

Parobrodarsko društvo »Napried« kao opredjeljenje Dubrovčana da ulažu u teretne parobrode duge plovidbe

Steamship Company „Napried“ as the Orientation of the People of Dubrovnik to Invest in Steamship Ocean-Going Freighters

Nikša Mojaš

Pomorski odjel
Sveučilište u Dubrovniku
e-mail: niksa.mojas@unidu.hr

Srđan Vujičić

Pomorski odjel
Sveučilište u Dubrovniku
e-mail: srdjan.vujcic@unidu.hr

UDK 629

94 (497.5 Dubrovnik)

Prethodno priopćenje / Preliminary communication
Rukopis primljen / Paper accepted: 28. 2. 2012.

Sažetak

Dubrovnik je od svog postanka do danas svoj razvoj uvijek temeljio na pomorskoj orijentaciji. Nakon sloma Republike, bilježi znatno zaostajanje u razvoju brodarstva. U takvim okolnostima tek 1880. Dubrovnik dobiva svoj prvi parobrod, koji donosi novu nadu i želju za oživljavanjem brodarstva. U za pomorstvo teškim vremenima, Dubrovčani se okreću svojim sposobnostima i pokušavaju stvoriti novu - parobrodarsku trgovačku flotu. Svoju priliku za razvoj vide u udruživanju sitnoga domaćeg kapitala kako bi mogli nabavljati nove ili rabljene trgovačke parobrode. Vrlo brzo se osnivaju i veća parobrodarska društva. Parobrodarsko društvo »Napried« bilo je jedno od najpoznatijih dubrovačkih parobrodarskih društava. Poslovalo je s deset trgovačkih parobroda duge plovidbe. Unatoč poslovanju u teškim povijesnim prilikama, Društvo je uspješno djelovalo, ostvarujući znatne materijalne prihode svojim osnivačima. Vodeći ljudi u društvu »Napried« odigrali su vrlo važnu ulogu u realizaciji ideje da se spoje najveća dubrovačka parobrodarska društva u novo parobrodarsko društvo, Dubrovačku parobrodarsku plovidbu. Taj će se događaj smatrati jednim od ključnih postignuća u dubrovačkom pomorstvu početkom dvadesetoga stoljeća.

Summary

From its very beginnings, Dubrovnik has always based its development on a maritime orientation. After the fall of the Ragusan state, a considerable backwardness was noted in the development of shipping. Under such circumstances, it was not until 1880. that Dubrovnik received its first steamship, which brought new hope and wish for the revival of shipping. In difficult times, the Ragusans relied on their own abilities and attempted to create a new shipping mercantile fleet. They saw their opportunity in the merger of small domestic capital, with which they could procure merchant steamships. Before too long, larger steamship companies were formed. „Napried“ was one of the most significant steamship companies in Dubrovnik. During its existence, this company operated ten ocean-going merchant steamships. In spite of the difficult historical circumstances, this company conducted successful commerce, producing in the way significant material earnings for its founders. „Napried“ played a leading role in the realisation of the idea of merging the biggest shipping companies into one shipping company of Dubrovnik. This event is considered one of the most important achievements of Dubrovnik shipping industry of the 20th century.

UVOD / Introduction

Šesnaesto stoljeće bilježi se kao vrijeme najvećeg procvata Dubrovnik, a time i dubrovačkog pomorstva, kada je tada mala Dubrovačka Republika bila na vrhuncu svoje moći. To je bilo vrijeme veličanstvenih dubrovačkih jedrenjaka, koji su trgujući cijelim svijetom, donosili svome gradu i svojim ljudima znatna materijalna dobra i stjecali velike prijatelje u svijetu.

Međutim gubitak samostalnosti 1808., zatim česti ratni sukobi, nadasve u ranom 19. stoljeću, pa razvoj gusarstva, gubitak

dobrih trgovačkih veza s dubrovačkim zaleđem, gubitak značenja Jadrana kao trgovačkog puta, nepostojanje veće industrijske infrastrukture i adekvatne željezničke povezanosti te dugotrajna vjera dubrovačkih brodovlasnika u drvene jedrenjake - uzrokovali su ubranu stagnaciju dubrovačkog brodarstva. Činjenica da je prvi dubrovački parobrod zaplovio punih 60 godina od pojave prvog parobroda na Jadranu, najbolje pokazuje stanje u dubrovačkom pomorstvu na

KLJUČNE RIJEČI

parobrod
parobrodarsko društvo
karat
karatisti
karatno društvo

KEY WORDS

Steamship
Steamship Company
Carat
Caratists
Carat Society

prekretnici s 19. u 20. stoljeće.

Usprkos svim teškoćama, Dubrovčani su 1880. dobili svoj prvi parobrod.¹ Potaknuti tim događajem, dubrovački brodovlasnici okreću se nabavci parobroda, te postupno napuštaju jedrenjake. Međutim, razvoj parobrodarstva u dubrovačkom kraju nije išao željenom brzinom. Naime, kako su postojeća dubrovačka brodogradilišta radila brodove samo u drvu, a ne od metala, nove je

¹ Ivo Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 126.

parobrode trebalo nabavljati u stranim brodogradilištima, ili kupovati postojeće rabljene parobrode. Takav je posao iziskivao prikupljanje većih materijalnih sredstava nego što je, primjerice, trebalo pri gradnji novih jedrenjaka na domaćim navozima. Prvenstveno iz tih razloga u Dubrovniku se pojavljuje potreba da se okupi veći broj njegovih građana koji će, ulažući svoja pojedinačno mala novčana sredstva, moći financirati pothvat kupnje novog parobroda. Dakle to je bilo vrijeme kad je veći broj ljudi, ponekad i više od stotine, činio vlasničku strukturu jednog parobroda. Tako velike skupine ljudi okupljene oko svojih vlasničkih (karatnih)² udjela u svakom parobrodu, međusobno se udružuju s drugim vlasnicima drugih parobroda, čineći tako prva dubrovačka parobrodarska društva.

PRILIKE U DUBROVNIKU KRAJEM DEVETNAESTOGA I POČETKOM DVADESETOG STOLJEĆA / *Circumstances in Dubrovnik at the end of the 19th and at the beginning of the 20th century*

Političke prilike u Dubrovniku krajem devetnaestoga i u početku dvadesetog stoljeća bile su odraz političkih previranja u cijeloj pokrajini Dalmaciji. Sve političke stranke koje su djelovale u Dalmaciji imale su organizirane svoje pristaše i u Dubrovniku. Tuđinski režimi, od kojih je u Dalmaciji bio austrijski, a u Banskoj Hrvatskoj ugarski, provodili su svoju politiku vlastitih interesa ne obazirući se previše na one hrvatskog naroda. S druge strane, odnosi između postojećih političkih stranaka u Dalmaciji, pa tako i u Dubrovniku, bili su prilično zatrovani, a kada se tome pridoda rastući sukob između pripadnika srpskoga i hrvatskog stanovništva u Dalmaciji, očito je bilo prilično zamršeno političko stanje u regiji. Upravo zbog toga pojavljuju se težnje da se uspostavi politička sloga, što je zastupao Frano Supilo; on je kao urednik tjednog lista »Crvena Hrvatska« pozivao hrvatske političke snage u Banovini na zajedničko djelovanje. Ta su se nastojanja uspješno i pretočila na hrvatsko-srpske odnose i oni su s kraja devetnaestog stoljeća dali

² Karat, naziv je za idealni udio u suvlasništvu broda. Vlasništvo broda podijeljeno je na 24 karata, a pojedinac je mogao imati u vlasništvu i manje dijelove karata: polovice, trećine, četvrtine, osmine itd. (Vidi, Vinko Ivančević, »Dubrovački jedrenjaci u XIX. stoljeću«, *Dubrovačko pomorstvo*, U spomen na sto godina Nautičke škole u Dubrovniku MDCCCLII – MCMLII, Izdao Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 225.

konkretno pozitivne rezultate, u smirivanju tenzija između prije jako suprotstavljenim stranama.

Valja naglasiti da su od vodećih političkih stranaka u Dubrovniku djelovale: Narodna hrvatska stranka, Srpska stranka, Stranka prava, dok su nešto manji politički utjecaj imali talijanski autonomaši, koji su u Dalmaciji jače djelovali na području Zadra.

U Dubrovniku su sve hrvatske političke stranke složno djelovale, nastojeći dobiti općinsku upravu u svoje ruke, što su uspjele 1899. godine. Veliki utjecaj uz Supila u narodnjačkim krugovima imao je i Pero Čingrija. On je posebno zagovarao potrebu za političkom slogom, kako između Hrvata i Srba, tako između samih Hrvata. Dubrovačka »Crvena Hrvatska« stalno je poticala misao za složno djelovanje ovih političkih struja.

Dubrovnik je prednjačio u Dalmaciji u pitanju postizanja političke sloge, i iz razloga što su pristaše različitih političkih stranaka u znatnoj mjeri i poslovno surađivale u okviru raznih organizacija u Dubrovniku, prvenstveno gospodarskih udruženih oko parobrodarstva i turizma.

Razvoj Dubrovnika temeljio se na više gospodarskih grana koje su uključivale more kao osnovni razvojni element. »U tom se gradu, izrazitije nego drugdje u pokrajini, razvijaju parobrodarstvo i turizam. Među dioničarima, čijim se novčanim sredstvima podižu novi turističko-ugostiteljski objekti i kupuju novi parobrodi u svim kategorijama plovidbe, nalaze se Hrvati i Srbi i talijanaši.«³ Takva poslovna suradnja dovodila je i njihovo političko djelovanje u moguću sklad.

Od 1903. politika »novoga kursa«, koju su zastupali i nadasve jako iznosili predstavnici Narodne hrvatske stranke, kako u Dalmaciji, tako i u Banskoj Hrvatskoj, uzima sve većeg maha. Osnovni zadaci te politike bili su ravnopravni položaj Hrvata i Srba i zajedničko djelovanje na sjedinjenju Dalmacije i Banske Hrvatske, te oslobađanju od stranog uticaja.

Međutim, politikom »novoga kursa« nisu se svi slagali u hrvatskim zemljama; posebno su negativno bili orijentirani predstavnici klera i simpatizeri Čiste stranke prava. Među poznatim i uglednim ljudima u Dubrovniku protiv politike »novoga kursa« bio je i Brnja Caboga, veleposjednik, pa je zbog takvog djelovanja odstupio s funkcija u Općinskom vijeću, Trgovačko-obrtničkoj komori i Dalmatinskom saboru, i uvijek je

³ Ivo Perić, »Stranačko-politički odnosi u Dubrovniku krajem 19. i početkom 20. stoljeća«, *Anali zavoda za povijesne znanosti Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti*, sv. 26/1988., 181.

simpatizirao politiku Beča. Iz svećeničkih redova česti su bili napadi na pisanje »Crvene Hrvatske«, i otvoreno negodovanje na novo političko djelovanje u Hrvatskoj.

S druge strane, valja naglasiti da je u Dubrovniku pristašama politike »novoga kursa« bilo najvažnije da se nastave dobri odnosi između Narodne hrvatske stranke i Stranke prava. Oni su trebali u konačnici omogućiti njihovo daljnje programsko zbližavanje i stvaranje potrebnih uvjeta za spajanje.

U međuvremenu predstavnici svećenstva koji su bili vlasnici dubrovačke Hrvatske tiskare, otkazali su ugovor o tiskanju »Crvene Hrvatske«, pa se od tada ona tiska u srpskoj Dubrovačkoj štampariji, dok su kao protuteža, predstavnici svećenstva pokrenuli novi list, »Prava Crvena Hrvatska«. Postojanje ta dva lista uzrokovalo je djelomičan raskol dubrovačkih Hrvata na dvije suprotstavljene strane.

Godine 1905. dovršena je bila fuzija Hrvatske narodne stranke i Stranke prava. Za predstavnika kluba novoformirane Hrvatske stranke izabran je Pero Čingrija a za potpresjednika Ante Trumbić. Glavni cilj novoj stranci bio je ujediniti hrvatske zemlje.

U Dubrovniku su djelovali i predstavnici Čiste stranke prava, koji su se otvoreno suprotstavljali politici »novoga kursa«.

Na općinskim izborima 1905. nije postignut sporazum između Hrvatske stranke i Srpske stranke o zajedničkom istupanju na izborima, tako da su u novom Općinskom vijeću bili većinom Hrvati, ali zbog međusobnih netrpeljivosti nije bilo većega jedinstva.

Kriza dualizma u Monarhiji donijela je za posljedicu da se Hrvatska stranka u Riječkoj rezoluciji priklanja Ugarskoj, uz zahtjeve da se omogući ujedinjenje hrvatskih zemalja, Dalmacije, Banske Hrvatske i Slavonije. Takve su stavove zastupali i predstavnici srpskih stranaka u Dalmaciji i Banskoj Hrvatskoj, koji su u Zadarskoj deklaraciji tražili obvezno priznanje ravnopravnosti Srba s Hrvatima u Dalmaciji. Takvi stavovi rezultirali su simpatijama u Pešti, a zabrinutosti u Beču.

Konačno političko izmirenje između dalmatinskih Hrvata i Srba postignuto je krajem 1905. kada su se saborski klubovi Hrvatske stranke i Srpske stranke dogovorili o ravnopravnom načinu života i upravljanja u zemlji.

Međutim i dalje je postojao velik razdor u Dubrovniku između simpatizera Čiste stranke prava i Hrvatske stranke, pri čemu su prvi bili više naklonjeni Beču, dok su drugi zastupali misao da bi se zajednička

hrvatska država mogla ostvariti djelomičnim priklanjanjem Pešti.

Dubrovnik se na čelu s Perom Čingrijom otvoreno suprotstavljao austrijskom utjecaju, što se osjetilo i pri posjetu prestolonasljednika Franje Ferdinanda Dubrovniku 1906. godine.

S druge strane, u Dubrovniku jaki austrofilu sve više djeluju; među njima najviše se ističu veleposjednik Brnja Caboga, kanonik Jozo Crnica i general Varešanin. Iza njihova djelovanja stajao je Beč.

Sve češći napadi na Hrvatsku stranku i njezina predsjednika Pera Čingriju te na dubrovačke rezolucionaše ostavili su traga na njihovu utjecaju. Teškoće u Hrvatskoj stranci kulminirale su razilaženjem između Splita i Dubrovnika. Ta se kriza posebno razbukala zbog postavljenog pitanja fuzije dalmatinskih parobrodarskih društva. Usprkos tome što Split do tada nije imao niti jedno parobrodarsko društvo, splitski su predstavnici Hrvatske stranke tražili da sjedište novoga parobrodarskog društva bude u Splitu, dok su se Dubrovčani tome suprotstavljali. Nezadovoljan stanjem u Hrvatskoj stranci u Dalmaciji, Pero Čingrija se 1907. povukao s funkcije predsjednika Hrvatske stranke. Od 1907. zahladnjuju i svi odnosi između Mađara i predstavnika Hrvatske stranke, tj. predstavnika politike „novoga kursa“, a posebno Pera Čingrije i Frana Supila.

PAROBRODARSKO DRUŠTVO „NAPRIED“ / *Steamship company „Napried“*

Godine 1894. u Dubrovniku je osnovano Parobrodarsko društvo »Napried« i osnovni mu je zadatak bio poslovati teretnim parobrodima duge plovidbe. Društvo su činili karatisti njihova prvog parobroda »Napried«, izgrađenoga u svibnju iste godine u Sunderlandu u Velikoj Britaniji. Imao je 1.671 brt (1.021 nrt) i jačinu parostroja od 777 KS. Duljina mu je iznosila 79,46 m, širina 10,46 m, a visina 5,80 m. Imao je osamnaest članova posade. Prvi zapovjednik bio mu je kap. Antun Skurić, podrijetlom iz Čilipa u Konavlima. Kupljen je novcem trideset trojice suvlasnika, koje je zastupao Kristofor Škuljević, nastanjen u Trstu.⁴

Parobrod je u 1898. imao luku upisa Dubrovnik a te iste godine zapovjednik broda bio je Bartol Sinković.⁵ U 1900. karatiste parobroda »Napried«, kojih je bilo trideset i tri, zastupao je Mato

Marinović, nastanjen u Dubrovniku, dok je zapovjednik bio kap. Frano Radić.⁶ U 1904. broj karatista povećao se na trideset i sedam i zastupao ih je Mato Marinović, dok je zapovjednik bio kap. Bartol Sinković.⁷ Brod je upisan u kategoriju duge plovidbe.

Kretanje brodova Parobrodarskog društva »Napried« izgledalo je ovako:

Parobrod »Galeb«, kojim je zapovjedao kap. S. Golubović, isplovio je iz luke Marseillea prema luci Odesi, gdje je planirao ukrcati teret za više luka u Sredozemnom moru. Parobrod »Napried« sa zapovjednikom kap. Antunom Skurićem nalazio se na putovanju iz Odesa u Marseille s teretom žita i 28. listopada prošao je Carigrad.⁸ Nakon iskrcaja tereta u Marseilleu isplovio je za luku Berdiansk, prazan.⁹

Iz tih podataka dade se zaključiti kako su glavni putevi trgovine, žitaricama, toga vremena, bili između luka na Crnome moru i zapadne obale Sredozemlja, gdje je kao uvozna luka prednjačio Marseille. Upravo na tim trgovinskim rutama parobrodi Društva »Napried« bit će uposljeni duže vremena.

Osnovna svrha Društva bila je nabavljati trgovačke parobrode duge plovidbe i njima poslovati. Poput većine ostalih parobrodarskih društava, i ovo je u svojem organizacijskom obliku bilo karatnog tipa. Imalo je svoje sjedište u Dubrovniku u tada Čingrijinoj ulici, danas Širokoj ulici, u Povijesnoj jezgri.

Samo ime Društva »Napried«, prepuno je simbolike. Ono predstavlja kretanje u bolju budućnost, a specifično značenje dobiva kad se uzme kontekst vremena njegova nastanka: nakon brzog propadanja dubrovačkih jedrenjaka, pa se može reći i - završetka najplodnijeg vremena za dubrovačko pomorstvo. U imenu je sadržan simbolični poziv svim poduzetnim ljudima dubrovačkog kraja da sve svoje sposobnosti i materijalna sredstva prikupe i da ih ponovno ulože sada u nabavu novih ili rabljenih parobroda, uz pomoć kojih će brodarska djelatnost u Dubrovniku opet sjati.

Za svojega vremena postojanja, od 1894. do 1918. godine, Parobrodarsko društvo »Napried«, poslovalo je s ukupno deset svojih parobroda duge plovidbe, kojim su bila imena: »Napried«, »Galeb«, »Beatrice«, »Prazattus«, »Predsjednik Becher«, »Gradac«, »Dubac«, »Bosanka«, »Lapad« i »Dubrovnik«. Krajem 1913. godine naručen je novi parobrod, i trebao je nositi ime »Sveti Vlaho«, ali zbog rata 1914. godine ta se narudžba nikad nije ostvarila. Treba naglasiti da svi brodovi osim brodova »Beatrice«, »Prazattus« i »Lapad«, bili su novoizgrađeni, dok su spomenuta tri bili nabavljena kao rabljeni. Priložena tablica donosi poimenični pregled brodova Parobrodarskog društva »Napried«, redom kako su nabavljani, ili su se kupovali od drugih brodara, s osnovnim podacima.

Tablica 1. Pregled parobroda parobrodarskog društva »Napried«¹⁰
Table 1 Survey of Steamship company „Napried“

Ime parobroda	Gradnja	Tonaža	Dimenzije broda
»Napried«	1894. Sunderland	1.671 brt	dulj. 79,46 m šir. 10,46 m vis. 5,80 m
»Galeb«	1895. Campbeltown	1.818 brt	dulj. 80,50 m šir. 10,92 m vis. 10,92 m
»Beatrice«	1888. Sunderland	2.227 brt	dulj. 88,11 m šir. 11,46 m vis. 5,53 m
»Prazattus«	1892. Stockton	2.623 brt	dulj. 93,87 m šir. 12,48 m vis. 5,85 m
»Predsjednik Becher«	1900. Stockton on Tessu	2.319 brt	dulj. 88,41 m šir. 12,54 m vis. 6,04 m
»Gradac«	1900. Glasgow	2.813 brt	dulj. 97,49 m šir. 14,04 m vis. 6,50 m
»Dubac«	1901. Sunderland	2.819 brt	dulj. 97,50 m šir. 14,04 m vis. 6,50 m
»Bosanka«	1905. Howdon in Tyne	3.456 brt	dulj. 103,8 m šir. 13,7 m vis. 7,6 m
»Lapad«	1899. Port Glasgow	2.535 brt	dulj. 95,5 m šir. 12,7 m vis. 6,3 m
»Dubrovnik«	1913. Howden	4.232 brt	dulj. 116,02 m šir. 14,22 m vis. 8,3 m

⁴ AM 1900., tabl. XXV.

⁵ AM 1904., tabl. XXIX.

⁶ Crvena Hrvatska, br. 44, 31. X. 1896., 3. (dalje CH).

⁷ CH, br. 45. - 46, 14. XI. 1896., 3.

¹⁰ Viničija Lupis, Sumarni inventar fonda parobrodarskog društva Napried, Dubrovnik, 1997.

Iz podataka vidljivo je da su svi brodovi bili izgrađeni u engleskim brodogradilištima, što za to vrijeme i nije bilo neobično s obzirom na tadašnju veliku razvijenost brodograđevne industrije u toj otočnoj državi. U pomorskim krugovima toga doba smatralo se da su njihovi brodovi imali najbolje maritimne karakteristike. Iz podataka o veličini brodova, može se također zaključiti da je Društvo pri svakoj novoj kupnji nastojalo nabaviti što je moguće veći parobrod, koji bi mogao prevoziti veće količine tereta, a samim time i ostvariti što veću dobit. Takvim su brodovima Dubrovčani pokušavali biti što konkurentniji na pomorskom tržištu toga vremena.

Razvitak Parobrodarskog društva »Napried« omeo je uvelike Prvi svjetski rat. Sve do tada, parobrodi ovog društva su normalno obavljali svoje poslove, a nakon početka rata, mnogi od njih morali su biti stavljeni u raspremu ili bi obavili poneko kraće putovanje uz vrlo velik rizik od zapljene ili potapljanja. Nažalost, tijekom rata potopljeni su »Dubac« i »Gradac«. Preveliki troškovi i nemogućnost poslovanja dovode do ukidanja Društva pred kraj Prvoga svjetskog rata.¹¹

Cjelokupna dokumentacija nastala djelovanjem parobrodarskog društva »Napried«, tj. njegov arhivski fond,¹² čuva se danas u Državnom arhivu u Dubrovniku (dalje u tekstu: DAD). Sačuvani inventar¹³

¹¹ Antun Martinović, »Dubrovačka plovidba 1880-1946, postanak i razvitak, Naše more, 6/1980., 228.

¹² Arhivski fond Parobrodarskog društva »Napried«, nastao je djelovanjem Društva od 1894. do 1918. godine. Sastoji se od 12 kutija spisa pisanih na više jezika: talijanskome, hrvatskome i engleskom, i od četrdeset i dvije brodske knjige. Dokumentacija je osobito bitna za povijest razvoja hrvatskog parobrodarstva pri kraju 19. i početkom 20. stoljeća. Nakon ukinuća Društva, iz ureda na Širokoj ulici građa je preseljena u Pomorski muzej u Dubrovniku, a potom, sukladno zakonskim odredbama, bila pohranjena u Povijesnom arhivu u Dubrovniku tijekom šezdesetih godina. Arhivska građa osobito je zanimljiva jer prati rad jednoga od više parobrodarskih društava nastalih ujedinjavanjem sitnoga hrvatskog kapitala. Uglavnom je riječ o poslovnoj korespondenciji, te o knjigama i bilancama Društva. Po sadržaju, to je građa poslovnog karaktera.

¹³ Inventar ovog fonda pruža osnovne informacije o sadržaju pojedinih kutija prema nanovo uspostavljenom izvornom redu odlaganja spisa, naglašavajući sve posebnosti za pojedine dijelove fonda, isto tako imajući u vidu fragmentarnost sačuvane građe i zatečenoga rinfuznog stanja. Kako nije sačuvana ni jedna izvorna uredska knjiga, uredžbeni zapisnik ni kazalo, građa je ove arhivske serije posve specifična, pa se odlučilo da se sredi po brodovima i po srodnosti građe nastale djelovanjem više pravnih osoba. U osnovi je to arhivsko gradivo ekonomskog karaktera.

Na početku inventarnog popisa nalaze se brodske knjige, sređene po brodovima, ukupno njih 42; većinom su to brodski dnevni, knjige troškova i glavne knjige. Potom slijedi inventarski popis arhivskoga gradiva. U prvom stupcu inventarskog

vrlo je bogat, i relativno dobro sačuvan. Sumarni inventar fonda¹⁴ autora dr. sc.

popisa označen je redni broj kutije. Velikim slovom E označen je fond Društva »Napried« po starim oznakama iz Pomorskog muzeja. Uz slovo E nalazi se rimska brojka LVI. –broj tekuće podserije. Arapska brojka uz tu oznaku znači broj svežnja. Signatura raznih spisa je LVII., akcionara LVIII. a LIX. označava podseriju Razno. U drugom stupcu inventarskog popisa naznačeno je vrijeme nastanka spisa, a u trećem stupcu opseg spisa.

Cjelokupni arhivski materijal Parobrodarskog društva »Napried«, kako smo rekli, uređen je i složen po parobrodima, a za svaki parobrod sastoji se od sljedećeg:

1. Za parobrod »Napried«: DAD, inventar fonda parobrodarskog društva (u daljem tekstu i. f. p. d.) »Napried«, Knjige parobroda »Napried«: Glavna knjiga; Glavna knjiga; Glavna knjiga; Glavna knjiga 4; Knjiga dnevnika; Knjiga dnevnika 2; Knjiga dnevnika; Knjiga bilanci. Sav ostali arhivski materijal nalazi se u Kutiji 5. E. LVI/1-10 »Napried«.

2. Za parobrod »Beatrice«: DAD, i. f. p. d. »Napried«, Knjige parobroda »Beatrice«: Knjiga dnevnika 1.; Knjiga dnevnika 2; Knjiga dnevnika 3; Knjiga bilanci; Knjiga tekućih računa s Dubrovačkom trgovačkom bankom i blagajnom uprave iz god. 1910.; Karatisti 1908. Sav ostali arhivski materijal nalazi se u Kutiji 8. E. LVI/1-5 »Beatrice«.

3. Za parobrod »Prazattus«: DAD, i. f. p. d. »Napried«, Knjige parobroda »Prazattus«: Knjiga dnevnika 1; Knjiga dnevnika 2; Knjiga dnevnika 3; Knjiga posebni računi karatista S/S Prazattus; Knjiga troškova S/S Prazattus. Sav ostali arhivski materijal nalazi se u Kutiji 7. E. LVI/1-8 »Prazattus«.

4. Za parobrod »Presjednik Becher«: DAD, i. f. p. d. »Napried«, Knjige parobroda »Presjednik Becher«: Knjiga dnevnika 1; Knjiga dnevnika 2; Knjiga dnevnika 3; Knjiga bilanci. Sav ostali arhivski materijal nalazi se u Kutiji 6. E. LVI/1-7 »Presjednik Becher«.

5. Za parobrod »Gradac«: DAD, i. f. p. d. »Napried«, Knjige parobroda »Gradac«: Knjiga dnevnika 1; Knjiga dnevnika 2; Knjiga troškova. Sav ostali arhivski materijal nalazi se u Kutiji 4. E. LVI/1-13 »Gradac«.

6. Za parobrod »Dubac«: DAD, i. f. p. d. »Napried«, Knjige parobroda »Dubac«: Knjiga dnevnika 2; Knjiga bilanci; Knjiga bilanci; Knjiga bilježaka; Knjiga troškova. Sav ostali arhivski materijal nalazi se u Kutiji 3. E. LVI/1-10 »Dubac«.

7. Za parobrod »Bosanka«: DAD, i. f. p. d. »Napried«, Knjige parobroda »Bosanka«: Knjiga dnevnika 1; Knjiga dnevnika 2; Knjiga dnevnika 3; Knjiga tekućih računa; Knjiga bilanci; Knjiga karatista. Sav ostali arhivski materijal nalazi se u Kutiji 1. E. LVI/1-10 »Bosanka«.

8. Za parobrod »Lapad«: DAD, i. f. p. d. »Napried«, Knjige parobroda »Lapad«: Glavna knjiga; Knjiga bilanci; Knjiga dnevnika s Dubrovačkom trgovačkom bankom. Sav ostali arhivski materijal nalazi se u Kutiji 8. E. LVI/1-9 »Lapad«.

9. Za parobrod »Dubrovnik«: DAD, i. f. p. d. »Napried«, Kutija 2. E. LVI/1-8 »Dubrovnik«.

¹⁴ Cijela arhivska građa koja se odnosi na Parobrodarsko društvo »Napried«, u Državnom arhivu u Dubrovniku, složena je i uređena po brodovima, te po srodnosti. Tom se načinu sređivanja sveukupne građe prišlo radi što jednostavnijeg i lakšeg praćenja razvoja ovoga parobrodarskog društva. Ako bi se iz bilo kojih razloga promatralo uređenje i vođenje poslovanja nekoga od današnjih modernih brodarskih društava, moglo bi se isto tako zaključiti da se i današnja društva upravo koriste takvom sistematizacijom u praćenju poslovanja, a to proizlazi iz osnovne činjenice da su upravo brodovi osnovni i glavni dijelovi svakoga brodarskog društva. Zato se i praćenje poslovanja društva ogleda u praćenju poslovanja svakoga pojedinačnog broda.

Ako bismo, dakle, malo potanje analizirali sadržaj dalje u tekstu priloženoga popisa građe, onda bi se na prvi pogled moglo zaključiti da je to prvenstveno građa ekonomskog karaktera koja prati poslovanje i život jednoga takva parobroda tijekom vremena u kojemu je ona sačuvana. Tu se, dakle, mogu naći podaci o načinu vođenja brodske poslovanja, ali i administracije samoga Društva, zatim podaci koji se

Vinicija Lupisa, rađen je po brodovima, i to po redu kako su bili nabavljani.

Kako je Parobrodarsko društvo »Napried« bilo utemeljeno na karatnom obliku vlasništva svojih parobroda, može se reći da su svakim parobrodom njegovim karatisti upravljali potpuno neovisno, pa čak i unutar samoga Društva. Upravljanje svakim parobrodom bilo je u skladu s prihvaćenim Pravilnikom udruženja svakoga parobroda zasebno.

Ukratko ćemo proanalizirati »Pravilnik udruženja parobroda Dubrovnik«. Karatisti parobroda »Dubrovnik« donijeli su ga na svojoj Glavnoj skupštini 20. ožujka 1915. Nazočni su bili: predsjednik skupštine Rajmund Negrini, karatisti: Božo Banac, kap. Ivo Kraštopil, dr. Vlaho Matijević, Federiko Glavić, Luka Angeli, Savo Miljanović, kap. Ivo Papi, Andro Puljizević i Niko Bjelovučić. Skupštini su osobno i po punomoćima nazočila 2.092 stota dijela karata, što je iznosilo dvadeset karata i 92 stota dijela karata.

Kao i za većinu drugih pravilnika parobroda - Upravu udruženja parobroda »Dubrovnik« činilo je pet članova, redom najaktivnijih u Društvu, koji su vrlo često bili među najvećim vlasnicima karatnih udjela u predmetnom parobrodu. Članovi uprave mogli su biti jedino oni družinari koji su imali prebivalište u okružju Okružnog suda u Dubrovniku.

Uprava je imala pravo i dužnost voditi poslove, zatim: zastupati udruženje pred sudom i drugim organima vlasti. Osim toga uprava je mogla pokretati sudske parnice u interesu Društva, sklapati sudske

odnose na uobičajeno poslovanje broda, kao, luke ukrcaja i iskrcaja tereta, vrste i količine tereta koje su se prevozile, vrijednosti prevezenog tereta. Zanimljivi su i podaci koji se odnose na područja plovidbe, zatim podaci o broju članova posade, te datumi ukrcaja pojedinih zapovjednika i viših časnika.

Osim toga, u tom se materijalu mogu naći i zapisi o raznoraznim brodskim troškovima, o kupljenoj rezervnoj brodskoj opremi, o hrani i svim drugim potrepštinama koje brod treba u svojem normalnom poslovanju. Naći će se i knjige karatista, dakle one u kojima se vidi tko je sve bio suvlasnik dotičnog broda, a iz njih se vide i omjeri suvlasništva, u bilo kojem dijelu karata. Uz to su tu i knjige različitih bilježaka, zatim knjige zapisa pojedinih kapetana, registar ukrcaja i iskrcaja zapovjednika i strojara, zatim knjiga pošte s popisima službene pošte, indeksi članova Društva, knjige isplata i poneka knjiga tehničkih specifikacija za pojedini brod.

Proučavajući taj materijal moglo bi se generalno zaključiti da je dosta uredno i brižno vođen. On obiluje mnoštvom rukom pisanih materijala, uglavnom na talijanskomu, engleskom i, djelomično, hrvatskom jeziku. Može se također utvrditi da bi se na temelju obrade ove cjelokupne građe moglo uvidjeti poslovanje ovakva parobrodarskog društva, a što bi zapravo i bio cilj momu budućem radu. Dakle, upravo rekonstrukcijom poslovanja jednoga ovakva društva dao bi se prilog za bolje razumijevanje poslovanja parobrodarskih društava u Dubrovniku u vremenskom razdoblju od kraja 19. i početkom 20. stoljeća.

nagodbe, rješavati sudske sporove preko odabranih odvjetnika, te da ih imenuje, da zaprima sve odluke i zaključke a osobito one koji se tiču vlasničkih poslova, da prima presude te da, po potrebi, ulaže pravna sredstva i žalbe protiv njih, ili da odustaje od pravnih sredstava, da traži po potrebi primjenu i odustaje od ovrhe, da u ime Društva prima novac i obavlja sve novčane transakcije, da sklapa ugovore o prijevozu robe morem, da imenuje i razrješuje zapovjednike svojih parobroda i ostale koji su u službi na parobrodu, te da mogu tražiti bilo koje poslove uknjižbe.

Uprava je donosila odluke apsolutnom većinom glasova nazočnih upravitelja i morala je sazivati glavne skupštine karatista barem jednom godišnje, i to u prvom tromjesečju godine ako je na njoj nazočilo toliko družinara da zastupaju osam karata, a svaki stoti dio karata davao je pravo na jedan glas.

Odluke o biranju uprave, odobrenje završnih računa i one odluke koje se odnose na obično vođenje poslova i upravljanja donosile su se jednostavnom većinom glasova nazočnih družinara.

Na glavnim su se skupštinama mogle donositi odluke o prodaji parobroda, zamjeni parobroda nekim drugim, o fuziji parobroda s jednim ili više drugih parobroda. Takve odluke trebali su odobriti karatisti koji predstavljaju najmanje osamnaest karata u parobrodu. Uprava je bila dužna pozivati na glavnu skupštinu i karatiste koji su svoje prebivalište imali izvan Austro-Ugarske Monarhije, i to deset dana prije nego što se planirala održati. Poziv je trebao biti uručen u pisanom obliku, i poslan poštom.

Svaki je karatist mogao ovlastiti nekog drugog karatista u Društvu da ga zastupa na skupštini, ali samo pismenom punomoći.

Uprava je bila dužna izvjesiti zaključne račune za proteklu poslovnu godinu, u prostorijama Društva, i to najmanje osam dana prije održavanja glavne skupštine.

Glavna skupština odlučivala je kolik će dio dobiti biti stavljen u Rezervni fond, koji je imao svrhu da se iz njega nadoknade eventualni izvanredni troškovi parobroda.

Sve nesuglasice između pojedinih karatista i uprave rješavale su se tako da su se izabirala dvojica branjenika, od kojih jednoga zainteresirani karatisti, a drugoga bi birala uprava. Ako se njih dvojica ne bi složili o spornom pitanju, morali su zajedno izabrati trećega i on bi donio konačnu odluku. Ako bi se dogodilo

da se prva dva branjenika nisu mogla usuglasiti oko izbora trećega, onda bi se to prepustilo mjesnoj Trgovačkoj obrtničkoj komori, i to se moralo dogoditi u roku ne dužem od petnaest dana.

Svaki je karatist imao pravo oporukom ili pogodbom za života otuđiti ili ustupiti trećim osobama svoj dio karatnih uloga u parobrodu. Građani Austro-Ugarske nisu mogli svoje udjele otuđivati trećim osobama izvan države. Osim toga, onaj koji prodaje svoje udjele, dužan je kupca informirati o sadržaju dotičnog pravilnika, te o obvezi da ga mora poštovati.

Kada bi udruženje prestalo djelovati, iz bilo kojeg razloga, društvena se imovina trebala razdijeliti među karatistima dotičnog društva, i to prema razmjernim dijelovima karata koliko je svaki karatist posjedovao.

Uprava je za svoj rad i trud imala pravo na tantijeme u iznosu od 1,5% čista dobitka, u koji se računala pričuvna zaklada i doprinos za osiguranje

Iz zapisnika s redovite Glavne godišnje skupštine karatista parobroda »Napried«, održane u prostorijama Društva 3. ožujka 1914., mogu se izvući sljedeći podaci.¹⁵

Nazočni su bili: predsjednik skupštine Rajmund Negrini, upravitelji parobroda Federiko Glavić, kap. Eugenije Radeaglia i Niko Bjelovučić, karatisti: kap. Ivo Kraštopil, dr. Rajmund De Giulli, dr. Mato Gračić, Jovo Berdović, dr. Vlaho Matijević, kap. Ivo Papi i dr. Ivo De Giulli. Skupštini je osobno i po punomoćima nazočilo sedamdeset četvrtina karata, što je iznosilo sedamnaest i dvije četvrtine karata.

Parobrod »Napried« je u 1913. godini imao prihod u iznosu od 281.785,94 kruna, a dobit je bila 79.861,13 kruna. Od dobiti za troškove osiguranja plaćeno je 11.015,93 kruna, a karatistima je isplaćeno 56.184,07. Ostatak na računu u iznosu od 12.661,14 kruna bio je podijeljen tako da je Upravi na račun tantijema isplaćeno 1151,23 kruna, a ostatak od 11.509,90 prenesen je na račun za iduću godinu. Rezervni fond, koji je u 1912. godini iznosio 64.000,00 kruna, narastao je kamatama u 1913. godini na 66.722,99 kruna. Skupštinari su jednoglasno prihvatili godišnje izvješće o poslovanju parobroda.

Na skupštini su izabrani i novi upravitelji parobroda za 1914. godinu: Rajmund Negrini, Federiko Glavić, kap. Eugenije Radeaglia, kap. Ivo Kraštopil i Niko Bjelovučić. Prihvaćen je i prijedlog da se za sljedeću godinu, 1914. imenuju

¹⁵ DAD, i. f. p. d. »Napried«, Kutija 5., E. LVI/2, 19.

dva revizora: dr. Mato Gračić i kap. Ivo Papi, te da im se za taj posao dade nagrada u iznosu od 100 kruna.

Dr. Mato Gračić predložio je da se u dnevni red za sljedeću godišnju skupštinu postavi pitanje o smanjenju članova Uprave, te da se za ovu poslovnu godinu dade pomoć u iznosu od pedeset kruna »Jubilarnoj zakladi za početnike u pomorstvu«. Uz to predlaže Upravi da se izradi osnova po kojoj bi se brod »Napried« zajedno s ostalim parobrodima Parobrodarskog društva »Napried«, transformirali u dioničko društvo.

Da je bilo i godina u kojima su parobrodi bilježili i gubitke, potvrđuju sljedeći podaci: godine 1914.¹⁶ parobrod »Napried« imao je prihod u iznosu od 166.642,63 kruna, a troškovi su bili 168.095,75 kruna, pa je u toj godini ostvaren gubitak od 2.459,12 kruna; rezervni fond koji je 31. prosinca 1913. iznosio 66.722,99 kruna, narastao je kamatama u 1914. na 68.539,30 kruna; od toga je bilo potrošeno za popravke strogih pregleda brodova 60.617,93 kruna, tako da je rezervni fond iznosio 7.921,37 kruna; brod je bio dosta star, pa je bilo prijedloga da se proda jer nije imao rezervni fond, ali do toga nije došlo.

Podaci s glavnih godišnjih skupština, služili su karatistima svakoga parobroda Društva da vide kako je njihov brod poslovao u dotičnoj godini i jesu li ostvario dobit, iz koje bi se, po pravilniku o udruživanju, isplaćivalo svakome od njih. Godišnje izvješće o poslovanju broda bilo je dostupno na uvid karatistima u prostorijama Društva, nekoliko dana prije zakazane skupštine, stoga su se svi zainteresirani karatisti mogli pripremiti i aktivno sudjelovati u raspravi za vrijeme skupštine.

Iz godine 1898. evo nekih kretanja parobroda Društva »Napried«.

Parobrod »Beatrice« isplovio je iz Rijeke s teretom drva za Rouen. »Galeb« je u Rijeci krcao dužice za luku Bordeaux.¹⁷ Parobrod »Galeb« isplovio je 7. siječnja iz Rijeke za Bordeaux, dok je »Napried« 6. siječnja isplovio iz luke Anverse i plovio prema Leithu, gdje je trebao krcati kameni ugljen za Trst. »Beatrice« je isplovio 4. siječnja iz Rijeke nakrcan teretom za luku Rouen.¹⁸ Parobrod »Beatrice« uplovio je u luku Cadix da nadopuni preostali dio tereta za Platu. »Galeb« je na odlasku iz Savane, ukrcao

¹⁶ DAD, i. f. p. d. »Napried«, Kutija 5., E. LVI/2, 20.

¹⁷ CH, br. 2, 8. I. 1898., 3.

¹⁸ Dubrovnik, br. 2, 9. I. 1898., 3.

teret pamuka za Sredozemno more.¹⁹ »Napried« je iskrcava žito u Veneciji, a sljedeće mu je odredište bilo Nikolajev. »Galeb« se nalazio na iskrcaju tereta kamenog ugljena u luci Savannah, dok je »Beatrice« doplovio u Cadis na ukrcaj tereta soli za Buenos-Ayres. Uz teret soli prevezio je i drugu raznovrsnu robu.²⁰ »Prazattus« je krcao ugljen u Liverpoolu za Trst;²¹ isplovio je iz luke Novorossijsk za Messinu s teretom pšenice.²² Parobrod »Beatrice« krcao je kameni ugljen u luci Methil za luku Trst, dok je »Galeb« iskrcao takav teret u Trstu. »Napried« se nalazio na putovanju iz Marseillea za Brailu, gdje se planiralo ukrcati teret žita.²³

Iz navedenih podataka o kretanju parobroda Društva »Napried«, već krajem devetnaestog stoljeća vidljivo je da se uz još uvijek intenzivnu trgovinu Sredozemljem sve više brodova upošljavalo izvan Sredozemnog mora, gdje su sve češće posjećivane luke na Atlantskom oceanu. Nagli razvoj industrijski jakih središta na obalama Atlantika, bilo s europske ili američke strane oceana, privlačio sve veće količine različitih vrsta tereta, među kojima će najviše prevladavati rude, ugljen, ali i prehrambeni proizvodi, poput žita i slično.

ISTAKNUTI DIONIČARI / Outstanding shareholders

Među vlasnicima karatnih udjela u Parobrodarskom društvu »Napried« isticalo se je nekoliko poduzetnih i nadasve cijjenjenih i poznatih osoba. Oni su svojim radom i zalaganjem, kako u radu Društva, tako i u općem djelovanju u gradu Dubrovniku, ostavili neizbrisiv trag u njegovu prosperitetu. Jedan od najvećih ulagača bio je Federiko Glavić (slika 1.). On je u svim parobrodima ovoga društva imao najveće vlasničke udjele, i svojim je poduzetničkim djelovanjem vodio glavnu riječ i u većini drugih parobrodarskih društava u Dubrovniku.

Federiko Glavić, brodovlasnik, rodio se na Šipanu 24. svibnja 1847. U obitelji oca Boža Glavića - Griba i majke Marije Glavić bio je četvrto dijete, od ukupno devetero djece. Glavići su živjeli skromno i oskudno, kao i većina otočnih obitelji, uzdržavali su obrađujući raštrkane posjede na otoku na kojima se uzgajala vinova loza, smokva i rogač, te od ribarstva i stočarstva.²⁴ Još u

¹⁹ CH, br. 15, 9. IV. 1898., 3.

²⁰ Dubrovnik, br. 15, 9. IV. 1898., 3.

²¹ CH, br. 18, 30. IV. 1898., 3.

²² CH, br. 26, 25. VI. 1898., 3.

²³ Dubrovnik, br. 34, 21. VIII. 1898., 5.

²⁴ Aida Cvjetković, »Dubrovački brodovlasnik Federiko

djetinjstvu Federiko je sanjao o sretnijoj budućnosti pa se sam odlučio za odlazak u Čile. Nepoznato je na koji je način stigao tamo, ali se pretpostavlja da se je sam pobrinuo da bi taj put ostvario. Cijeli njegov put od rodnog kraja do Čilea i način na koji je stekao velik imetak prožeti su raznovrsnim pričama, za koje se ne može u potpunosti tvrditi da su istinite. Ono što je sasvim sigurno jest da je bio jako probitačan i snalažljiv. Za razliku od svojih sunarodnjaka u Čileu, Federiko se nije uopće družio na njihovim mjestima okupljanja; radije je izabirao sam svoj put.

Nikad nije radio u rudniku, ali ga je nakon nekoliko godina provedenih u Iquiqueu posjedovao.²⁵ To su bili rudnici salitre.

Federiko Glavić bio je uzor radišnosti i ustrajnosti. Iako je njegovo bogatstvo bilo neprocjenjivo, uvriježelo se mišljenje da je bio strahovito štedljiv. To se u narodu često znalo tumačiti škrtošću.²⁶

S velikim imetkom stečenim u Čileu, Federiko se 1896. godine vratio na Šipanu. Zatim, nastanivši se u Dubrovniku, svoju je poduzetničku djelatnost nastavio ulažući novčana sredstva u parobrode većine dubrovačkih parobrodarskih društava.



Slika 1. Federiko Glavić
Figure 1 Federiko Glavić

Najveći doprinos razvoju dubrovačkog parobrodarstva, Glavić je ostvario svojim djelovanjem i materijalnim ulozima unutar Dubrovačke parobrodarske plovitve, poslije Dubrovačke plovitve, i bio je jedan od najvećih suvlasnika u parobrodima društava »Napried« i »Unione«. S obzirom na najveće vlasničke udjele, bio je aktivan

Glavić, doktorski rad, Dubrovnik, 2011., 43

²⁵ Aida Cvjetković, nav. dj., 67.

²⁶ Aida Cvjetković, nav. dj., 88.

član u svim njihovim upravnim tijelima. On je svoja novčana sredstva stalno ulagao u kupnju suvlasničkih udjela dubrovačkih parobroda, koji su vrlo često bivali u rukama stranog kapitala. Na taj način spriječen je ulazak stranog kapitala u domaća parobrodarska društva, čime se je ostvarila dugoročna neovisna djelatnost dubrovačkih parobrodarskih društava. Njegovim je zalaganjem uspješno provedena fuzija triju najvećih parobrodarskih društava: Parobrodarske plovitve Dubrovnik i parobrodarskih društava »Napried« i »Unione« u novoformirano društvo pod istim imenom - Dubrovačka parobrodarska plovitva. Po svršetku Prvoga svjetskog rata Glavić je, kao predsjednik Dubrovačke plovitve, obnovio flotu nabavom novih teretnih i putničkih parobroda građenih u engleskim brodogradilištima. Svoj poduzetnički duh velikog ulagača Glavić je ostvarivao i kupnjom dionica brodova u drugim jugoslavenskim parobrodarskim društvima. Dva teretna parobroda duge plovitve nosila su i njegovo ime. Umro je 2. siječnja 1941. u Dubrovniku.²⁷

O životu i djelu Federika Glavića pisala je dr. sc. Aida Cvjetković.²⁸

Među drugim suvlasnicima udjela u parobrodima društva »Napried« isticao se vrlo ugledni pravnik i pravni povjesničar, te znanstvenik, Baldo Bogišić (slika 2.), rodom iz Cavtata. On je svojim radom i izuzetno plodnim kulturnim stvaralaštvom zadužio cijeli dubrovački kraj.



Slika 2. Marko Murat: Baldo Bogišić
Figure 2 Marko Murat: Baldo Bogišić

²⁷ Hrvatski bibliografski leksikon, Jugoslavenski leksikografski zavod »Miroslav Krleža«, Zagreb, 1989. vol. 2, 732.

²⁸ Aida Cvjetković, nav. dj.

Baltazar (Baldo, Valtazar) Bogišić bio je pravnik, povjesničar prava i etnograf (Cavtat, 20. XII. 1834. – Rijeka, 24. IV. 1908.). Djed mu je bio iz Konavala, iz sela Mrcina (danas Dubravka), doselio se u Cavtat, gdje se njegov otac Vlaho bavio gospodarstvom, trgovinom i pomorstvom.

Osnovnu školu završio je u Cavtatu, a potom i privatnu nautičku školu kod pomorskog kapetana A. Kazilarija. Nakon očeve smrti 1858., odlazi na školovanje u Mletke, gdje je 1859. maturirao. Studirao je pravo u Beču, Berlinu, Parizu, Münchenu, Giessenu i Heidelbergu, a uz pravo bavio se i filozofijom, poviješću i jezikoslovljem. U Giessenu je 1862. doktorirao je iz filozofije. Godine 1863. radio je u slavenskom odjelu bečke dvorske knjižnice. Doktorirao je iz prava. Potaknuo je osnivanje Slavenske biblioteke 1865. godine. Na Novorosijskom univerzitetu drži katedru povijesti slavenskih prava. U Odesi osniva Slavensku biblioteku. Na zahtjev kneza Nikole postao je crnogorskim ministrom pravde (1893. - 1899.). Godine 1908. umire u Rijeci. Bio je aktivni član mnogih akademija i društava u zemlji i u svijetu. Istraživao je obiteljsko pisano pravo u starom Dubrovniku. Osim toga bavio se i Dubrovačkim statutom, te Dubrovačkom Republikom. Sakupljao je i narodne pjesme, poslovice i pripovijetke, te etnografsku građu svoga kraja. U Cavtatu je pohranjena njegova zbirka i biblioteka od oko 20.000 svezaka i četrdeset devet slavenskih inkunabula.²⁹

Uz svoj znanstveni rad Baldo Bogišić se okušao i u ulozi udioničara u suvlasništvu mnogih parobroda, dubrovačkih i stranih parobrodarskih društva. O njemu kao udioničaru u parobrodarskim društvima više je pisao Stijepo Obad:³⁰ »Bogišić prvi put ulazi kao udioničar godine 1895. i to u Dubrovačko paroplovno društvo. Do smrti, godine 1908. imao je suvlasništvo u dvanaest brodova dubrovačkih društava.« Od velikog broja svojih udjela u brodovima navest ćemo samo one u udjelima Parobrodarskog društva »Napried«: »Napried ½, Beatrice ½, Pracattus ¼ i Pres. Becher ½ karata.«³¹ Svoja novčana sredstva Bogišić je ulagao i u udjele tršćanskih parobrodarskih

²⁹ Hrvatski bibliografski leksikon, Jugoslavenski leksikografski zavod »Miroslav Krleža«, Zagreb, 1989. vol. 2, 77.

³⁰ Stijepo Obad, »Baldo Bogišić kao udioničar u parobrodarskim društvima«, Naše more, god X/XI, br. 5 – 6/1, Dubrovnik, 1963./1964., 64 – 65.

³¹ Stijepo Obad, nav. dj., 65, bilj. 5.

društava, te u Ugarsko-hrvatsko dioničko društvo »Slobodna plovidba« u Rijeci. Nakon svoje smrti, njegove udjele u parobrodarskim društvima naslijedila je njegova sestra Marija Bogišić-Pohl, i ubrzo ih je prodala, pa je novčana sredstva ulagala u razvoj i dobrobit svoga voljenog Cavtata.

Iz priloženoga, može se zaključiti da je Baldo Bogišić uz svoj nemjerljivi znanstveni rad, imao i poduzetničkog duha, što se ogledalo u njegovim ulozima u suvlasništvu pojedinih parobrodarskih društava. Takva njegova djelatnost omogućavala mu je dodatne prihode, koji su mu dobro došli u unapređenju njegova izvornog interesa, a to je znanstvena djelatnost.

U razvoju dubrovačkog pomorstva u prvoj polovici dvadesetog stoljeća posebno se isticao i Božo Banac (slika 3.), brodovlasnik rodnom iz Dubrovnika. On je svojim izuzetnim stručnim radom ostavio traga u većem broju dubrovačkih parobrodarskih društava, među ostalima i u društvu »Napried«.



Slika 3. Božo Banac
Figure 3 Božo Banac

Rodio se u Dubrovniku 13. ožujka 1883. Bio je sin također poznatog pomorskog kapetana i brodovlasnika Boža. »Nakon završenih škola nastanio se u Londonu, gdje je osnovao pomorsku tvrtku. Zastupao je neka strana i domaća broderska društva, među njima i Atlantsku plovidbu 'Ivo Račić', koje je bio i suvlasnik. God. 1920. bio je ekspert Delegacije za sporazum Kraljevine SHS i Italije o podjeli trgovačke mornarice bivše Austro-Ugarske. Podržavajući veze s našim iseljenicima u Južnoj

Americi (Nikolom Mihanovićem, Paskom Baburicom i Franom Petrinovićem), inicirao je osnivanje Jugoslavensko-amerikanske plovidbe (1924). Njegovim nastojanjem to se društvo fuzioniralo s Atlantskom plovidbom 'Ivo Račić'; tako je krajem 1928. utemeljeno poduzeće 'Jugoslavenski Lloyd', sa sjedištem u Zagrebu i Splitu, koje je pod Bančevom upravom uspješno poslovalo. Sudjelovao je u radu drugih brodskih poduzeća, a 1936. postao je, kao prvi strani brodovlasnik, stalnim članom glavnog odbora londonskog Lloyd's Register of Shipping. Za II svjetskog rata dao je saveznicima na raspolaganje svoje brodove, a nije se protivio ni tome da se jugoslavenski brodovi stave u službu NOB-e u skladu s akcijama Kluba pomoraca Jugoslavije.«³² Umro je 16. travnja 1945. u New Yorku.

Vlasnik karatnih udjela u brodovima društva »Napried« Banac je bio u zadnjim godinama njegova postojanja. S obzirom na veličinu karatnih udjela, nije pripadao velikim karatistima, ali je zato svojom ambicijom i trajnim i upornim radom ostavio velikog traga u djelatnosti ovoga parobrodarskog društva.

Istražujući pisane dokumente arhivskoga gradiva društva »Napried«, a nadasve zapisnike s glavnih godišnjih skupština većine parobroda, gotovo da se ne može naći dokument u kojem nije vidljiv angažman ovoga Dubrovčanina. Kao vrlo mlad poduzetnik u brodarstvu isticao se stalnom željom za promjenom staroga načina poslovanja kako bi se što bolje i uspješnije poslovalo parobrodima toga vremena. Njegov najveći doprinos dubrovačkom brodarstvu bit će ostvaren nešto kasnije, kad njegov utjecaj bude ojačao ne samo u Dubrovniku nego i izvan njega.

Među velikim brojem ulagača u karatnim udjelima pojedinih parobroda Društva ističe se i kap. Ivo Kraštropil, suvlasnik većeg broja karata u gotovo svim parobrodima. Uz to vrlo su ga često suvlasnici birali kao jednog od upravitelja pojedinog parobroda pa i za revizora u poslovanju pojedinog parobroda. Iz zapisnika s glavnih godišnjih skupština vidljiv je njegov stručan angažman u upravljanju parobrodima zbog čega je bio vrlo cijenjen član Društva.

³² Hrvatski bibliografski leksikon, Jugoslavenski leksikografski zavod »Miroslav Krleža«, Zagreb, 1989. vol. 1, 413.



Slika 4. Kap. Ivo Kraštopil
Figure 4 Cap. Ivo Kraštopil

Važno je naglasiti da su najvažnije odluke u poslovanju svojih parobroda donosili oni članovi koji su bili izabrani za upravitelje parobroda, kojih je, ovisno o pravilniku o udruživanju, najčešće bilo četiri ili pet, i birali su se za svaku godinu. Među njima najviše su se isticali: Federiko Glavić, Rajmund Negrini, Niko Bjelovučić, kap. Ivo Kraštopil, Mato Marinović, Božo Pilato, kap. Eugenije Radeaglia... Svi su oni bili i među vodećim vlasnicima karatnih udjela u svojim parobrodima.

U velikom broju karatista, po visini svojih karatnih udjela u Parobrodarskom društvu »Napried«, prednjačili su i: Niko Bošković, Nikola Marinović, dr. Vlaho Matijević, Ivo Papi, Ivo Jelić, Mato Gračić i mnogi drugi, ulažući svoj novčani imetak u parobrode nadajući se što boljem njihovu poslovanju, a samim time i što većoj zaradi.

PRESTANAK POSTOJANJA PAROBRODARSKOG DRUŠTVA „NAPRIED“ / *The end of the existence of Steamship company „Napried“*

Kako što je već spomenuto, Prvi svjetski rat donio je velike teškoće i štete u poslovanju dubrovačkih parobrodarskih društava. S obzirom na to da Beč nije imao veliko razumijevanje za njihove probleme, Dubrovčani su stali promišljati što trebaju dalje sami učiniti kako bi se pozitivno poslovalo u i ratu i nakon njega. Nadajući se možebitnoj ekspanziji u pomorskom prijevozu nakon rata, nastojali su se što bolje pripremiti. Ta nastojanja odnosila su

se na razmišljanju o spajanju svojih triju najvećih parobrodarskih društava. »Naime, 'ujedinjenje našeg kapitala i rada', kako je tada obrazlagao jedan zagovaratelj te fuzije u Dubrovniku, 'jača našu snagu'.« Zato je njihova nakana bila ući u poratno razdoblje ujedinjeni u što jače brodersko društvo, koje bi puno bolje poslovalo. Treba također naglasiti da su prvu misao o ujedinjenju parobrodarskih društava potaknuli u kolovozu 1917. vodeći karatisti »Naprieda«, zagovarajući udruženje »Unione« i »Naprieda«. Vrlo brzo nakon toga bio je izabran i odbor koji je trebao razmotriti to pitanje i izraditi odgovarajuće prijedloge. U sastavu su mu bili: Federiko Glavić, Ivo Jelić, Antun Pugliesi, Rajmund Negrini i Luko Bona - svi redom najistaknutije osobe u tim parobrodarskim društvima; nazvali su ga »Odbor za fuziju parobrodarskih društava u Dubrovniku«.

Već na prvom sastanku Odbora zaključilo se da posao fuzije treba provesti tako da se kapitalom koji bi se dobio od Srpske centralne banke za Primorje u Dubrovniku, u zajednici s Dubrovačkom trgovačkom bankom i dubrovačkom podružnicom Jadranske banke, otkupe parobrodi obaju društava. O namjeri Odbora dopisom je bila obaviještena uprava Srpske centralne banke za Primorje u Dubrovniku, uz napomenu da je Odbor procijenio vrijednost sljedećih parobroda društava: »Leopoldinu«, »Srđ«, »Mariju Immaculatu«, »Bosanku«, »Dubac«, »Lapad«, »Presjednik Becher« i »Napried« za jednu petinu manje, dakle ne na 500, već 400 kruna po toni. Za parobrode »Istok«, »Gradac« i »Daksa«, koji su se nalazili u stranim lukama, odobrena je procjena bila 200 kruna po toni. Dakle, početna dionička glavica novoformiranog društva odgovarat će ustanovljenoj vrijednosti navedenih parobroda. Iznos se glavnice potom dijelio u dionice od po 400 kruna, koje su se razdijelile dotadašnjim karatistima fuzioniranih društava, i to razmjerno prema novčanoj vrijednosti njihovih karatnih udjela, po takvu načinu procijene. Tih jedanaest parobroda procijenjeno je na ukupno 12,326.400 kruna.³³

Dana 3. siječnja 1918. Odbor je donio zaključak kojim se udovoljilo prijedlogu Dubrovačke parobrodarske plovidbe da društvo preuzme parobrode

³³ Ivo Perić, nav. dj., 202 – 205.

parobrodarskih društava »Napried« i »Unione«, »na temelju valutacije od 12,326.500 kruna tako da će tu svotu isplatiti na način što će izdati nove 24.653 akcije, od kojih će svaka imati nominalnu vrijednost 500 kruna.«³⁴ Skupštine parobrodarskih društava »Napried« i »Unione« suglasile su se s tim prijedlogom, pa je konačna odluka o fuziji donesena 23. veljače 1918. na skupštini Dubrovačke parobrodarske plovidbe. Pritom se zaključilo: da se fuzija prihvaća i da tri društva, Dubrovačka parobrodarska plovidba, »Napried« i »Unione«, posluju napose do 30. travnja 1918., a od 1. svibnja 1918. kao jedno dioničko društvo s imenom: Dubrovačka parobrodarska plovidba.«³⁵ Skupština je potom izabrala Upravno vijeće i Nadzorni odbor novoga društva.

Povodom spajanja parobrodarskih društava u prigodnom letku između ostaloga piše: »[...] da bi se išlo uporedo sa napretkom vremena i da bi se pribavilo karatistima naših brodova sve koristi, koje su prirodna posljedica udruživanja više pojedinačnih grupa kapitala, kako bi pak uzdržali našu pomorsku industriju ne samo u sadašnjoj visini, nego joj osigurali opstanak i razvoj također u budućnosti.«³⁶

Dakle, od 1. svibnja 1918. počelo je svoj rad prošireno društvo Dubrovačka parobrodarska plovidba, i u njegovu će se sastavu poslije naći i parobrodi putničko-teretne obalne plovidbe i teretni parobrodi duge plovidbe.

ZAKLJUČAK / Conclusion

Vremensko razdoblje prelaska iz 19. u 20. stoljeće za Dubrovnik i dubrovačko brodarstvo bilo je iznimno teško. Iako u objektivno, za pomorstvo, teškim vremenima, Dubrovčani svoju šansu za bolju budućnost ipak pronalaze ulažući svoja materijalna sredstva u nabavu trgovačkih parobroda duge plovidbe. Međutim, istraživajući i analizirajući izvornu arhivsku građu Parobrodarskog društva »Napried« uviđaju se i neki nedostaci u poslovanju tadašnjih parobrodarskih društava. Naime, karatni oblik vlasništva bio je naslijeđen iz jedrenjačkih vremena, i kao takav nosio je velike nedostatke, koji su se najviše

³⁴ Ivo Perić, nav. dj., 203.

³⁵ Isto.

³⁶ Miljenko Foretić, »O dubrovačkom pomorstvu nakon pada Republike do završetka prvog svjetskog rata«, Naše more, god. XIII, br. 1-2, Dubrovnik, 1966., 194.

odražavali u nemogućnosti bržeg prikupljanja kapitala za nabavu novih parobroda. Nepoznato je također zašto se dosta dugo ustrajalo na karatnom obliku vlasništva, iako se je već dulje vrijeme poznao oblik ulaganja kroz dionička društva. Nažalost, tendencije o preobrazbi društva u dioničko društvo nikad se nisu ostvarile, već je 1918. provedeno udruživanje parobrodarskih društava „Unione“, „Naprieda“ i Dubrovačke parobrodarske plovidbe, u novo veliko parobrodarsko društvo dioničkog tipa „Dubrovačku parobrodarsku plovidbu“³⁷, poslije „Dubrovačku plovidbu“. Ona će u godinama između dva svjetska rata biti nositelj razvoja Dubrovnika, pa će se na tim stečevinama razviti novo motorno brodarstvo, što se danas razvija i njeguje u jednoj od najboljih hrvatskih brodarskih tvrtki - Atlantskoj plovidbi Dubrovnik.

POPIS IZVORA I LITERATURE / List of sources and references.

Arhivski izvori

1. Državni arhiv Dubrovnik, Arhivski fond, brodski dnevnik, knjige troškova i glavne knjige Parobrodarskog društva »Napried«.
2. Državni arhiv Dubrovnik, Arhivski fond, 12 kutija spisa i 42 brodske knjige.

Tiskani izvori

1. Annuario Marittimo 1895, Trieste, 1898.
2. Annuario Marittimo 1898, Trieste, 1898.
3. Annuario Marittimo 1900, Trieste, 1900.
4. Annuario Marittimo 1904, Trieste, 1904.

Literatura

1. Cvjetković, Aida, „Dubrovački brodovlasnik Federiko Glavić“ doktorski rad, Dubrovnik, 2011.
2. Foretić, Miljenko, »O dubrovačkom pomorstvu nakon pada Republike do završetka prvog svjetskog rata«, Naše more, god. XIII, br. 1-2, Dubrovnik, 1966.
3. *Hrvatski bibliografski leksikon*, Jugoslavenski leksikografski zavod »Miroslav Krleža«, Zagreb, 1989. vol. 2.
4. Ivančević, Vinko, »Dubrovački jedrenjaci u XIX. stoljeću«, Dubrovačko pomorstvo, U spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku MDCCCLII – MCMLII, Izdao Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku.
5. Lupis, Vinicije, *Sumarni inventar fonda parobrodarskog društva Napried*, Dubrovnik, 1997.

6. Martinović, Antun, »Dubrovačka plovidba« 1880-1946, postanak i razvitak«, Naše more, god. XXVII, br. 6, Dubrovnik, 1980.
7. Obad, Stjepo, »Baldo Bogišić kao udioničar u parobrodarskim društvima«, Naše more, god X/XI, br. 5 – 6/1, Dubrovnik, 1963./1964.
8. Perić, Ivo, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, Zagreb, 1984.
9. Perić, Ivo »Stranačko-politički odnosi u Dubrovniku krajem 19. i početkom 20. stoljeća«
10. Anali zavoda za povijesne znanosti Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, sv. 26/1988.
11. *Pomorski leksikon*, Jugoslavenski leksikografski zavod »Miroslav Krleža«, Zagreb, 1990.

Novine

Crvena Hrvatska

1. Crvena Hrvatska br. 44., od 31. listopada, Dubrovnik, 1896.
2. Crvena Hrvatska br. 45 – 46., od 14. studenog, Dubrovnik, 1896.
3. Crvena Hrvatska br. 2., od 8. siječnja, Dubrovnik, 1898.
4. Crvena Hrvatska br. 15., od 9. travnja, Dubrovnik, 1898.
5. Crvena Hrvatska br. 18., od 30. travnja, Dubrovnik, 1898.
6. Crvena Hrvatska br. 26., od 25. lipnja, Dubrovnik, 1898.

Dubrovnik

1. Dubrovnik br. 2., od 9. siječnja, Dubrovnik, 1898.
2. Dubrovnik br. 15., od 9. travnja, Dubrovnik, 1898.
3. Dubrovnik br. 34., od 21. kolovoza, Dubrovnik, 1898.



³⁷ Ivo Perić, nav. dj. 203.