulk cargo a 30,3% general cargo. PAX = 739.584.<sup>1823</sup>

**1964.**

- 23. siječnja započeli građevinski radovi na izgradnji luke za rasute terete u Bakru.
- Rafinerija u Rijeci je 1964. preradila 620.000 t nafte.<sup>1824</sup>
- 3. MAJ je 1964. zapošljavao 4.169 radnika.<sup>1825</sup> Izgrađeno je 5 brodova.<sup>1826</sup>
- Koncem 1964. Jugolinija je imala 56 brodova sa 247.627 BRT.<sup>1827</sup>
- Ukupni promet luke Rijeka = 5.840.619 tona (izvoz 617.918 t, uvoz 2.560.419 t, tranzit 2.183.112 t, kabotaža 479.170 tona), od čega 65,3% bulk cargo a 34,7 general cargo. PAX = 744.934.<sup>1828</sup>

**1965.**

- 3. MAJ je 1965. zapošljavao 4.538 radnika.<sup>1829</sup> (1965. = 4.523 radnika<sup>1830</sup>) Izgrađeno je 5 brodova.<sup>1831</sup>
- Od 1961.-1965. brodogradilište 3. MAJ prosječno je zapošljavalo 4.621 radnika.<sup>1832</sup>
- Koncem 1965. Jugolinija je imala 57 brodova sa 256.133 BRT.<sup>1833</sup>
- Pušteno u promet novo veliko skladište u luci br. 7 na Ljubljanskoj obali (Bečko pristanište). Istodobno sa izgradnjom skladišta, dovršena je obnova Lukobrana Petra Drapšina (danasa Riječki lukobran) u dužini od 1.438 metara.
- 1965. u riječku luku uplovio je 8.081 brod, od toga 983 stranih.<sup>1834</sup>
- Ukupni promet luke Rijeka 6.205.200 tona (od čega uvoz 2.579.000 t, izvoz 603.000 t, tranzit 2.376.000 t

<sup>1811</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1812</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1813</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 122.

<sup>1814</sup> *JUGOLINIJA*, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 119.

<sup>1815</sup> Velid Đekić: *Red River Rock – Riječka rock-scena 60-tih*, KUD Baklje, Rijeka 2013., str. 19.

<sup>1816</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 419.

<sup>1817</sup> Dragan Ogurlić: *Barba Rude brod bez vozognog reda*, Adamić, Rijeka 1998., str. 22.

<sup>1818</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1819</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1820</sup> Kiril Pajkurić: *Grad na Rječini*, Jadroagent br. 29/1979., str. 16.

<sup>1821</sup> *Rijeka u Titovo doba 1945-1990.*, Rijeka 2012., str. 59.

<sup>1822</sup> *JUGOLINIJA*, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 121.

<sup>1823</sup> *Yugoslav Ports Guide*, Epoха, Zagreb 1966., str. 86.

<sup>1824</sup> Josip Žgaljić: *Pet stoljeća hrvatske nafte*, INA – Glosa, Rijeka 2003., str. 119.

<sup>1825</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1826</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1827</sup> *JUGOLINIJA*, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 123.

<sup>1828</sup> *Yugoslav Ports Guide*, Epoха, Zagreb 1966., str. 86.

<sup>1829</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1830</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 123.

<sup>1831</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanvić), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1832</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 356.

<sup>1833</sup> *JUGOLINIJA*, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 126.

<sup>1834</sup> *100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej)*, Rijeka travanj 1970., str. 59.

te 647.000 tona u unutrašnjem prometu).<sup>1835</sup>

- Ukupni promet luke Rijeka = 6.205.167 tona (izvoz 603.137 t, uvoz 2.578.868 t, tranzit 2.376.259 t, kabotaža 646.903 tona), od čega 64,8% bulk cargo a 35,2 general cargo. PAX = 602.238.<sup>1836</sup>

### 1966.

- Jednog zimskog dana 1966. tadašnji ponos trgovačke flote, brod SEVOJNO izgrađen u 3. MAJU zamalo je stradao u Bakarskom zaljevu. Snažna bura pokidala je konope i umalo nasukala brod koji je uz pomoć remorkera spašen tek kada je vjetar popustio.<sup>1837</sup>
- 3. MAJ je 1966. zapošljavao 4.344 radnika.<sup>1838</sup> Izgrađeno je 11 brodova.<sup>1839</sup>
- Od 1966.-1970. brodogradilište 3. MAJ prosječno je zapošljavalo 4.496 radnika.<sup>1840</sup>
- Koncem 1966. Jugolinija je imala 57 brodova sa 260.014 BRT.<sup>1841</sup>
- Ukupni promet luke Rijeka 8.386.7000 tona (od čega 2.425.207 tona u tranzitu).

### 1967.

- 17. svibnja svečano pušten u promet lučki bazen za rasute terete u Bakru (kapaciteta 3 milijuna tona<sup>1842</sup>), započet iskrcavanjem željezne rudače iz broda *Raunal* veličine 60.000 DWT.
- Brodogradilište *Viktor Lenac* dobilo je novi plovni dok koji omogućava prihvatanje brodova do 60.000 t nosivosti.<sup>1843</sup>
- 3. MAJ je 1967. zapošljavao 4.448 radnika.<sup>1844</sup> Izgrađeno je 7 brodova.<sup>1845</sup>
- Iz Rijeke prijevozne usluge pruža 8 jugoslavenskih i 25 stranih brodarskih poduzeća održavajući oko 50 linija za gotovo sva prekomorska područja i sve važnije svjetske luke.
- Koncem 1967. Jugolinija je imala 52 broda sa 258.199 BRT.<sup>1846</sup>
- Ukupni promet luke Rijeka 7.965.700 tona (od čega 2.484.625 tona u tranzitu).

### 1968.

- 3. MAJ je 1968. zapošljavao 4.512 radnika.<sup>1847</sup> Izgrađeno je 7 brodova.<sup>1848</sup>
- Brodogradilište Viktor Lenac postupno po programu „Nova Martinšćica“ preseljuje 1968. na novu lokaciju.<sup>1849</sup>
- 1968. u Rijeci, kao matičnoj luci, registriran je veliki broj brodova, ukupno 369.652 DWT.<sup>1850</sup>
- Rasformirana je Zajednica lučkih poduzeća i osnovana je nova organizacija za eksploraciju luke *Poduzeće luka - Rijeka*.
- Koncem 1968. Jugolinija je imala 51 brod sa 257.758 BRT.<sup>1851</sup>
- 1968. u Rijeku je uplovilo 8.386 brodova.<sup>1852</sup>
- Luka bilježi promet od 8.439.000 (8.438.600 od čega 2.963.980 t u tranzitu<sup>1853</sup>) tona (50,2% svih hrvatskih luka).<sup>1854</sup>

### 1969.

- Pod naslovom „Crni petak riječke luke“ *Novi list* je u subotnjem dvobroju od 13./14.3.1971., dvije godine poslije prvoga štrajka (1969.) opširno pisao o drugom općem štrajku lučkih radnika.<sup>1855</sup>
- Prateći štrajk lučkih radnika 1969. *Novi list* - prvi u tadašnjoj socijalističkoj, samoupravnoj Jugoslaviji - taj događaj tretira kao središnji događaj dana umjesto da vijest o štrajku „ugura“ na neprimjetno mjesto u pet-šest redaka i kamuflira ga općim frazama.<sup>1856</sup>
- 3. MAJ je 1969. zapošljavao 4.612 radnika.<sup>1857</sup> Izgrađeno je 10 brodova.<sup>1858</sup>

<sup>1835</sup> 100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej), Rijeka travanj 1970., str. 59. (**Pomorstvo broj 6/7 – posebni prilog str. 3.**)

<sup>1836</sup> Yugoslav Ports Guide, Epoha, Zagreb 1966., str. 86.

<sup>1837</sup> Pero Grabovac: RIJEKA, Adamić 2014., str. 191.

<sup>1838</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1839</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1840</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 356.

<sup>1841</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 128.

<sup>1842</sup> 100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej), Rijeka travanj 1970., str. 56.

<sup>1843</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 419.

<sup>1844</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1845</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1846</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 130.

<sup>1847</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1848</sup> Upoznajmo 3. Maj (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1849</sup> Rijeka u Titovo doba 1945-1990., Rijeka 2012., str. 39.

<sup>1850</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1851</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 132.

<sup>1852</sup> 100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej), Rijeka travanj 1970., str. 144.

<sup>1853</sup> The Port of Rijeka 1969 Booklet (ukupni promet 1957-1968)

<sup>1854</sup> Petar Strčić: Od početka XVIII stoljeća do današnjih dana, Županija primorsko-goranska, ICR, Rijeka 1996., str. 225.

<sup>1855</sup> Strčić-Bajzek-Kovačević-Šantić-Herljević: Novi list 1900.-2000., Adamić, Rijeka 1999., str. 123.

<sup>1856</sup> Strčić-Bajzek-Kovačević-Šantić-Herljević: Novi list 1900.-2000., Adamić, Rijeka 1999., str. 128.

- Koncem 1969. Jugolinija je imala 55 brodova sa 293.202 BRT.<sup>1859</sup>
- Od 624 m operativne obale za brodove duge i velike obalne plovidbe u 1946. godini, ta je dužina do 1969. godine obnovom povećana na 4.396 metara ili za 7 puta.<sup>1860</sup>
- 1969. u riječku luku uplovilo je 8.357 brodov, od toga 1.422 stranih.<sup>1861</sup>
- Ukupni promet luke Rijeka 7.925.500 tona,<sup>1862</sup> od čega 4.362.736 t suhog tereta.<sup>1863</sup>  
(Uvoz 2.900.000 t, izvoz 605.000 t, tranzit 3.121.000 t te 1.299.000 t u unutrašnjem prometu.<sup>1864</sup>)

### 1970.

- U brodogradnji radi 6.449 Riječana (1956. radilo ih je 4.936).<sup>1865</sup>
- 3. MAJ je 1970. zapošljavao 4.667 radnika.<sup>1866</sup> Izgrađeno je 6 brodova.<sup>1867</sup>
- Od 1966.-1970. brodogradilište 3. MAJ prosječno je zapošljavalo 4.496 radnika.<sup>1868</sup>
- Koncem 1970. Jugolinija je imala 54 broda sa 290.030 BRT.<sup>1869</sup>
- Preko Rijeke 60% jugoslavenskog pomorskog prometa i 65% inozemnog turizma.<sup>1870</sup>
- Promet emporija riječke luke = 10.349.000 tona.<sup>1871</sup> (4,3 mil uvoz + 0,7 izvoz + 3,41 tranzit + 1,91 razvoz.<sup>1872</sup>)
- Promet luke Rijeka = 3.717.000 tona. (5.359.000)

### 1971.

- Pod naslovom „Crni petak riječke luke“ *Novi list* je u subotnjem dvobroju od 13./14.3.1971., dvije godine poslije prvoga štrajka opširno pisao o drugom općem štrajku lučkih radnika.<sup>1873</sup>
- 1971. samo u brodogradnji radi 7.000 škverana.
- 3. MAJ je 1971. zapošljavao 4.923 radnika.<sup>1874</sup> Izgrađeno je 6 brodova.<sup>1875</sup>
- 1971. broj zaposlenih u 3. MAJU prvi put prelazi granicu od pet tisuća i on iznosi 5.079 zaposlenika.<sup>1876</sup>
- Brodogradilište 3 Maj od 1971.-1975. sagradilo 32 broda (više od 1.200.000 BRT), od toga 90% za izvoz.<sup>1877</sup>
- Od 1971.-1975. brodogradilište 3. MAJ prosječno je zapošljavalo 5.082 radnika.<sup>1878</sup>
- 17. rujna, dan prije probne vožnje u požaru na dotad najvećem brodu u 3. MAJU, švedskom RAGNI GORTHON (244 m, 68.000 DWT), poginulo je 15 radnika, a 9 je teško ozlijedeno. 3. MAJ imao je oko 7.500 radnika.<sup>1879</sup>
- Koncem 1971. Jugolinija je imala 49 brodova sa 305.841 BRT.<sup>1880</sup>
- Kupljen prvi prijenosnik kontejnera *Belotti*.
- *Udarnik*, prvi remorker riječke luke završio u rezalištu.
- U željezničkom čvoru Rijeka utovareno je 1971. godine 1.997.609 tona tereta a istovareno 1.056.616 tona.<sup>1881</sup>
- Prvi kontejneri smješteni na privremenom kontejnerskom terminalu na Tršćanskoj obali (Riva Boduli).<sup>1882</sup>
- Promet emporija riječke luke = 10.700.000 tona.<sup>1883</sup> (10.740.423)
- Promet luke Rijeka = 4.523.000 tona (1.896.000 t generalni + 2.627.000 t rasuti teret).<sup>1884</sup>

### 1972.

- Proradila Tvornica motora u 3. MAJU.<sup>1885</sup>

<sup>1857</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1858</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1859</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 135.

<sup>1860</sup> 100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej), Rijeka travanj 1970., str. 59.

<sup>1861</sup> 100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej), Rijeka travanj 1970., str. 59.

<sup>1862</sup> *The port of Rijeka 1970 booklet*

<sup>1863</sup> RIJEKA, fotomonografija, Grafički zavod Hrvatske, 1970.

<sup>1864</sup> 100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej), Rijeka travanj 1970., str. 59. (Pomorstvo broj 6/7 – posebni prilog str. 3.)

<sup>1865</sup> 100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej), Rijeka travanj 1970., str. 50.

<sup>1866</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1867</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1868</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 356.

<sup>1869</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 137.

<sup>1870</sup> 100 činjenica o Rijeci (uz srebrni jubilej), Rijeka travanj 1970., str. 55.

<sup>1871</sup> Riječka luka, MGR, Rijeka 2001., str. 262.

<sup>1872</sup> Pomorska enciklopedija, tom 7., Zagreb 1985., str. 106.

<sup>1873</sup> Stričić-Bajzek-Kovačević-Šantić-Hreljević: *Novi list 1900.-2000.*, Adamić, Rijeka 1999., str. 123.

<sup>1874</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1875</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1876</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 135.

<sup>1877</sup> Petar Strčić: *Od početka XVIII stoljeća do današnjih dana*, Županija primorsko-goranska, ICR, Rijeka 1996., str. 227.

<sup>1878</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 356.

<sup>1879</sup> *Novi list*, nedjelja 26. lipnja, 2011., str. 17.

<sup>1880</sup> JUGOLINIJA, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb 1973., str. 140.

<sup>1881</sup> Rijeka u Titovo doba 1945-1990., Rijeka 2012., str. 64.

<sup>1882</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 421.

<sup>1883</sup> Pomorska enciklopedija, Zagreb 1985., tom 7. str. 106.

<sup>1884</sup> Ivo Marković: *Nove tehnologije transporta*, Zagreb 1985, str. 89.

- 3. MAJ je 1972. zapošljavao 5.087 radnika.<sup>1886</sup> Izgrađeno je 9 brodova.<sup>1887</sup>
- Promet emporija riječke luke = 9.941.000 tona.
- Promet luke Rijeka = 4.528.000 tona (1.962.000 t generalni + 2.576.000 t rasuti) i 2.000 TEU.<sup>1888</sup>

#### **1973.**

- Prvi kontejnerski brod *Ede Sottorff* (kojeg je Jugolinija uzela u najam na liniji Rijeka - New York) uplovio u riječku luku 15.3.1973.
- Brodogradilište Viktor Lenac započinje s tzv. offshore poslovima, odnosno s izgradnjom objekata iz područja morske tehnologije. 1973. montirana je portalna dizalica nosivosti 300 tona.<sup>1889</sup>
- Od 1973. do 1991. 3. MAJ izgradio je točno 100 brodova.<sup>1890</sup>
- 3. MAJ je 1973. zapošljavao 5.077 radnika.<sup>1891</sup> Izgrađeno je 7 brodova.<sup>1892</sup>
- Promet emporija riječke luke = 10.483.000 tona. (10.486.000<sup>1893</sup>) (10.489.000<sup>1894</sup>)
- Ukupan promet riječke luke = 10.483.000 t (4,484 mil t uvoz + 0,849 izvoz + 3,209 tranzit + 1941 razvoz).<sup>1895</sup>
- Promet luke Rijeka = 4.955.000 tona (2.039.000 t generalni + 2.916.000 t rasuti) i 3.898 TEU.<sup>1896</sup>
- Fizički obujam prometa robe u riječkoj luci porastao je od 1968. do 1973. za 24,3%, iz čega proizlazi prosječna godišnja stopa rasta od 4,4%.<sup>1897</sup>

#### **1974.**

- Uvođenje kontejnerizacije u riječkoj luci na privremenom kontejnerskom terminalu na tadašnjoj Tršćanskoj obali (danasa Riva Boduli).
- 17.7.1974. u velikom požaru u luci izgorjelo je oko 300 bala pamuka.<sup>1898</sup>
- 29.8.1974. tvrtka *Jugoslavenski naftovod* službeno svoj početak započinje upisom u registar nadležnog suda u Rijeci, poduzeće za transport nafte u osnivanju, Rijeka, Nikole Tesle bb. Godine 1991. mijenja ime u *Janaf* (Jadranski naftovod) te 1992. mijenja sjedište iz Rijeke u Zagreb.
- 6. listopada u Bakru proslavljenja 125. godišnjica Pomorske škole koja je od svog osnivanja dala pomorstvu 2.000 nautičara i oko 1.000 strojara.<sup>1899</sup>
- 3. MAJ je 1974. zapošljavao 5.185 radnika.<sup>1900</sup> Izgrađeno je 5 brodova.<sup>1901</sup> U poslijeratnom razdoblju od 1946. do 1974. izgrađen je 301 brod s ukupno 2.729.896 DWT nosivosti, od čega za jugoslavensku trgovačku mornaricu 203 broda.<sup>1902</sup>
- Promet emporija riječke luke = 12.663.000 tona. (12.665.000<sup>1903</sup>)
- Ukupan promet riječke luke = 12.663.000 t (5,184 mil t uvoz + 0,974 izvoz + 4,187 tranzit + 2,318 razvoz).<sup>1904</sup>
- Promet luke Rijeka = 6.147.000 tona (2.193.000 t + 3.954.000 t rasuti) i 3.080 TEU.<sup>1905</sup>

#### **1975.**

- Dana 21. srpnja potpisani je u *Privrednoj komori* Ugovor nekoliko najvećih poduzeća Rijeke (Jugolinija, Transjug, Rafinerija INA Rijeka i *Jadroagent*) o kreditiranju izgradnje kontejnerskog terminala na Brajdici.<sup>1906</sup> Terminal je trebao omogućiti godišnji promet od 30.000 kontejnera i 60.000 tona robe u "RO-RO" prometu. To je trebao biti privremeni terminal dok se ne izgradi veliki terminal u Bakarcu.
- Od 1971.-1975. brodogradilište 3. MAJ prosječno je zapošljavalo 5.082 radnika.<sup>1907</sup> 1975. je isporukom motora za gradnju 568 dostignuta proizvodnja od milijun konjskih snaga dizelskih motora 3. MAJ-SULZER.<sup>1908</sup> Od 1961. do 11.4.1975. g proizvedeno je ukupno 88 motora.<sup>1909</sup>

<sup>1885</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 421.

<sup>1886</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1887</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1888</sup> Ivo Marković: *Nove tehnologije transporta*, Zagreb 1985, str. 86. i 89.

<sup>1889</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 135.

<sup>1890</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 165.

<sup>1891</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1892</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1893</sup> *Statistički godišnjak Zajednice općina Rijeka – 1980.*, str. 320.

<sup>1894</sup> *Rijeka 1969.-1974.*, Skupština općine Rijeka, 1074., str. 144.

<sup>1895</sup> *RIJEKA 1974. - 1978.*, Skupština općine Rijeka, 1978., str. 100.

<sup>1896</sup> Ivo Marković: *Nove tehnologije transporta*, Zagreb 1985, str. 86. i 89.

<sup>1897</sup> *Rijeka 1969.-1974.*, Skupština općine Rijeka, 1074., str. 143.

<sup>1898</sup> Dragan Ogurlić: *Riječke vatre – povijest riječkog vatrogastva*, Javna vatrogasna postrojba, Rijeka 2004., str. 256.

<sup>1899</sup> *RIJEKA 1974. - 1978.*, Skupština općine Rijeka, 1978., str. 193.

<sup>1900</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 100.

<sup>1901</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44a.

<sup>1902</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 44.

<sup>1903</sup> *Statistički godišnjak Zajednice općina Rijeka – 1980.*, str. 320.

<sup>1904</sup> *RIJEKA 1974. - 1978.*, Skupština općine Rijeka, 1978., str. 100.

<sup>1905</sup> Ivo Marković: *Nove tehnologije transporta*, Zagreb 1985, str. 86. i 89.

<sup>1906</sup> *RIJEKA 1974. - 1978.*, Skupština općine Rijeka, 1978., str. 200.

<sup>1907</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 356.

- Započeli radovi na proširenju kapaciteta luke Bakar, čime će se omogućiti prihvat brodova do 200.000 tona nosivosti.
- Započela izgradnja fosfatnog terminala na gatu Ivo Lola Ribar (Bratislavsko pristanište).
- Luka raspolaže sa 200 viličara.
- Promet emporija riječke luke = 12.029.000 tona.<sup>1910</sup> (12.032.000<sup>1911</sup>)
- Ukupan promet riječke luke = 12.031.000 t (4,685 mil t uvoz + 0,905 izvoz + 4,237 tranzit + 2,204 razvoz).<sup>1912</sup>
- Promet luke Rijeka = 5.508.000 tona (2.037.000 t generalni + 3.471.000 t rasuti) i 6.404 TEU.<sup>1913</sup>

#### **1976.**

- Od 1976.-1980. brodogradilište 3. MAJ prosječno je zapošljavalo 5.589 radnika.<sup>1914</sup>
- Počela izgradnja Omišaljskog lučkog bazena, puštena u promet 1979. zajedno s naftovodom. Na terminalu su dva priveza dubine mora 30 metara, za prihvat tankera te skladišni prostor za 500.000 cbm tekućeg tereta.
- Kupljen novi remorker *Sirius*.
- Promet emporija riječke luke = 13.997.000 tona (5,4 mil t uvoz + 0,9 izvoz + 4,3 tranzit + 2,4 razvoz).<sup>1915</sup>
- Ukupan promet riječke luke = 14.135.000 t (5,339 mil t uvoz + 0,794 izvoz + 5,299 tranzit + 2,414 razvoz).<sup>1916</sup>
- Promet luke Rijeka = 6.265.000 tona (2.243.000 t generalni + 4.022.000 t rasuti) i 8.812 TEU.<sup>1917</sup>

#### **1977.**

- 8.6.1977. u riječku luku uplovili istraživački brodovi "Vila Velebita" i "Andrija Mohorovičić" čime je počela trogodišnja akcija istraživanja zagađenosti Riječkog zaljeva.
- 1977. 3. MAJ počeo je s proizvodnjom montažnih prijenosnih kućica, popularno nazvanih TIBO-kuće.<sup>1918</sup>
- Od 1977. do 1986. godine brodogradnja je u Zajednici općina Rijeka činila između 17 i 21 posto društvenog proizvoda. Referentna lista 3. MAJA je impresivna – od 1956. do 1990. proizvedeno je 220 brodova. Najviše se gradilo 1958. i 1966. kada se godišnje isporučivalo 11 brodova. Dakle, gotovo mjesečno jedan.<sup>1919</sup>
- Nagli porast međusobne suradnje bio je razlogom što se 1977. u Rijeci otvara novi Konzulat Kraljevine Švedske.<sup>1920</sup>
- Općinsko vijeće saveza sindikata Rijeke informativnom listu „*Jadroagent*“ dodijelilo je diplomu kao najboljem listu u 1977. godini.
- Kupljen još jedan remorker, *Aries*.
- Započeli radovi na izgradnji nove luke u Bršici. (U proljeće započeli radovi – u prvoj fazi izgrađeno je oko 250 m operativne obale i skladišni prostor na Štalijama.<sup>1921</sup>) Terminal za drvo izgrađen je 1977. na mjestu ranijeg terminala za izvoz raškog ugljena, Pored njega je 1982. izgrađen terminal za ukrcaj stoke.<sup>1922</sup>
- Završeno je proširenje luke za rasute terete u Bakru.
- Ukupan promet riječke luke = 14.135.000 t (6,139 mil t uvoz + 1,76 izvoz + 4,086 tranzit + 2,15 razvoz).<sup>1923</sup>
- Promet luke Rijeka = 6.073.000 tona (2.638.000 t generalni + 3.434.000 rasuti) i 11.197 TEU.<sup>1924</sup>

#### **1978.**

- Osnovan Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, nastao iz Više pomorske škole te Smjera za saobraćaj i pomorstvo Ekonomskog fakulteta.<sup>1925</sup>
- 6.5.1978. u Urinj doplovio norveški tanker "Tabriz" od 200.000 tona nosivosti, najveći brod koji je dotad pristao ispred Rafinerije INA - Rijeka. Tanker je za riječku rafineriju dopremio 180.000 tona nafte iz Perzijskog zaljeva.<sup>1926</sup>
- 15.6.1978. prilikom 30. godišnjice njihova postojanja i 35. godišnjice pomorstva Jugoslavije uručena su

<sup>1908</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 146.

<sup>1909</sup> *Upoznajmo 3. Maj* (ur. Viktor Hreljanović), Riječka tiskara, Rijeka 1975., str. 46a.

<sup>1910</sup> *Riječka luka*, MGR, Rijeka 2001., str. 262.

<sup>1911</sup> *Statistički godišnjak Zajednice općina Rijeka – 1980.*, str. 320.

<sup>1912</sup> *RIJEKA 1974. - 1978.*, Skupština općine Rijeka, 1978., str. 100.

<sup>1913</sup> Ivo Marković: *Nove tehnologije transporta*, Zagreb 1985, str. 86. i 89.

<sup>1914</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 356.

<sup>1915</sup> *Pomorska enciklopedija*, Zagreb 1985., tom 7., str. 106.

<sup>1916</sup> *RIJEKA 1974. - 1978.*, Skupština općine Rijeka, 1978., str. 100.

<sup>1917</sup> Ivo Marković: *Nove tehnologije transporta*, Zagreb 1985, str. 86. i 89.

<sup>1918</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 146.

<sup>1919</sup> Srđan Brajčić: *Svjedočanstvo o izgubljenom prosperitetu: Rijeka i regija u Titovo doba*

<sup>1920</sup> Irvin Lukežić: *Povijest riječkih konzulata*, Adamić, Rijeka 2004., str. 229.

<sup>1921</sup> Kiril Pajkurić: *Grad na Rječini*, Jadroagent br. 31/1979., str. 13.

<sup>1922</sup> Nikola Stražičić: *Rijeka – vodeća hrvatska luka*, Geografski glasnik 55, 1993., str. 44.

<sup>1923</sup> *RIJEKA 1974. - 1978.*, Skupština općine Rijeka, 1978., str. 100.

<sup>1924</sup> Ivo Marković: *Nove tehnologije transporta*, Zagreb 1985, str. 86. i 89.

<sup>1925</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 432.

<sup>1926</sup> *RIJEKA 1978.-1982.*, Skupština općine Rijeka, 1982., str. 186.

odlikovanja radnim kolektivima Luke Rijeka, Jadrolinije, Transjuga i Jadroagentu.<sup>1927</sup>

- Izgrađen je pozadinsko-skladišni kompleks Škrljevo - Kukuljanovo u sklopu riječke Privredne zone, da bi se ublažio problem skladišnih kapaciteta u kojima se teret može prihvati na dulje uskladištenje.
- Izgrađena je Obala Goranin u Bakru za ukrcaj koksa u brodove.
- Prvi kontejnerski most riječke luke izgrađen je 1978. godine, a dopremljen na Brajdici 1979. godine, gdje je dobio počađanje 1986. godine kada je instalirana Metalna. Iako najstariji na terminalu Liebherr je krajem devedesetih godina prošlog stoljeća imao je ključnu ulogu u počecima revitalizacije kontejnerskog prometa, odnosno u servisiranju feedera Lošinske plovidbe, koji je bio subvencioniran od strane države, te je upravo ova dizalica manipulirala teret s ro-ro brodova kao što su „Lipa“ ili „Rijeka“. Da postoji muzej kontejnerskog prometa, Liebherr bi s pravom bio kandidat za izlaganje, a ovako je vrlo vjerljivo da će završiti u starom željezu, jer se procjenjuje kako nitko ne može imati velike koristi od njezinog dalnjeg korištenja. Zanimljivo je da je nosivost kontejnerskog mosta Liebherr bila oko 50 tona, ali je danas (studeni 2011. - op. D.D.) bitno manja nakon tri desetljeća rada. Nosivost i nije njezino najveće ograničenje, već premala visina od 21 metar između tla i hvatača kontejnera.
- Brodarstvo Rijeke sastojalo se od 70 teretnih brodova prekomorske plovidbe sa 498.400 BT i 51 putničkih brodova razne namjene.
- Promet luke Rijeka = 6.039.000 tona (2.449.000 t generalni + 3.860.000 t rasuti) i 10.895 TEU.<sup>1928</sup>
- Ukupan promet riječke luke = 14.741.000 (6.261.000 uvoz, 1.776.000 izvoz, 4.514.000 tranzit, 2.188.000 tona unutrašnji promet).<sup>1929</sup>
- Promet riječke luke = 14.734.000 t (6.261.000 uvoz, 1.776.000 izvoz, 4.514.000 tranzit, 2.183.000 razvoz).<sup>1930</sup>

### **1979.**

- (26. ožujka<sup>1931</sup>) (27.3.<sup>1932</sup>) pušten u rad kontejnerski terminal na Brajdici kapaciteta 40.000 kontejnera godišnje.<sup>1933</sup> Izgradnju su finansijski pomogli Jugolinija, Jadroagent i Transjug. (op. D.D.)
- Prvi tanker s naftom, SLAVIŠA VAJNER ČIĆA na Terminalu Omišalj prihvaćen je 25.10.1979. godine. (do 12.10.2011. u 32 godine rada prekrcano je 161.532.578 tona sirove nafte.)
- 23.11.1979. svečano pušten u promet Raški lučki bazen Bršica, specijalizirani terminal unutar riječkog lučkog sustava za ukrcaj, iskrcaj i skladištenje rezane drvene građe s natkrivenim skladištima. Ovajdrvni terminal imat će godišnji promet od 500.000 kubičnih metara drva.<sup>1934</sup>
- Terminal Jadranskog naftovoda pušten je u rad 22. prosinca 1979. godine. Početna je to stanica naftovoda dužine 759 km, od kojih 610 km na području Hrvatske, kapaciteta 20 milijuna tona godišnje.<sup>1935</sup>
- 1979. riječke pomorske radne organizacije imale su 70 teretnih brodova s oko 500.000 t nosivosti.<sup>1936</sup>
- Promet luke Rijeka = 7.104.000 tona (2.156.000 t generalni + 4.948.000 t rasuti) i 13.975 TEU.<sup>1937</sup>
- Ukupan promet riječke luke = 16.423.000 (7.437.000 uvoz, 1.736.000 izvoz, 4.588.000 tranzit, 2.752.000 tona unutrašnji promet).<sup>1938</sup>
- Promet riječke luke = 16.421.000 t (7.345.000 uvoz, 1.736.000 izvoz, 4.588.000 tranzit, 2.752.000 razvoz).<sup>1939</sup>

### **1980.**

- 19.7.1980. ukinuta je najfrekventnija trajektna linija Kopno-Krk.<sup>1940</sup>
- JANAF je 1980. transportirao 4.822.000 tona nafte.<sup>1941</sup>
- Potkraj 1980. Jugolinija je imala 57 brodova (ukupno 529.415 brt, 773.084 dwt i 10.350 TEU).<sup>1942</sup>
- En 1980, lorsque la marine fut à son apogée, les firmes de Rijeka possédaient 70 cargos pour une capacité de 500.000 tonnes. La Jugolinija était la plus grosse compagnie de navigation de l'Etat alors que la Jadrolinija avec 49 navires s'occupait du transport des voyageurs et du service par ferry-boats.<sup>1943</sup>
- Od 1976.-1980. brodogradilište 3. MAJ prosječno je zapošljavalo 5.589 radnika.<sup>1944</sup>

<sup>1927</sup> RIJEKA 1978.-1982., Skupština općine Rijeka, 1982., str. 187.

<sup>1928</sup> Ivo Marković: Nove tehnologije transporta, Zagreb 1985, str. 86. i 89.

<sup>1929</sup> Statistički godišnjak Zajednice općina Rijeka – 1980., str. 320.

<sup>1930</sup> RIJEKA 1978.-1982., Skupština općine Rijeka, 1982., str. 59.

<sup>1931</sup> Kiril Pajkurić: Grad na Rječini, Jadroagent br. 31/1979., str. 13.

<sup>1932</sup> RIJEKA 1978.-1982., Skupština općine Rijeka, 1982., str. 190.

<sup>1933</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 421.

<sup>1934</sup> RIJEKA 1978.-1982., Skupština općine Rijeka, 1982., str. 192.

<sup>1935</sup> Rijeka u Titovo doba 1945-1990., Rijeka 2012., str. 51.

<sup>1936</sup> Povijest Rijeke, Tipograf, Rijeka 1988., str. 422.

<sup>1937</sup> Ivo Marković: Nove tehnologije transporta, Zagreb 1985, str. 86. i 89.

<sup>1938</sup> Statistički godišnjak Zajednice općina Rijeka – 1980., str. 320.

<sup>1939</sup> RIJEKA 1978.-1982., Skupština općine Rijeka, 1982., str. 59.

<sup>1940</sup> RIJEKA 1978.-1982., Skupština općine Rijeka, 1982., str. 55.

<sup>1941</sup> Josip Žgaljić: Pet stoljeća hrvatske nafte, INA – Glosa, Rijeka 2003., str. 138.

<sup>1942</sup> Rijeka u Titovo doba 1945-1990., Rijeka 2012., str. 59.

<sup>1943</sup> <http://dicocroat2.over-blog.com/5-categories-11198481.html>

<sup>1944</sup> 3. MAJ, (urednik Ivan Rogić), Rijeka 1984., str. 356.

- Od 1946. do 1980. brodogradilište 3. MAJ isporučilo je 335 plovnih jedinica s ukupno 3,7 milijuna BRT, od čega za strane naručioce 129 brodova s oko 3,25 milijuna BRT.<sup>1945</sup>
- Promet emporija riječke luke<sup>1946</sup> = 20.437.000 tona.<sup>1947</sup>
- Promet luke Rijeka = 15,2 mil tona (6,8 mil tona uvoz + 1,5 izvoz + 4,4 tranzit + 2,5 razvoz).<sup>1948</sup>
- Promet riječke luke = 15.197.000 t (6.792.000 uvoz, 1.513.000 izvoz, 4.425.000 tranzit, 2.467.000 razvoz).<sup>1949</sup>
- Promet luke Rijeka = 7.373.662 (7.644.000) tona i 17.177 (16.085) TEU.
- En 1980, Rijeka assumait 20% des exportations de la Croatie et 10% de celles de la Yougoslavie.<sup>1950</sup>

### **1981.**

- 15.1.1981. U povodu nestanka broda "Dunav" s 32 člana posade u valovima Pacifika (10. siječnja), u Rijeci proglašen dan žalosti. Održana zajednička komemorativna sjednica Skupštine općine, društveno-političkih organizacija Rijeke i radničkog savjeta "Jugolinije". Nestanak broda "Dunav" i njegove posade jedna je od najvećih tragedija jugoslavenskog pomorstva uopće.<sup>1951</sup>
- 14.7.1981. Jugolinija uvrstila u sasatav svoje flote novosagrađeni brod RIJEKA nosivosti 17.000 tona.<sup>1952</sup>
- 1981. brodogradilište 3. MAJ zapošljava 6.032 djelatnika.<sup>1953</sup>
- god. 1981. Jugolinija ima 61 brod, sa 473.000 tona, prevezla je više od 3 milijuna tona robe.<sup>1954</sup>
- 21.10.1981. pušten u rad industrijski kolosijek na skladišnom kompleksu Škrljevo.<sup>1955</sup>
- Promet emporija riječke luke = 14.900.000 tona (7,0 mil tona uvoz + 1,4 izvoz + 4,3 tranzit + 2,2 razvoz).<sup>1956</sup>
- Promet riječke luke = 14.935.000 t (6.980.000 uvoz, 1.365.000 izvoz, 4.348.000 tranzit, 2.242.000 razvoz).<sup>1957</sup>
- Promet riječke luke = 14.907.000 t (6.836.000 uvoz, 1.339.000 izvoz, 4.355.000 tranzit, 2.377.000 razvoz).<sup>1958</sup>  
(15.107.000 t<sup>1959</sup>)
- Promet luke Rijeka = 7.627.327 tona (bez nafte) i 19.738 (17.965) TEU.

### **1982.**

- 12. listopada ispred riječke luke, iznenada, po lijepom vremenu, potonuo trgovacki brod Saudijske Arabije ELHAWI STAR. Nitko od članova posade nije stradao iako se sve dogodilo brzo, usred dana, na očigled mnogih radnika luke, pomoraca i građana.<sup>1960</sup>
- Nakon mjesec dana probogn rada, 28. listopada pušten je u redovni rad stocni terminal u Bršici.
- JANAF je 1982. transportirao 5.326.000 tona nafte.<sup>1961</sup>
- Promet riječke luke = 13.202.000 t (6.165.000 uvoz, 1.157.000 izvoz, 3.917.000 tranzit, 1.963.000 razvoz).<sup>1962</sup>
- Promet luke Rijeka = 6.246.186 tona i 26.866 (26.0873) TEU.

### **1983.**

- Početkom 1983. JADROAGENT je prva i jedina organizacija u Jugoslaviji koja je uključena u Reuterov monitor servis. Time joj je omogućeno da zajedno s ostalim velikim svjetskim brokerskim agencijama koristi sve raspoložive vijesti u pogledu ponude i potražnje raspoloživih brodova i tereta, zaključenih poslova i ostalih informacija, dakle - da ravnopravno sudjeluje na svjetskom tržištu pomorskih prijevoza.<sup>1963</sup>
- 5. studenog na zapadnoj obali Bakarskog zaljeva (Goransko pristanište) otvoren je RO-RO terminal za generalni teret s obalnim dizalicama i pristanom za generalni teret.
- Drugi terminal u okviru Omišaljskog lučkog bazena je u uvali Sepen i izgrađen je 1983. za potrebe tamošnje petrokemijske industrije.<sup>1964</sup>
- Rafinerija u Urinju je 1983. prerađila samo 2.835.000 t nafte.<sup>1965</sup>

<sup>1945</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 424: najveća proizvodnja bila je od 1971.-1975. kada su sagrađena 32 broda s više od 1,2 milijuna BRT, od čega više od 90% za izvoz.

<sup>1946</sup> Riječki lučki emporij okuplja Riječko-Sušački, Bakarsko-Urinjski, Omišaljski (od 1980), Raški i Plominski bazen.

<sup>1947</sup> *Riječka luka*, MGR, Rijeka 2001., str. 262.

<sup>1948</sup> *Pomorska enciklopedija*, Zagreb 1985., tom 7., str. 106.

<sup>1949</sup> *RIJEKA 1978.-1982.*, Skupština općine Rijeka, 1982., str. 59.

<sup>1950</sup> <http://dicocroate2.over-blog.com/5-categories-11198481.html>

<sup>1951</sup> *RIJEKA 1978.-1982.*, Skupština općine Rijeka, 1982., str. 197.

<sup>1952</sup> *RIJEKA 1978.-1982.*, Skupština općine Rijeka, 1982., str. 201.

<sup>1953</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 148.

<sup>1954</sup> *Povijest Rijeke*, Tipograf, Rijeka 1988., str. 422.

<sup>1955</sup> *RIJEKA 1978.-1982.*, Skupština općine Rijeka, 1982., str. 201.

<sup>1956</sup> *Pomorska enciklopedija*, Zagreb 1985., tom 7., str. 106.

<sup>1957</sup> *RIJEKA 1982.-1986.*, Skupština općine Rijeka, 1986., str. 40.

<sup>1958</sup> *RIJEKA 1978.-1982.*, Skupština općine Rijeka, 1982., str. 59.

<sup>1959</sup> *RIJEKA 1978.-1982.*, Skupština općine Rijeka, 1982., str. 52.

<sup>1960</sup> *RIJEKA 1982.-1986.*, Skupština općine Rijeka, 1986., str. 75.

<sup>1961</sup> Josip Žgaljić: *Pet stoljeća hrvatske nafte*, INA – Glosa, Rijeka 2003., str. 138.

<sup>1962</sup> *RIJEKA 1982.-1986.*, Skupština općine Rijeka, 1986., str. 40

<sup>1963</sup> Jadroagent br. 51/1983., str. 12.

<sup>1964</sup> Nikola Stražičić: *Rijeka – vodeća hrvatska luka*, Geografski glasnik 55, 1993., str. 44.

<sup>1965</sup> Josip Žgaljić: *Pet stoljeća hrvatske nafte*, INA – Glosa, Rijeka 2003., str. 119.

- JANAF je 1983. transportirao 5.169.000 tona nafte.<sup>1966</sup>
- Promet riječke luke = 13.376.000 t (6.165.000 uvoz, 1.382.000 izvoz, 3.915.000 tranzit, 1.914.000 razvoz).<sup>1967</sup>
- Promet luke Rijeka = 6.557.507 tona i 29.588 TEU.

#### **1984.**

- Završena je dogradnja Silosa.
- Luka je nabavila remorker *Polux* koji je izgrađen u kraljevičkom brodogradilištu.
- Promet emporija riječke luke = 13.310.000 tona.
- Promet riječke luke = 13.310.000 t (6.044.000 uvoz, 1.498.000 izvoz, 3.719.000 tranzit, 2.049.000 razvoz).<sup>1968</sup>
- Promet luke Rijeka = 7.277.000 / 6.842.054 suhi tereti i 34.297 TEU.

#### **1985.**

- Bušača platforma LABIN sagrađena je 1985. godine u Brodogradilištu Viktor Lenac. Počela je bušiti 15. siječnja 1986. tridesetak milja južno od Pule.<sup>1969</sup>
- Na Brajdici instaliran drugi kontejnerski most (Metalna).
- Promet emporija riječke luke = 18.225.000 tona.<sup>1970</sup>
- Promet riječke luke = 12.930.000 t (6.117.000 uvoz, 1.214.000 izvoz, 3.384.000 tranzit, 2.214.000 razvoz).<sup>1971</sup>
- Promet luke Rijeka = 7.128.198 tona i 29.984 (31.130) TEU.

#### **1986.**

- **30.1.1986.** Radnički savjet Jugolinije donosi odluku o pripremnim radovima za izgradnju poslovne zgrade. (danasa zgrada *Euroherc-a*, op. D.D.)
- Od 1977. do 1986. godine brodogradnja je u Zajednici općina Rijeka činila između 17 i 21 posto društvenog proizvoda.<sup>1972</sup>
- Otvoreno je novo skladište za sipke terete u Bakru.
- Obnovljen je terminal za tekuće terete, a u Srdočima otvoreno novo kamionsko parkiralište.
- Promet luke Rijeka = 6.779.092 tona i 32.281 TEU.

#### **1987.**

- U „3. Maju“ radi 7.061 zaposlenik, najviše u njegovoj stogodišnjoj povijesti.<sup>1973</sup>
- Puštena je u rad druga faza izgradnje kontejnerskog terminala.
- Promet luke Rijeka = 6.189.346 tona i 43.744 TEU.

#### **1988.**

- Svečano predstavljen ekološki brod *Ecomar* opremljen za preuzimanje zauljenih i otpadnih brodskih voda.
- Nabavljen je i deveti remorker *Venus*.
- Promet luke Rijeka = 6.222.428 tona i 48.363 TEU.

#### **1989.**

- U „3. Maju“ je 1989. izgrađen neuobičajeni i složen *off-shore* objekt, plovna dizalica nosivosti 1200 tona na dvotrupnom plovilu, katamaranu od 3.900 DWT za rad kod bušenja i eksploracije nafte i plina u Kaspijskim moru.<sup>1974</sup>
- **28.11.1989.** sa željezničke postaje Brajdica krenuo prvi kontejnerski vlak na relaciji Rijeka - Budimpešta.
- Promet emporija riječke luke = 17.155.000 tona.<sup>1975</sup>
- Promet luke Rijeka = 6.450.094 tona i 52.451 (52.031) TEU.

#### **1990.**

- Referentna lista 3. *MAJA* je impresivna – od 1956. do 1990. proizvedeno je 220 brodova (oko 3,5 milijuna DWT<sup>1976</sup>). Najviše se gradilo 1958. i 1966. kada se godišnje isporučivalo 11 brodova. Dakle, gotovo mjesечно jedan.<sup>1977</sup>

<sup>1966</sup> Josip Žgaljić: *Pet stoljeća hrvatske nafte*, INA – Glosa, Rijeka 2003., str. 138.

<sup>1967</sup> RIJEKA 1982.-1986., Skupština općine Rijeka, 1986., str. 40

<sup>1968</sup> RIJEKA 1982.-1986., Skupština općine Rijeka, 1986., str. 40

<sup>1969</sup> Rijeka u Titovo doba 1945-1990., Rijeka 2012., str. 41.

<sup>1970</sup> Riječka luka, MGR, Rijeka 2001., str. 262.

<sup>1971</sup> RIJEKA 1982.-1986., Skupština općine Rijeka, 1986., str. 40

<sup>1972</sup> Srdan Brajčić: *Svjedočanstvo o izgubljenom prosperitetu: Rijeka i regija u Titovo doba*

<sup>1973</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 150.

<sup>1974</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 156.

<sup>1975</sup> Čedomir Dundović: *Pomorski sustav i pomorska politika*, Rijeka 2003., str. 310-311.

<sup>1976</sup> Rijeka u Titovo doba 1945-1990., Rijeka 2012., str. 39.

<sup>1977</sup> Srdan Brajčić: *Svjedočanstvo o izgubljenom prosperitetu: Rijeka i regija u Titovo doba*

- Promet emporija riječke luke = 20.131.000 tona.<sup>1978</sup>
- Promet luke Rijeka = 5.795.936 suhi tereti i 50.282 (47.857) TEU. (47.900<sup>1979</sup>)
- Ukupni robni promet svih hrvatskih luka u 1990. godini iznosio je oko 30 milijuna tona, a u tome je riječka luka, s prometom od 20. milijuna tona, sudjelovala sa 67%.<sup>1980</sup>

### 1991.

- 17.09.1991. - I. POMORSKA BLOKADA JNA u domovinskom ratu - zabrana plovidbe užim dijelom Dubrovnika. Blokirana splitska luka s cijelim akvatorijem, pred luku doplovile dvije raketne topovnjače. Pulu i Rijeku kontroliraju ratni brodovi i helikopteri.
- 3.10.1991. - II. POMORSKA BLOKADA JNA - U Splitu Krizni štab izdaje naredbu da se na relaciji Rijeka - Split - Dubrovnik prevoze samo putnici i teretna vozila. Iz Splita dozvoljeno isplavljenje stranim brodovima i m/t "BALKANIJI" za Rijeku U Gradskoj luci ne pristaju VIS I B. KAŠIĆ, LIBURNIJA ostala u Hvaru. Od Makarske do Metkovića zabranjen promet vozilima. U Puli i Rijeci zabrana uploviljenja a dozvoljeno uploviljenje zatečenim stranim brodovima. Riječki zaljev pod kontrolom fregate. Trajetki na linijama Brestova - Porozina i Merag - Valbiska preko dana miruju ali voze noću bez navigacijskih svjetala.
- 6.10.1991. Jugomornarica je potpuno blokirala riječku luku, a Hrvatska odlukom Sabora proglašila neovisnost (8.10.), čime su raskinute sve državno-pravne veze sa SFRJ.
- 13.10. 1991. - prestaje druga blokada Jadranu
- 28.10.1991. Iz Rijeke krenuo konvoj Libertas, na čelu sa Jadrolinijinim brodom "Slavija", koji je tri dana nakon isplavljanja, uplovio u opkoljeni Dubrovnik. Na brodu se nalazio tadašnji predsjednik predsjedništva SFRJ Stjepan Mesić i tadašnji predsjednik Vlade RH Franjo Gregurić. U povijesti je taj događaj ostao zabilježen kao prekid pomorske blokade opkoljenog Dubrovnika na koji su svakodnevno padale bombe. (Lokal patrioti)
- Od 8.11. do 3.12.1991. - III BLOKADA JADRANA
- 11.11.1991. brod m/t "ISTRA" (ex. Balkanija) započela iseljavati vojsku JNA iz Rijeke za Bar.
- 9.12.1991. m/t "LIBURNIJA" isplovila na čelu konvoja "LIBERTAS" za Dubrovnik i probila treću blokadu jadranskih luka puna hrane za Dubrovnik. Bila je zaustavljena u Korčuli dok je m/t "ILIRIJA" ipak prosljedila za Dubrovnik i donijela gladnim građanima humanitarnu pomoć.
- 9. prosinca iz Rijeke su brodom otišle posljednje jedinice JNA.<sup>1981</sup>
- Od 1973. do 1991. 3. MAJ izradio je točno 100 brodova.<sup>1982</sup>
- Stvaranjem samostalne neovisne države Hrvatske, riječka luka postaje vodeća hrvatska luka.
- Promet luke Rijeka = 4.535.366 tona i 41.729 (37.973) TEU.

### 1992.

- 15.4.1992. osnovana je Udruga pomorskih agenata Hrvatske (UPAH, engl. ASBAC). U listopadu te godine postala je članicom Međunarodne federacije pomorskih agenata - FONASBA-e.
- 1992. Fakultet za pomorstvo i saobraćaj mijenja naziv u Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci.<sup>1983</sup>
- Promet luke Rijeka = 4.547.059 tona i 44.563 TEU.

### 1993.

- Promet emporija riječke luke = 10.171.000 tona.<sup>1984</sup> (10.584.395 t i to 6.440.814 t iskrcane robe i 4.143.581 t ukrcane robe.<sup>1985</sup>).
- Promet luke Rijeka = 4.335.474 tona i 49.913 TEU.

### 1994.

- 25.1.1994. u Urinju uplovio grčki tanker *Concordia I*, dug 370 m, širok 56, visok 28 m, nosivosti 337.000 DWT. S njega se iskrcava 256.000 tona nafte Brent za riječku rafineriju za kineskog naručioca.
- Zaposlenih u „3. Maju“ je svega 3.443 što znači da se je broj zaposlenih više nego prepolovio u odnosu na 1989. kada je još radilo 6.944 djelatnika.<sup>1986</sup>
- JANAF je 1994. transportirao 746.000 tona nafte.
- Promet emporija riječke luke = 10.660.000 tona<sup>1987</sup> (11.524.882 t<sup>1988</sup>).

<sup>1978</sup> Riječka luka, MGR, Rijeka 2001., str. 262.

<sup>1979</sup> Čedomir Dundović: *Pomorski sustav i pomorska politika*, Rijeka 2003., str. 310-311.

<sup>1980</sup> Nikola Stražić: *Rijeka – vodeća hrvatska luka*, Geografski glasnik 55, 1993., str. 45.

<sup>1981</sup> <http://www.rijeka.hr/Default.aspx?art=6272>

<sup>1982</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 165.

<sup>1983</sup> 40 godina Sveučilišta u Rijeci, UNIRI 2013., str. 138.

<sup>1984</sup> Riječka luka, MGR, Rijeka 2001., str. 262.

<sup>1985</sup> Ivan Rogić i suradnici: *Rijeka: baština za budućnost*, Grad Rijeka 1996., str. 71. (Promet i veze, 1993)

<sup>1986</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 167.

<sup>1987</sup> Riječka luka, MGR, Rijeka 2001., str. 262.

<sup>1988</sup> Ivan Rogić i suradnici: *Rijeka: baština za budućnost*, Grad Rijeka 1996., str. 71.

- Promet luke Rijeka = 3.584.501 tona i 45.023 TEU.

#### **1995.**

- 1.12.1995. u 3 sata ujutro na vezu Budimpeštanske obale u riječkoj luci izbio je požar na grčkom brodu "Beta Luck". Poginulo je 5 pomoraca među kojima i zapovjednik, a dva su pomorca ozlijedena. Požar je zahvatio nadgradi broda s desne strane, a vatru je oštetila pet etaža na brodu. Uzrok je automat za kavu salonu posade.<sup>1989</sup>
- Promet emporija riječke luke = 11.108.000 tona.<sup>1990</sup>
- Promet luke Rijeka = 3.692.120 (3.705.033) suhi tereti i 40.870 (25.364) TEU.

#### **1996.**

- *Jadroagent* je prva pomorska agencija koja je izradila vlastite Internet stranice (24.6.1996. otvorena Internet domena www.jadroagent.com te deset e-mail adresa (2.12.1996. 17:01 Jadroagent primio od lars@robin.no slijedeći e-mail: ...we have since noted that you are also connected to the internet, and must compliment you on your home pages. there is an incredible wealth of information. we are impressed!!!...<sup>1991</sup>
- Promet emporija riječke luke = 9.208.000 tona.<sup>1991</sup>
- Promet luke Rijeka = 2.309.213 tona i 29.529 (19.181 / 29.492) TEU.

#### **1997.**

- 19. lipnja osnovana je Slobodna zona luke Rijeka čiji je osnivač i upravljač Lučka uprava Rijeka. Zona obuhvaća kopneni i morski dio lučkog područja luke Rijeka, a sastoji se od tri teritorijalna dijela: Lučki bazen Rijeka s kontejnerskim terminalom, Skladišni kompleks Škrljevo i Lučki bazen Raša.
- Broj zaposlenih u „3. Maju“ 1997. sveo se na svega 2.170 zaposlenika.<sup>1992</sup>
- Promet emporija riječke luke = 10.599.000 tona.<sup>1993</sup>
- Promet luke Rijeka = 2.520.947 (2.524.000) tona i 16.474 (13.017) TEU. (15.900<sup>1994</sup>)

#### **1998.**

- Promet emporija riječke luke = 10.433.000 tona.
- Promet luke Rijeka = 3.274.673 / 3.288.000 tona i 14.814 (7.948 / 9.111) TEU.

#### **1999.**

- **20.10.1999. na vezu u sušačkoj luci (Porto Baross) na vezu potonuo m/b Uragan** (duljina 21 m, 44 BT, star približno 130 godina<sup>1995</sup>).
- **5.11.1999. na zahtjev Lučke kapetanije, izvađen je potonuli m/b Uragan i odložen na obalu.**
- Promet emporija riječke luke = 9.806.000 tona. (9.794.000<sup>1996</sup>)
- Promet luke Rijeka = 2.542.582 tona i 6.866 (6.990) TEU. (8.000<sup>1997</sup>) (10.134)

#### **2000.**

- *Jadroagent* je prva pomorska agencija koja je dobila ISO 9001 certifikat (BVQI - 8. prosinca 2000.).
- U „3. Maju“ na kraju 2000. radi 2.673 zaposlenika i oko 1.400 kooperanata..<sup>1998</sup>
- Promet emporija riječke luke = 9.564.000 tona.<sup>1999</sup>
- Promet luke Rijeka = 2.564.133 / 2.650.000 tona i 8.925 (9.103) TEU. (11.500<sup>2000</sup>) (9.722)

## **XXI stoljeće:**

#### **2001.**

- Promet emporija riječke luke = 8.055.000 tona. (7.901.465)
- Promet luke Rijeka = 2.908.230 tona i 12.711 TEU. (13.172)

<sup>1989</sup> Dragan Ogurlić: *Riječke vatre – povijest riječkog vatrogastva*, Javna vatrogasna postrojba, Rijeka 2004., str. 261.

<sup>1990</sup> *Riječka luka*, MGR, Rijeka 2001., str. 262.

<sup>1991</sup> *Riječka luka*, MGR, Rijeka 2001., str. 262.

<sup>1992</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 168.

<sup>1993</sup> *Riječka luka*, MGR, Rijeka 2001., str. 262.

<sup>1994</sup> Čedomir Dundović: *Pomorski sustav i pomorska politika*, Rijeka 2003., str. 310-311.

<sup>1995</sup> Zorović-Mohović-Mohović: *Obnova parobroda "Uragan"*, *Industrijska baština II* (2005.), Pro torpedo, Rijeka 2010., str. 376. i 387.

<sup>1996</sup> Čedomir Dundović: *Pomorski sustav i pomorska politika*, Rijeka 2003., str. 310-311.

<sup>1997</sup> Čedomir Dundović: *Pomorski sustav i pomorska politika*, Rijeka 2003., str. 310-311.

<sup>1998</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 179.

<sup>1999</sup> Čedomir Dundović: *Pomorski sustav i pomorska politika*, Rijeka 2003., str. 310-311.

<sup>2000</sup> Čedomir Dundović: *Pomorski sustav i pomorska politika*, Rijeka 2003., str. 310-311.

#### **2002.**

- Odlukom vlade od 9.5.2002. promijenio se status Tankerske luke Omišalj, koja je postala luka otvorena za javni promet i dijelom luke Rijeka. (JANAF je u protekle 23 godine od 1979. do 2002. transportirao 123 milijuna tona nafte (od čega 30,8% za domaće a 69,2% za strane korisnike<sup>2001</sup>). Najveći transport od 9,7 milijuna tona bio je 1990. godine).<sup>2002</sup>
- 2 nove kontejnerske dizalice (Samsung) službeno su počele s radom 25.10.2002. godine, čime je brzina manipulacije na terminalu Brajdica sa dosadašnjih 20 TEU-a povećana na 80 TEU-jedinica na sat.
- Promet emporija riječke luke = 8.413.000 tona. (7.970.192)
- Promet luke Rijeka = 2.726.012 tona i 15.215 TEU. (16.681)

#### **2003.**

- Vlada RH i Svjetska banka potpisali su u Rijeci 12. srpnja 2003. ugovor o tri kredita u ukupnoj protuvrijednosti od 156,5 milijuna USD za projekt obnove riječkog prometnog pravca *Rijeka Gateway*.<sup>2003</sup> Kredit je na rok od 15 godina, sa počekom od 5 godina. Ukupna vrijednost projekta je 266,1 milijuna USD. Iznosi triju ugovora o kreditu sa hrvatskim javnim poduzećima su sljedeći: Lučka uprava Rijeka u vrijednosti od 55,1 milijun USD, Hrvatske ceste u vrijednosti od 76,2 milijuna EUR, te Hrvatske autoceste u vrijednosti od 15,7 milijuna EUR.
- Od 18. do 30. srpnja 2003. u Riječkoj luci, uz lukobran, privezan je brod *Doulos*, najveća ploveća knjižara na svijetu s više od 6000 naslova. Brod "Doulos" ima 300 volontera iz više od 40 zemalja svijeta.
- **5.12.2003.** brod *Uragan* prenesen je sa Senjskog pristaništa u brodogradilište 3. MAJ radi obnove.
- Na završetku 2003. u „3. maju“ radi 2.835 zaposlenika.<sup>2004</sup>
- Luka Rijeka (uključujući Omišalj i Rašu) je u 2003. zabilježila 9.816.206 tona i 28.205 TEU-a.<sup>2005</sup>
- Promet luke Rijeka iznosio je 3.557.206 tona i 28298 TEU a Omišlja 6.140.998 tona.

#### **2004.**

- 17. studenog **u 11 sati i 15 minuta** nakon 54 godine konačno<sup>2006</sup> je iz riječke luke (korijen lukobrana) oteglijen Dok 3, dug 125,15 m, izgrađen 1909 a rekonstruiran 1950. Dva remorkera „Jadranskog pomorskog servisa“ i dizalica „Trans tradea“ uz pomoć djelatnika „Jadran-metala“ i Brodogradilišta „Viktor Lenac“ uspješno su izveli dvosatnu operaciju razdvajanja pontona od obale i tegljenja u Martinšćicu.
- Tijekom stoljetnog poslovanja, od Danubiusa 1905. do „3. maja“ koncem 2004. izgrađeno je oko 660 brodova i plovnih objekata od razarača, torpiljarki, podmornica, bojnih i putničkih brodova, remorkera, trampera, linijskih brodova, brodova za rasuti teret, plovnih dizalica, brodova za prijevoz automobila i kontejnera, tankera i kemikal tankera za tridesetak zemalja svijeta.<sup>2007</sup>
- Promet luke Rijeka = 4.654.698 tona i 60.864 TEU.
- Luka Rijeka (uključujući Omišalj i Rašu) je u 2004. zabilježila 11.571.661 tona i 60.864 TEU-a.<sup>2008</sup>

#### **2005.**

- 3. svibnja 2005. u povodu obilježavanja 60 godišnjice oslobođenja Rijeke i 100 godina utemeljenja brodogradilišta 3. MAJ (1905.-2005.) otkriven spomenik *Pramac broda*, dar brodograditelja građanima Rijeke. Spomenik su projektirali i izgradili radnici 3. maja.
- 6.12.2005. u prostoru Lučke kapetanije u Rijeci otvorena Nacionalna središnjica za spašavanje na moru.<sup>2009</sup>
- Promet luke Rijeka = 4.840.981 tona i 76.258 TEU.
- Luka Rijeka (uključujući Omišalj i Rašu) je u 2005. zabilježila 11.863.770 tona i 76.330 TEU-a.<sup>2010</sup>

#### **2006.**

- 25.2.2006. u brodogradilištu “3. maj” u Rijeci porinut prvi hrvatski brod za Latviju, tanker nosivosti 51.800 tona, kao najveća novogradnja u posljednjih 5 godina.<sup>2011</sup>
- 2.3.2006. u kontejnersku luku na Brajdici uplovio brod “Ital Fastosa”, najveći kontejnerski brod koji je ikad uplovio u hrvatske luke.<sup>2012</sup>

<sup>2001</sup> Josip Žgaljić: *Pet stoljeća hrvatske nafte*, INA – Glosa, Rijeka 2003., str. 135.

<sup>2002</sup> JANAF - skraćeni prospekt, str. 6-7/47.

<sup>2003</sup> *Grad Rijeka – Mandatno izvješće 2001.-2005.*, Rijeka 2005., str. 43.

<sup>2004</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 187.

<sup>2005</sup> Podatak Lučke uprave Rijeka

<sup>2006</sup> *Pomorski zbornik*, JAZU, Zagreb **1962.**, str. 1482. (ing. Cvjetko Premuš: *Urbanistički razvoj riječke luke - Treba da se odavde seli što prije. S urbanističkog stajališta njegovo je pravo mjesto uz brodogradilište u Kraljevici.*)

<sup>2007</sup> Petar Trinajstić: *Stoljeće moderne brodogradnje u Rijeci – 3. Maj 1905.-2005.*, Rijeka 2005., str. 200.

<sup>2008</sup> Podatak Lučke uprave Rijeka

<sup>2009</sup> *Zeleno i plavo* br. 3 - siječanj 2006.

<sup>2010</sup> Podatak Lučke uprave Rijeka

<sup>2011</sup> *Zeleno i plavo* br. 4 - travanj 2006.

<sup>2012</sup> *Zeleno i plavo* br. 4 - travanj 2006.

- 4.6.2006. Autotrans od Uljanik Plovidbe kupuje putnički brod "Dalmaciju" kapaciteta 302 putnika. Nadzorni odbor Autotrola odlučio je u svibnju iste godine da ta tvrtka osnuje novu tvrtku "Adriatic cruises" d.o.o. kojoj će osnovna djelatnost biti kružna putovanja.
- Promet luke Rijeka = 5.009.142 tona i 94.390 TEU.
- Luka Rijeka (uključujući Omišalj i Rašu) je u 2006. zabilježila 10.887.048 tona i 94.395 TEU-a.<sup>2013</sup>

### **2007.**

- 21.6.2007. u remontnom brodogradilištu Viktor Lenac potonuo dok br. 7.
- 12.9.2007. na kontejnerski terminal Brajdica stigao do sada najveći kontejnerski brod "Maersk Dammam", a istovarom kontejnera dosegnuta "čarobna granica" od 100.000 TEU jedinica kontejnerskog prometa.<sup>2014</sup>
- Promet luke Rijeka = 5.623.575 tona i 145.040 TEU.
- Luka Rijeka (uključujući Omišalj i Rašu) je u 2007. zabilježila 13.212.464 tona i 145.040 TEU-a.<sup>2015</sup>

### **2008.**

- 1.2.2008. teretni brod *Capadocia* pod zastavom Nizozemskih Antila sa samo 6 članova posade udario je u riječki lukobran 600 m od svjetionika, doslovno se nasadio na školjeru i uspio slomiti obalni zid lukobrana. Kapetan, Ukrainac, Kostyantyn Naydenov imao je u krvi 1,6 promila alkohola.
- 15.3.2008. u Rijeci, na kontejnerskom terminalu Brajdica privezan brod "Ital Laguna", sa svojih 294 metara najveći u povijesti riječke luke.<sup>2016</sup>
- Luka Rijeka (uključujući Omišalj i Rašu) je u 2008. zabilježila 12.391.591 tona i 168.761 TEU-a.<sup>2017</sup>
- Promet luke Rijeka = 6.027.000 tona i 168.761 TEU (168.777<sup>2018</sup>).

### **2009.**

- 11.(12.<sup>2019</sup>) 7.2009. na Molo Longo, nakon 5 godina obavljenih radova, počevši od razgradnje DOKA 3, rušenja starih radionica *Viktora Lenca*, izgradnje novog mosta, izgradnje putničkog terminala (za kojeg je utrošeno oko 97 milijuna kuna), rekonstrukcije obale, premještaja rampe za prihvata RO-RO brodova, uređenja školjere lukobrana, demontaže dvaju obalnih dizalica otvorena su dva kilometra najljepše riječke šetnice.<sup>2019</sup>
- 24.9.2009. najveći kontejnerski brod u povijesti riječke luke pristao je na terminal Brajdica. *Santa Victoria*, čelična grdosija duljine 277 metara i širine čak 40, iako nije najdulji, svakako je kapacitetom prijevoza 5.770 TEU-a rekorder Brajdice. (vidi 5. listopada, 2009.)
- 25.9.2009. Rano ujutro na riječki kontejnerski terminal Brajdica pristao brod *Santa Victoria*, duljine 277 metara i kapaciteta prijevoza 5770 TEU-a, najveći kontejnerski brod koji je ikada pristao u riječku luku.<sup>2020</sup>
- 25.9.2009. premještena kontejnerska dizalica *Metalna* sa južnog na zapadni vez Kostrenskog pristaništa, za što su angažirana vozila za teške terete Zagrebtransa, a pripremne radove montaže nosača obavile ekipe iz 3. maja. Premještanje je trajalo od jutra do kasnog poslijepodneva jer se Metalna, s nosačima teška 790 tona, premještala "mic po mic". Osim što su ovim potezom „dobili“ 40 metara obale, na terminalu Brajdica je rušenjem dijela nadstrešnica osiguran novi prostor.
- 5.10.2009. uplovio još veći kontejnerski brod CMA-CGM Berlioz duljine 300,25 m, širine 40,03 m i gaza 14,27 m te kapaciteta od 6.627 TEU. Rekord Berlioza ipak će biti kratkog daha, trajat će tek nešto više od 24 sata, jer je već za utorak navečer na Brajdici najavljeno pristajanje broda Safmarine Kariba, kontejneraša koji može odjednom prevesti preko 6900 TEU-a.
- 6.10.2009. u Rijeci na početku lukobrana svečano otvoren putnički terminal vrijedan 95 milijuna kuna.<sup>2021</sup>
- 5.11.2009. riječki akvatorij zauvijek je napustio m/b "Dalmacija", i krenuo prema svojoj posljednjoj luci, rezalištu u Indiji. "Dalmacija" je bila u vlasništvu propalog poduzeća Adriatic Cruises d.o.o., tvrtke kćeri riječkog Autotrola.
- 22.12.2009. Lučka uprava Rijeka, kao investitor, potpisala je sa izvođačima radova Ugovor o proširenju kontejnerskog terminala Brajdica vrijedan 189 milijuna kuna. Izvođači radova na projektu su GP Krk, Viadukt i Primorje iz Ajdovščine. Proširenje obuhvaća produženje postojeće obale Kostrensko-jug za novih 300 m, te dodatnih 50.000 m<sup>2</sup> operativne površine. Po završetku radova, dubina mora uz novoizgrađenu obalu biti će 14,5 m što će Kontejnerskom terminalu Brajdica omogućiti prihvata kontejnerskih mega brodova zadnje generacije.

<sup>2013</sup> Podatak Lučke uprave Rijeka

<sup>2014</sup> Zeleno i plavo br. 11 - prosinac 2007.

<sup>2015</sup> Podatak Lučke uprave Rijeka

<sup>2016</sup> Zeleno i plavo br. 12 - travanj 2008.

<sup>2017</sup> Podatak Lučke uprave Rijeka

<sup>2018</sup> <http://www.adriatic-gate.com/index.php/en/news/68-promet-kontejnera-u-2008godini-16>

<sup>2019</sup> Pomorski zbornik, JAZU, Zagreb **1962.**, str. 1484. (ing. Cvjetko Premuš: *Urbanistički razvoj riječke luke – Potrebno je da se što prije izradi šetalište na glavi obrambenog zida lukobrana ili izvan njega pa da se tako riješi i taj urbanistički problem centralnih stambenih četvrti donjeg dijela grada.*)

<sup>2020</sup> Zeleno i plavo br. 19 - prosinac 2009.

<sup>2021</sup> Zeleno i plavo br. 19 - prosinac 2009.

- Upravno vijeće riječke Lučke uprave produljilo je poduzeću Luka Rijeka d.d. koncesiju za osnovne lučke djelatnosti i ostale gospodarske djelatnosti u tzv. riječkome, bakarskome i raškome bazenu za 30 godina, to jest do 2042. godine. Tvrcki „Jadranska vrata“, koja je u stopostotnom vlasništvu Luke, također je za 30 godina, tj. do 2041. godine produljena koncesija za gospodarske djelatnosti na kontejnerskom terminalu Brajdici.
- Luka Rijeka (uključujući Omišalj i Rašu) je u 2009. zabilježila 11.238.154 tona i 130.740 TEU-a.<sup>2022</sup>

## **2010.**

- 29.11.2010. u Ravenni ravnatelj Lučke uprava potpisao ugovor o pristupanju riječke luke Udrugi sjevernojadranskih luka (NAPA) koju čine luke Kopar, Trst, Ravenna i Venecija.<sup>2023</sup>
- 2.12.2010. kod zgrade Pomorskog fakulteta otkrivena je spomen ploča na poljske mornaričke časnike koji su diplomirali na austro-ugarskoj Vojnoj pomorskoj akademiji u Rijeci, u razdoblju od 1866. do 1918. godine, a nakon prvog svjetskog rata dali su značajan doprinos osnutku i ustroju poljske ratne mornarice.
- Luka Rijeka (uključujući Omišalj i Rašu) je u 2010. zabilježila 10.183.000 tona i 137.100 TEU-a.<sup>2024</sup>

## **2011.**

La sua opera è di primaria importanza perché tutto quello che precedentemente era stato pubblicato era andato

- Nositelji riječke industrije 1990-te bili su Luka Rijeka, „3. maj“, Jugolinija (Croatia Line), Rikard Benčić, Torpedo, Hartera, Vulkan, GP Primorje, INA Rafinerija Mlaka i Riječka banka. Deset velikih. Luka je imala gotovo 7.000 zaposlenih (danac 900 djelatnika), još toliko radilo je u „3. maju“ (danac oko 3.000 ljudi), a Jugolinija je imala više od 50 brodova i oko 3.000 zaposlenih. Njihovih radnih mjesta više nema. U Harteri je radilo oko 1.150 ljudi, tehnologija je bila relativno zastarjela, ali je bilo teško predvidjeti kako će već 1993. godine biti udaren čavao u ljes tvornice koja je kontinuirano radila 180 godina i preživjela dva svjetska rata, požare i bombardiranja sve dok joj glave nije došla tržišna ekonomija i kapitalizam na hrvatski način. GP Primorje je u zlatno doba brojalo nevjerojatnih 9.000 ljudi, Vulkan je u imao i više od 1.000 ljudi, kao i Torpedo, nešto manje bilo je u Rikardu Benčiću i riječ je redom o tvrtkama koje više ne postoje osim kao predmeti u stečajnim postupcima, gdje ima sve manje materijalne imovine vrijedne spomena. U zlatnim vremenima je u pogonima riječke rafinerije na Mlaci radilo više od 1.000 ljudi, a danas ih ima možda nekoliko stotina. Rafinerija na Urinju se pritom namjerno ne spominje, jer ista više nije u Rijeci, već u Općini Kostrena, jednako kao i „Viktor Lenac“. Računica dakle pokazuje kako je iz Rijeke u 10 velikih tvrtki u razdoblju od 20-ak godina nestalo gotovo 30.000 radnih mjesta. Zadnja riječka firma u nizu koja je prije par dana proglašila stečaj je poznata međunarodna špeditorska firma Transadrija osnovana davne 1947., prije toga maloprodajni div Elektromaterijal pa poznati brand pića Istravino, nekad moćno građevinsko poduzeće Dira gradnja itd. Samo ove spomenute firme imale su zajedno oko 1050 radnika. Sve se je to odrazilo na broj stanovnika Rijeke.

2001. godine imali smo 144.043 stanovnika da bi 2011. u Rijeci živjelo 128.735 stanovnika. Rijeka ukoliko ovakvim koracima nastavi izgubiti će i titulu 3 grada po veličini u Hrvatskoj jer se ostali gradovi približavaju našoj brojci. (LP, rujan 2011.).

- 29.9.2011. samo 2 dana nakon što je kontejnerski terminal Brajdica dobila novi gaz od 12 metara, u riječku luku uplovio je kontejneraš MEHUNI u vlasništvo čileanskog CSAVE-a, te u sastavu CMA-CGM/Maerskove linije, dužine i širine: 306 x 40 m, što je najveći brod koji je ikad uplovio u riječku luku.
- 12.10.2011. na Terminalu Omišalj prihvaćen je SEAQUEEN, jubilarni 2.000-ti tanker sa sirovom naftom. Prvi tanker s naftom, SLAVIŠA VAJNER ČIĆA na Terminalu Omišalj prihvaćen je 25.10.1979. godine. U 32 godine rada prekrcano je 161.532.578 tona sirove nafte.
- 9.11.2011. uspješno je završen dvomjesečni remont zapovjednog broda američke Šeste flote USS „MOUNT WHITNEY“ u brodogradilištu *Viktor Lenac*. Brod je dug 195 metara, širine 33 metra i gaza od 9 metara, izgrađen je 1971. Brod koji je vodio udare na Gadafija i prvi bojni brod Mornarice SAD-a na kojem su žene dobine stalnu službu te prvi zapovjedni brod američke ratne mornarice koji je na remontu izvan granica Sjedinjenih Američkih Država, a *Viktor Lenac*, je dobio posao na natječaju u konkurenciji više europskih brodogradilišta. Početna ugovorena cijena radova iznosila je 6,5 milijuna eura, ali je zbog naknadnih radova dosegnula blizu devet milijuna eura. Radovi su trajali 2 mjeseca.
- Najnoviji podaci za putnički promet riječke luke pokazuju da ni tu nema nikakvog pomaka. 2011. Rijeka je imala 171.396 putnika, što je osam posto manje nego godinu ranije. U Kopru je ponovo sasvim suprotno, ova slovenska luka imala je 100.344 putnika, a to je gotovo tri puta više nego prije (2010. bilo ih je 37.264).<sup>2025</sup>
- Luka Rijeka je zabilježila 9,4 milijuna tona u 2011. godini (pad 8%), dok je Kopar ostvario 17 milijuna tona i rast od 11%.<sup>2026</sup>

<sup>2022</sup> Podatak Lučke uprave Rijeka

<sup>2023</sup> Zeleno i plavo br. 24 - travanj 2011.

<sup>2024</sup> Podatak Lučke uprave Rijeka

<sup>2025</sup> Novi list, 29. siječnja 2012.

<sup>2026</sup> Novi list, 1. veljače, 2012.

- Luka Rijeka (uključujući Omišalj i Rašu) je u 2011. zabilježila 9.390.380 tona i 150.677 TEU-a.<sup>2027</sup>

### 2012.

- 13.4.2012. uplovio dosad najveći kontejnerski brod *MAERSK KARLSKRONA* (318 m, kap. 7.403 TEU).
- **17.4.2012.** u upravnoj zgradi Lučke uprave Rijeka potpisana je ugovor o projektiranju i gradnji novog kontejnerskog terminala riječke luke na Zagrebačkoj obali vrijedan 70,58 milijuna eura.
- 19.4.2012. u Rijeku (na sidrište) uplovio prvi veliki kruzer *ORIANA* (P&O Cruises, sa 1800 putnika).
- Predsjednik Uprave *Adriatic Gatea* Antonio Passaro na konferenciji za novinare, koja je 22.5.2012. održana povodom prve godišnjice rada koncesionara na Brajdici, naglasio je kako je u dva navrata provedeno čišćenje podmorja na postojećoj obali Brajdice, kao i da je Hidrografski institut službeno utvrdio kako gaz sada iznosi **11,6** metara, što je identično kao u konkurentskoj koparskoj luci. No, prvom čovjeku Brajdice nije jasno zašto Lučka uprava Rijeka nije taj novi podatak javno objavila svim partnerima.
- **25.6.2012.** Brodogradilište *Viktor Lenac* dobilo novi dok (radnog naziva RI-38), izgrađenog u ukrajinskom brodogradilištu „*Pallada*“ dužine 139,5 x 32 m i nosivosti 8500 tona. Koštalo je blizu 7 milijuna Eur-a.
- 6. srpnja dogodila se nesvakidašnja nezgoda u riječkoj luci oko 13.45 sati na Bečkom pristaništu pri utovaru transformatora na brod *BBC Pacific*. Došlo je do pucanja vrha brodske dizalice, pa se s visine od oko 15 metara transformator težak 55 tona survao na rivu. Ozlijedeđenih, srećom, nije bilo, no izlila se veća količina ulja pa su morali intervenirati djelatnici riječke Dezinsekcije.
- Riječanin Velimir Krpan prvi je zapovjednik najvećega kontejnerskog broda na svijetu, MARCO POLO francuske kompanije CMA CGM koji s teretom i vozarinama vrijedi gotovo milijardu dolara. Izgrađen u južnokorejskom brodogradilištu Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, na prvo komercijalno putovanje krenuo je prošlog tjedna iz kineske luke Ningbo, pod britanskom zastavom i hrvatskim zapovjednikom. Kapetan Velimir Krpan dobio je čast da prvi preuzme brod kapaciteta 16 tisuća TEU-a. Kad bismo kontejnere s tog broda poredali jednog do drugog, kontejnerski bi lanac bio dug 95 kilometara – kao od Rijeke do Bosiljeva. (20.11.)
- 31.12.2012. Ukupan promet luke Rijeka iznosio je 7.963.283 tone (pad oko 14%) dok je promet luke Koper narastao na 18 milijuna tona (povećanje oko 5%). Generalnog tereta bilo je 1.760.733 tone, rasutog tereta 1.821.985 tona, tekućeg tereta 4.042.771 tonu (pad od 18%) a izmanipulirano je 126.680 TEU (Koper oko 570.000 TEU, a Trst oko 410.000 TEU). U pet godina izgubljeno je 5 milijuna tona (2007. = 13,2 mil. t.).<sup>2028</sup>

### 2013.

- 30.4.2013. Brod Marina nakon deset dana izbivanja iz riječke luke i dokovanja u brodogradilištu u Kraljevcima, ponovno je vezan uz Adamićev gat. U Kraljevcima su Marini probijeni novi otvori na trupu, uređen je podvodni dio broda te obojano nadgrađe. Slijede još dva mjeseca intenzivnog unutrašnjeg uređenja čime će „Marina“ dobiti 117 kreveta u 36 kabina. Nakon uređenja ovaj će 77-godišnji brod postati prvi brod-hostel na Jadranu.
- Na kontejnerski terminal Brajdica 20.5.2013. je uplovio brod "Zhen Hua 20", koji je nakon dva mjeseca plovidbe iz Šangaja dopremio dva kontejnerska mosta, šest kontejnerskih mostova za skladišni prostor, te dva kontejnerska mosta za željeznicu vrijednih 23 milijuna eura. Tijekom srpnja bi nova oprema i nova 320 metarska obala s dubinom od 14,2 metra trebala biti u funkciji, pa bi tada i Brajdica dobila puni kapacitet od 600.000 TEU-a. Osim obale završena je i izgradnja novog ulazno-izlaznog punkta s prometnim spojem na cestu D-404, te nova veterinarsko-fitosanitarna postaja (BIP), što će omogućiti veću brzinu transporta nakon ulaska Hrvatske u Europsku uniju, jer će se sve granične i carinske kontrole obavljati na samom terminalu.
- 28.6.2013. Doslovce u posljednji trenutak prije ulaska Hrvatske u Europsku uniju potpisana je ugovor o prodaji riječkog 3. maja pulskom *Uljaniku*. 3. maj posljednje je državno brodogradilište u Hrvatskoj koje odlazi u privatno vlasništvo. Pulsko brodogradilište Uljanik tako je za jednu kunu postalo vlasnik 83 posto dionica u temeljnome kapitalu 3. maja, uz obvezu da kasnije i radnicima ponudi upis dionica pod jednakim uvjetima kao i uljanikovcima. U pet godina Uljanik će za troškove restrukturiranja Uljanik uložiti 842 milijuna, a država 847 milijuna kuna.
- 4.7.2013. započela s radom dva nova kontejnerska mosta na novoizgrađenoj 328 metarskoj obali. Istovremeno su prvi put privezana dva broda uz bok Brajdice: *MAERSK KAWASAKI* i *KARIN S.*<sup>2029</sup>
- Nakon tri godine sanacije na riječki lukobran vraćene su dvije dizalice kao eksponati riječke industrijske baštine. Riječ je od dizalicama od pet tona iz 1948. i 1957. godine, a sanacija bi trebala biti dovršena kada dizalice dobiju i odgovarajuću rasvjetu da bi vizura grada i noću bila prepoznatljiva.<sup>2030</sup>
- U Rijeci je otvoren prvi brod hostel na Jadranu - takozvani botel. Tako je ujedno od rezališta spašen 77 godina stari brod, koji će ovako postati turistička atrakcija. Gosti će na njemu moći okusiti jela koja su se nekada pripremala na MARINI dok je plovila.

<sup>2027</sup> Podatak Lučke uprave Rijeka

<sup>2028</sup> Novi list, 14.1.2013., str. 4-5.

<sup>2029</sup> Novi list, 5.7.2013., str.4.

<sup>2030</sup> <http://www.rijekadanasa.com/povratak-luckih-dizalica-molo-longo/> (1.11.2013.)

- 9.12.2013. U kineskoj luci Quinhuangdao danas je novom vlasniku predan posljednji brod Lošinjske plovidbe „Maja“. Time se i formalno nakon 57 godina postojanja ugasio taj riječko-lošinjski brodar. Lošinjska plovidba utemeljena je u kolovozu 1956. godine kao prvo brodarsko poduzeće na Lošinju. Godine 1958. poduzeće je spojeno je s Obalnom plovidbom iz Rijeke u novu Lošinsku plovidbu s 38 brodova nosivosti 9792 tone sa sjedištem u Rijeci. Privatizacija je provedena 1992. godine, a uz povremene pomake nabolje, što zbog svjetske pomorske krize, što zbog kreditnih obveza proisteklih iz obnove flote, Lošinjska je plovidba zapadala u sve dublju krizu koja je danas završila likvidacijom. (radio rijeka)
- Promet riječke luke (emporija) u 2013. iznosio je 9.085.000. tona od čega je 5.085.000 t ostvareno u Omišlju (+25%), dok je suhi teret sa 4.000.000 tona niži za 11%. Prekrcano je 131.310 TEU-a (+ 3,7%).

#### **2014.**

- 29.5.2014. uplovio je najveći kontejnerski brod u povijesti Rijeke. Riječ je o brodu “Cendrillon” francuskog brodara CMA CGM, dugom 334 metra – što je 10 metara duže od prethodnog rekordera. Brod može prevesti 8500 TEU, što je za dvije tisuće više no kontejnerski brodovi koji su dosad održavali direktni linjski kontejnerski servis koji povezuje azijske i riječku, odnosno luke sjevernog Jadrana.
- Počela izgradnja kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali, vrijednog 300 milijuna eura. Prva faza izgradnje i investicije vrijedna je 88 milijuna eura te je planirana izgradnja obale u dužini 400 metara sa skladišnom površinom od 15 hektara u zaleđu. Paralelno Lučka uprava priprema kandidaturu projekta izgradnje dodatnih 280 metara obale iz europskih fondova. Rok izgradnje terminala je tri godine i planirano je dovršenje radova do sredine 2017. godine. Dosad su na gradilište dopremljena dva armirano betonska kesona (teški oko 4.000 tona svaki) proizvedena u Brindisiju, te je u tijeku priprema podvodnih radova. Do kraja godine iz Italije bi trebala biti dopremljena još dva kesona, a nakon toga bi trebalo biti uređeno i otvoreno postrojenje za proizvodnju kesona na samom gradilištu u Rijeci. Ukupno je predviđena ugradnja 49 kesona u temelje Zagrebačke obale.<sup>2031</sup>
- 20.11.2014. Nakon više od 90 godina, u riječku je luku sletio i iz nje poletio hidroavion tvrtke European Coastal Airlines (ECA). Danas je naime održan prezentacijski let na relaciji mali Lošinj – Rijeka – Mali Lošinj kojim se otvaraju nove mogućnosti povezivanja otoka i gradova Kvarnera hidroavionskim vezama u komercijalnom putničkom prijevozu.
- 13.12.2014. u povodu obilježavanja 25. obljetnice osnivanja Jadranskog pomorskog servisa, na trgu 111. brigade HV-a postavljen je Spomenik pomorcu i pomorstvu.
- Sa zadnjim danom 2014. godina Transadria u stečaju je i službeno prestala obavljati djelatnost.
- Ukupni promet suhih tereta u Luci Rijeka (Luka Rijeka d.d. i Adriatic Gate Container Terminal) iznosio je 4,140 mil. tona u 2014. godini, i ukupno je viši za 15% u odnosu na 2013. godinu. U poslovnoj 2014. godini Luka Rijeka d.d. je ostvarila ukupni promet od 2,773 mil. tona suhog tereta što predstavlja povećanje od 17% u odnosu na 2013. godinu. Gledano prema strukturi tereta, najveći rast je zabilježen u prometu rasutog tereta koji je povećan za 70%. U ovoj grupi tereta, najveće povećanje je ostvareno u prekrcaju ugljena i željezne rudače na Terminalu za rasute terete u Bakru na kojem je prekrcano ukupno 1,081 mil. tona željezne rudače, ugljena i cementa.

#### **2015.**

- 20.2.2015. Najveći kontejnerski brod u povijesti riječke luke „GERDA MAERSK“ privezan je jutros uz obalu kontejnerskog terminala na Brajdici. Riječ je o prvom brodu uposlenom u novom direktnom kontejnerskom servisu koji povezuje azijske i luke sjevernog Jadrana, a zajednički ga drže brodar Maersk Line i MSC, udruženi u brodarsku alijansu pod nazivom „2M“. Nosivost broda je 10.150 TEU-a, a dužina iznosi 367 metara, što je 33 metra više u odnosu na dosadašnjeg rekordera na Brajdici, brod „CMA CGM Cendrillon“ (dužina 334 metra), koji je na riječkom terminalu bio u svibnju prošle godine.<sup>2032</sup>
- 26.3.2015. nakon punih 50 godina m/b LIBURNIJA prodan je turskom rezalištu za 450.000 USD. Nabavljena 1965. u Nizozemskoj, bila je prvi Jadrolinijin trajekt koji je na dužobalnoj liniji osim putnika prevozio i vozila.
- **to be continued...**

<sup>2031</sup> Novi list, 14.11.2014., str. 14.: Pred dva mjeseca počela izgradnja....

<sup>2032</sup> <http://www.index.hr/vijesti/clanak/u-rijecu-luku-pristao-dosad-najveci-brod-gorostasni-gerda-maersk-duljine-367-metara/802566.aspx>

**NOTE:**

- U korištenoj literaturi uočeno je više numeričkih tipfelera (uglavnom datumi) pa slijedom toga ni ovaj ljetopis ne može biti imun od istih. Zahvaljujem unaprijed na svakoj upozorenjo grešci.
- Kod spominjanja prometa luka odnosno brodova u literaturi se često navode tone bez pobliže oznake da li se radi o metričkoj toni tereta (MT) odnosno bruto ili neto toni brodske zapremine (BT (BRT), NT (NRT)), što može dovesti do zabune. Uočena je i zamjena vrijednosti tereta u For. (forintama) u količinu tereta u Kv. (kvintalima)
- Kod spominjanja kapaciteta (primjerice žitarica) često se navode vagoni a možda se radi o vaganima (1 vagan = 52 litre).
- Često su zamijenjeni ili izjednačeni pojmovi osnovano (utemeljeno) i otvoreno (započelo s radom).

*Note: Giovanni Kobler, Irvin Lukežić, Radmila/Marijan Matejčić, Igor Žic, F1, LP, various ...*