

# Brodovlje parobrodarskog društva “Napried” prvi dio

## Steamship Company “Napried” Fleet First Part

Nikša Mojaš

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

UDK 656.62:061.23(497.5 Dubrovnik)  
Pregledni članak / Review  
Rukopis primljen / Paper accepted: 18. 9. 2013.

### Sažetak

Parobrodarsko društvo „Napried“ osnovano je 1894. u Dubrovniku. Osnovni zadatak bio mu je poslovanje s teretnim parobrodima duge plovidbe. Za svojega postojanja od 1894. do 1918. godine, Društvo je poslovalo s ukupno deset parobroda duge plovidbe. U prvih šest godina postojanja Društva, karatisti su uspjeli kupiti pet parobroda, i to redom: „Napried“, „Galeb“, „Beatrice“, „Prazattus“, „Predsjednik Becher“, od kojih su parobrodi „Beatrice“ i „Prazattus“, nabavljeni kao rabljeni parobrodi, dok su ostali parobrodi bili novoizgrađeni. Svi brodovi su bili izgrađeni u engleskim brodogradilištima koja su u to vrijeme imala primat u svjetskoj brodograđevnoj industriji. Društvo je poslove za svoje parobrode najčešće nalazilo na poznatim trgovačkim pravcima unutar Sredozemnog mora, uglavnom prevozeći različite vrste roba između luka na istočnim i zapadnim obalama Sredozemlja. Tek nešto kasnije pomorski pravci preko Atlantika bivaju sve češći pa su se tako i parobrodi ovog društva često mogli naći u lukama na atlantskim obalama američkog kontinenta.

Kvalitetna gradnja engleskih brodogradilišta, duga pomorska tradicija i iskustvo dubrovačkih kapetana, te opredjeljenje Dubrovčana za ulaganje kapitala u trgovačke parobrode, bile su osnovne vodilje većine poduzetnih ljudi dubrovačkog kraja. Udruženi oko svojih, ponekad i vrlo malih, suvlasničkih udjela u parobrodima, Dubrovčani nastavljaju razvijati tradiciju poslovanja u brodarstvu, napuštajući stoljećima dugu povijest navigacije na jedra, i okreću se novim tehnologijama, vjerujući da će ulozima u nove parobrode ostvariti bolju budućnost za sebe i svoje familije.

### Summary

*The Steamship Company „Napried“ was founded in 1894 in Dubrovnik. Its main activity was cargo trade with ocean-going steamships. During its operation from 1894 until 1918 the Company operated ten ocean-going steamships. In the first six years the caratists managed to purchase five steamships, in the order of purchase: „Napried“, „Galeb“, „Beatrice“, „Prazattus“, „Predsjednik Becher“, „Beatrice“ and „Prazattus“ were second-hand steamships, and the rest were newbuildings. All the ships were built in the United Kingdom shipyards, which at the time were the top shipyards in the world. The Company employed its ships mostly on well-known trade routes in the Mediterranean, transporting different kinds of goods between the east and west coast of the Mediterranean. In time the routes across the Atlantic were scheduled, and the Company steamships could frequently be seen in ports on the Atlantic coast of the American continent.*

*High quality of construction in UK shipyards, the long maritime tradition and experience of sea captains from Dubrovnik, as well as capital investment into the steamships, had drawn attention of many entrepreneurs from the Dubrovnik area. Joint ownership in the steamships, although some of them had only minimum shares, enabled the people from Dubrovnik to nurture the tradition of seafaring and maritime business. They abandon the centuries long tradition of sailing ships and welcome the new technologies, convinced that investment into new steamships will lead into better future for them and their families.*

### UVOD / Introduction

U radu koji je objavljen u zadnjem broju, mogli smo se upoznati s osnovnim podacima o postojanju Parobrodarskog društva „Napried“, njegovom osnutku, postojanju, glavnim karatistima, te o prestanku postojanja istog. U ovom radu, za razliku od prethodnog, obrađujemo svaki pojedinačni parobrod, donoseći osnovne podatke o njemu, mjestu i godini izgradnje, luci upisa, kategoriji plovidbe,

posadi, broju i imenima njegovih suvlasnika te brojne druge zanimljivosti. Kako dosad ovi parobrodi nisu nigdje zasebno obrađivani kroz dostupnu literaturu, osnovni izvorni materijal čini izvorna povijesna građa koja se čuva u Državnom arhivu u Dubrovniku, zatim u knjižnicama i muzejima Grada. Kretanje parobroda u pojedinim razdobljima te zanimljive crtice iz života istih, donosim

### KLJUČNE RIJEČI

parobrod  
parobrodarsko društvo  
karat  
karatisti  
karatno društvo

### KEY WORDS

Steamship  
Steamship Company  
Carat  
Caratists  
Carat Company

iz dostupnih tiskovina toga vremena, kroz čiji se stil pisanja i izražavanja može osjetiti „štih“ tog razdoblja.

### PAROBROD „NAPRIED“ / Steamship „Napried“

Parobrod „Napried“, pozivnog znaka „H N Q D“, izgrađen je 1894. godine u Sunderlandu u Velikoj Britaniji. Imao je

1671birt (1021nrt) i jačinu parostroja od 777KS. Dužina mu je iznosila 79,46m, širina 10,46m, a visina 5,80m. Na njemu je radilo osamnaest članova posade. Prvi zapovjednik bio mu je kap. Antun Skurić podrijetlom iz Čilipa u Konavlima. Kupljen je novcem 33 suvlasnika, koje je zastupao Kristofor Škuljević, nastanjen u Trstu.<sup>1</sup> Upisan je u kategoriju duge plovidbe, a luka upisa bila je Trst. „Kupljen je za 17.000 lira sterlinga, što je u tadašnjem austrijskom novcu iznosilo 212.907,04 fiorina. S ostalim početnim troškovima on je ukupno koštao 219.012,89 fiorina. Karatisti su se dogovorili da između sebe, radi pokrića tih troškova, prikupe 219.360 fiorina. Prema tomu cijena je jednog karata bila 9.140 f, 0,5 karata – 4.570 f, a 0,25 karata – 2.285 fiorina.“<sup>2</sup>

Iz onodobnog engleskog tiska, a povodom završetka izgradnje i porinuća parobroda „Napried“ donosimo novinski članak.<sup>3</sup>



Novinski članak povodom porinuća parobroda „Napried“: Sunderland Daily Echo, 22. March 1894.

*Newspaper article on launching of the steamship „Napried“: Sunderland Daily Echo, 22nd March 1894*

„Napried“ se isticao po specifičnom nadgrađu broda, sa zaštitnim ili vihornim krovom, odnosno zaštitnom ili vihornom palubom. Ovakva vihorna paluba bila je lakše konstrukcije. Budući da je bila ugrađena iznad glavne palube broda, nije predstavljala konstrukcijski dio broda. Zbog svoje veće udaljenosti od vodene linije, za pretpostaviti je da je ovakav prostor između navedenih paluba mogao poslužiti za slaganje lakše vrste tereta ili kao skladišni prostor za brodske

<sup>1</sup> Annuario Marittimo 1895., tabl. XXX.

<sup>2</sup> Ivo Perić, Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću, 172., bilj. 222.

<sup>3</sup> Sunderland Daily Echo, 22. March 1894., <http://www.searlecana.org/sunderland/sunderland127.html#1894>

namjernice ili potrepštine. Parobrodi ovoga tipa prvi put se javljaju 1870. godine.<sup>4</sup>

Trup parobroda izgrađen je od čelika, dok mu je glavna paluba bila izgrađena dijelom od čelika i željeza. Brod je imao parni pogon, a glavno propulzijsko sredstvo bio je vijak, dok se jedrima brod mogao koristiti, kao alternativnim propulzijskim sredstvom. Ovakva kombinacija dvaju propulzijskih sredstava primijenit će se i kod svih drugih brodova Društva. Brod je kao osiguranje od prodora vode imao i četiri nepropusne vertikalne pregrade, što je omogućilo brodu da ima i prednji pretežni i zadnji zatežni tank balasta, a primjena ravne kobilice mu je omogućila da se u prostoru dvodna nalazi dodatni prostor za balast, koji je davao brodu dostatnu stabilnost za vrijeme plovidbe broda bez tereta.<sup>5</sup>

Zanimljivo je istaknuti da su svi novoizgrađeni parobrodi ovoga, kao i uostalom većine naših parobrodarskih društava, bili izgrađeni na navozima brodogradilišta Velike Britanije. Sunderland je bilo brodogradilište gdje su porinuta tri parobroda parobrodarskog društva „Napried“; parobrod „Napried“, „Beatrice“ i „Dubac“.

Zanimljivo je vidjeti tko su sve bili karatisti ovoga broda, te s kolikim su brojem ili dijelovima karata raspolagali.

Po dva karata imali su: Niko Bošković i Ivo Mitrović; 1,4 karata imala su zajedno braća Antun, Frano i Miho Iveta; po 1 karat imali su Ivo Bogojević, Lovro Čurlica, Juraj Kovačević, Eugen Drašković, Vlaho de Giulli, Ivo Grgurević, Diamantina ud. Marinović i Petar Negrini; 0,75 karata imao je dr. Eugen Sarac; po 0,5 karata imali su Luka Angeli, Filippo Artelli, Božo Banac, Mileva Bravačić, Tomo Kosović, Ivo Dobrić, Pavo Drobac, Marin Giorgi, braća Grbac, Ivo Jelić, kap. Mato Marinović, dr. Vlaho Matijević, kap. Ilija Račić, Leopoldo Šilje i prof. Nikola Matijević; po 0,25 karata imali su don Stjepo Hrdalo, Katarina Ivetta r. Bjelovučić, Mato Kobojević, dr. Salamon Mandolfo i kap. Antun Skurić.<sup>6</sup>

Parobrod je u 1898. godini imao za luku upisa Dubrovnik, a te iste godine zapovjednik broda bio je Bartol Sinković.<sup>7</sup>

U 1900. godini karatiste parobroda „Napried“ kojih je bilo 33, zastupao je Mato Marinović, nastanjen u Dubrovniku, dok je zapovjednik bio kap. Frano Radić.<sup>8</sup>

U 1904. godini broj karatista povećao se na 37, a zastupao ih je Mato Marinović, dok je zapovjednik bio kap. Bartol Sinković.<sup>9</sup>

Iz navedenog popisa imena karatista parobroda „Napried“, vidljivo je da su osim par imena talijanskoga



Brodogradilište Sunderland početkom 19. stoljeća  
*Shipyards Sunderland beginning of the 19<sup>th</sup> century*

<sup>4</sup> Laptev, B., Osnove projektiranja trgovačkih brodova, Zagreb, 1951., 10.

<sup>5</sup> LLOYD'S REGISTER OF BRITISH AND FOREIGN SHIPPING, 1901., NAN-NAS

<sup>6</sup> Ivo Perić, nav. dj. 172., bilj. 223.

<sup>7</sup> Annuario Marittimo 1898., tabl. XXIX.

<sup>8</sup> Annuario Marittimo 1900., tabl. XXV.

<sup>9</sup> Annuario Marittimo 1904., tabl. XXIX.

podrijetla, sva ostala imena iz Dubrovnika, bliže i dalje okolice. Samo je jedan karatist Srbin iz Dubrovnika Bravačić. Iz navedenoga bi se dalo zaključiti da se, što se tiče nacionalnog sastava karatista ovoga parobroda, može reći da se radilo o prilično homogenoj skupini ljudi, koji su u popisima karatista za svoje prebivalište imali upisan Dubrovnik. Također treba istaknuti činjenicu da navedeni popisi nisu bili nepromjenjivi. Oni su se mijenjali u većem ili manjem obimu, ovisno o tome jesu li postojeći karatisti zadržavali svoje karatne udjele ili su ih prodavali već postojećim karatistima unutar Društva, ili pak trećim osobama izvan matičnog Društva. Prema dostupnim podacima o broju karatista vidljivo je da za ovaj parobrod, do kraja postojanja Društva, nije bilo većih promjena u vlasničkoj strukturi parobroda, i taj se broj uglavnom kretao oko 35. S obzirom na nadolazeća teška vremena u poslovanju parobroda, ovaj podatak o zadržavanju skoro istog broja karatista, u dotičnom parobrodu ukazuje na veliku privrženost ulagača u svoje parobrode.

Parobrod „Napried“ je u 1913. godini pozitivno poslovao, i u toj je godini karatistima isplaćeno 56.184,07 kruna<sup>10</sup>. Za razliku od te godine, 1914. godine parobrod „Napried“ je zabilježio gubitak u iznosu od 2.459,12 kruna<sup>11</sup>. Brod je bio dosta star i bilo je prijedloga da se proda jer nije imao rezervni fond, ali do toga nije došlo.

S obzirom na početak Prvog svjetskog rata bilo je realno očekivati sve teže poslovanje. Do tereta nije bilo lako doći, pomorski promet bio je sputavan ratnim zbivanjima, a visoki troškovi osiguranja parobroda dodatno su sputavali brodare u njihovoj želji za ostvarivanjem boljih poslovnih rezultata. S obzirom na poteškoće u poslovanju parobroda, poželjno je bilo smanjiti troškove poslovanja u njegovu administrativnom dijelu i broj članova uprave. Da bi se ostvarilo racionalnije poslovanje bio je zahtjev za pretvorbu Društva iz karatnog u dioničarsko društvo, što se nije dogodilo. To bi omogućilo suvlasnicima parobroda veću sigurnost u poslovanju. Iz zapisa s Glavnih godišnjih skupština,

<sup>10</sup> Državni arhiv Dubrovnik (dalje u tekstu DAD), inventarski fond parobrodarskog društva (dalje u tekstu i. f. p. d.) »Napried«, Kutija 5., E. LVI/2, 19.

<sup>11</sup> DAD, i. f. p. d. »Napried«, Kutija 5., E. LVI/2, 20.

primjećuje se da su prijedlozi o smanjenju troškova redovito dolazili od strane malih karatista, dok su članovi Uprave, koji su bili nositelji najvećeg broja glasova u odlučivanju gotovo redovito odbijali ovakve prijedloge, vjerojatno iz osobnih interesa, jer su prema pravilniku bili dobro nagrađeni za svoj položaj i dio posla koji su odrađivali. Nadalje, vrlo je zanimljivo da po karatnom obliku vlasništva, karatisti jednoga parobroda nisu praktički imali nikakve obveze prema sudbini karatista drugog parobroda, iako se radilo o parobrodima istog parobrodarskog društva. Prve dvije godine poslovanja, za Prvog svjetskog rata, donijele su i veliki problem u osiguravanju dostatnog broja posade na parobrodima, zato je bila dobra pomorska praksa u Dubrovniku, davanja novčanih subvencija u obrazovanje novih pomoraca. Naime vrlo često se znalo dogoditi, u vrijeme rata, da zbog obveza regrutiranja u vojne postrojbe zaraćenih strana, zapovjednici brodova nisu mogli osigurati dovoljan broj posade za plovidbu.

### PAROBROD „GALEB“ / Steamship „Galeb“

U kolovozu 1895. godine Društvo kupuje svoj drugi parobrod, „Galeb“, pozivnog znaka „H J N V“. To je bio parobrod od 1.818brt (1.118nrt), dug 80,50m, širok 10,92m i visok 6,5 m, izgrađen te godine u Campbeltownu. Za luku upisa i pripadnosti odabran je Dubrovnik, a na brodu je radilo 18 članova posade. Kao njegovi vlasnici iskazani su Eugen Drašković i 56 drugih suvlasnika.<sup>12</sup> Lokalno stanovništvo obavješteno je da je „Skup gragjanja kupio je u Engleskoj parobrod od 2800 tonaleta u vrijednosti od 230.000 fior. Nadjeli su mu ime „Galeb““<sup>13</sup>

Parobrod „Galeb“ doživio je manju havariju nasukanja kod Montevidea, s „nešto štete“<sup>14</sup>

Valja napomenuti, da je upraviteljima parobroda bio dosta zahtjevan posao pronalaska pogodnih brodogradilišta ili remontnih centara koji su mogli izvršiti bilo manje ili veće popravke na postojećim parobrodima. Kad se tome doda činjenica, da su najčešći kvarovi na parobrodima bili

kvarovi pogonskog stroja, tim je ta potraga, bila još teža. „Ono što nisu mogli izgraditi hrvatski brodograditelji, jer se gradnja parobroda tek uhodavala, naši su brodari nabavljali u Trstu, Engleskoj i drugdje, želeći u pomorskom prometu, koliko je to uopće bilo moguće za tadašnje prilike, pratiti suvremene trendove.“<sup>15</sup> Ipak, kad je to bilo potrebno na našoj obali, naši su parobrodi za takve potrebe najviše koristili usluge brodogradilišta koja su bila smještena na sjevernom Jadranu, točnije Trst, Rijeka i Mali Lošinj, a nešto kasnije Split i Trogir.

„U razdoblju od 1885. pa do 1902. godine u splitskom pomorskom okružju popravljeno je bilo 58 parobroda s ukupno 1.373 nrt. Prosječna tonaža je prema tome iznosila oko 23,7 nrt. Ukupna vrijednost izvršenih popravaka bila je 41.272 forinte. Na prvom mjesto i po broju i po vrijednosti popravaka dolazio je Trogir, za njim sljedi Split, a na posljednjem mjestu Zadar.“<sup>16</sup> Nešto kasnije, u „razdoblju od 1902. pa do 1912. godine u Trogiru se popravilo 37, u Zadru 16, u Splitu 29, u Korčuli 13, u Gružu 16, a u Rovinju 9 parobroda.“<sup>17</sup>

Iz navedenih podataka vidljivo je da naša brodogradilišta i remontni centri nisu bili u stanju prihvatiti velike poslove održavanja, pogotovo ne većih parobroda, zato su priliku za popravak svojih parobroda radije tražili u nekim većim brodogradilišnim i remontnim centrima, bilo u lukama sredozemlja ili atlantika.

U 1898. godini broj karatista parobroda „Galeb“ povećao se na 57, a njih je zastupao Eugen Drašković, dok je te godine zapovjednik broda bio kap. Stjepan Golubović.<sup>18</sup> Sljedeće godine broj karatista povećao se na 59.<sup>19</sup>

Usporedbom broja karatista parobroda „Napried“ s brojem karatista parobroda „Galeb“, zapaža se činjenica da je za nabavku parobroda „Galeb“ trebalo udružiti gotovo dvostruki broj ulagača u usporedbi s kupnjom prvoga parobroda. Tendencija rasta broja karatista, govori o činjenici da nije bilo lako okupiti veća novčana sredstva za nabavu novoga parobroda, te da će

<sup>15</sup> Mithad Kozličić, *Hrvatsko brodogradništvo*, Književni krug Split, AGM Zagreb, 1993, 227.

<sup>16</sup> Oliver Fijo, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878-1918*, Jugoslavenska akademija znanosti u umjetnosti, Zadar, 1962., 170.

<sup>17</sup> Oliver Fijo, nav. dj. 171.

<sup>18</sup> Annuario Marittimo 1898., tabl. XXIII.

<sup>19</sup> Annuario Marittimo 1899., tabl. XXI.



se za novčane uloge u kupnji novih parobroda trebati dobro potruditi u angažiranju svih poduzetnih ljudi u dubrovačkom kraju.

Pri kraju 1896. godine parobrodi parobrodarskog društva „Napried“, nalazili su se u sljedećim pomorskim lukama:

Parobrodom „Galeb“ zapovjedao je kapetan Golubović, radi leda nije mogao uploviti u luku Odesa, gdje je trebao ukrcati ¾ tereta te je zbog toga 24. studenog morao skrenuti u usputnu luku Sebastopolj, gdje je nadopunio ostatak predviđenog tereta za luku Marseille.<sup>20</sup> Na dan 9. prosinca, brod je isplovio iz Carigrada za St. Louis i Marseille s teretom žita iz Odesa i Teodosije, dok se parobrod „Napried“ kojim je zapovjedao kapetan Antun Skurić, očekivao u Marseille, s teretom žita iz Berdianske.<sup>21</sup> Dana 18. prosinca, iste godine, parobrod „Galeb“ uplovio je u luku St. Louis du Rhone s teretom žita iz Odesa i Teodosije.<sup>22</sup> Nakon iskrcaja dijela tereta u St. Louisu do Rhone, „Galeb“ je 20. prosinca uplovio u Marseille, gdje je iskrcao preostali dio tereta žita. Potom je nastavio za Rijeku, prazan.<sup>23</sup>

Navedeni podaci govore da su luke Crnoga mora vrlo često bile nedostupne brodovima u zimskom razdoblju, jer su iste zbog jako niskih temperatura bile okovane ledom, pa im se nije moglo pristupiti u slobodnoj plovidbi brodom. Zbog toga se vrlo često u tim slučajevima tražila prva najbliža luka dostupna za prihvati iste vrste tereta. Led nije predstavljao samo problem kod ulaska brodova u takve luke, mnogo veća opasnost za brodove, toga vremena, je bila pristići u luku, u kojoj bi nakon nekoliko dana niskih temperatura brodovi prosto bili zarobljeni „okovani“ ledom, te ne bi bili u mogućnosti isploviti. Također se znalo dogoditi, da nikakve radnje oslobađanja broda iz leda ne bi bile dostatne da se brod oslobodi, već bi trebalo čekati toplije vremenske prilike, da led popusti, kako bi brod mogao isploviti. Led je zadavao velike probleme posadi broda (u održavanju brodskih uređaja u ispravnom stanju). I danas, na modernim brodovima, led predstavlja veliki problem u operativnom radu s

brodskim uređajima i sustavima, za pretpostaviti je samo s kakvim su se mukama susretali, u tim okolnostima, pomorci tadašnjih parobroda.

U siječnju 1897. godine parobrodi Društva „Napried“, „Galeb“ i „Napried“ nalazili su u sljedećim lukama. Parobrod „Galeb“ otputovao je 30. prosinca iz luke Marseille prema luci Rijeka prazan, dok je „Napried“ krcao teret dužica u Rijeci za Bordeaux.<sup>24</sup> Nakon ukrcanog tereta parobrod je isplovio za Bordeaux, dok je „Napried“ stigao u Bordeaux odakle je nakon iskrcaja cjelokupnog tereta namjeravao ukrcati u istoj luci teret podupirača za željeznice za luku Cardiff.<sup>25</sup>

Parobrodarsko društvo „Napried“, zajedno s drugim parobrodarskim društvima u Dubrovniku, često su novčanim prilozima pomagali mlađem naraštaju učenika opredijeljenih za pomorska zvanja. Tragom te tvrdnje, pronađen je podatak da su dubrovačka parobrodarska društva i to „Dubrovačka Plovidba“, „Napried“, „Unione“, i „Balkan“ priložili 2000 kruna u zakladu za podupiranje djece, koja će se školovati za pomorska zvanja. Davanje novčanih priloga ovakvim zakladama u Dubrovniku bilo je omogućeno i drugim pravnim ili fizičkim osobama.<sup>26</sup>

Parobrod „Galeb“ nalazio se u luci Cardiff gdje je iskrcavao priječnice za željezničke pruge. Nakon iskrcaja tereta planirao je ukrcati ugljen za Trst. „Napried“ je 23. veljače otputovao iz Cardiffa za Trst s teretom ugljena.<sup>27</sup> „Beatrice“ je isplovio iz Hull-a i plovio za Cardiff, gdje je planirao ukrcati teret ugljena za Trst.<sup>28</sup> Nakon iskrcaja tereta u Trstu očekivao je isplovljenje za Berdiansku.<sup>29</sup> Potom je krcao teret žita u Berdijanskoj za Valenciju, dok se parobrod „Galeb“ nalazio na ukrcaju cjelokupnog tereta u Sostougumu za Sredozemno more. „Napried“ je prošao Carigrad s teretom žita za Marseille.<sup>30</sup>

U modernom pomorskom žargonu parobrodi Društva „Napried“ spadaju u kategoriju brodova za prijevoz rasutih ili sipkih tereta, a po načinu plovidbe moglo bi se zaključiti da se radi o tzv. Slobodnoj ili „tramperskoj“ plovidbi, gdje brod mijenja plovidbeni smjer

prema prilikama na pomorskom tržištu. Podaci o vrstama tereta u prijevozu, govore nam da osim žitarica, kao najvažnijeg prehrambenog proizvoda toga vremena, ugljen kao brodski teret zauzima visoko drugo mjesto. Njegova učestalost u prijevozu proizlazi iz činjenice da je u tom vremenu upravo on bio osnovni izvor energije, kako za cjelokupnu industrijsku proizvodnju, tako i kao jedino gorivo za pokretanje samih parobroda. Zato i nije čudno da se ugljen pojavljuje kao teret na gotovo svim plovidbenim pravcima.

### PAROBROD „BEATRICE“/ *Steamship „Beatrice“*

Tijekom 1896. godine karatisti Društva marljivo skupljaju kapital za nabavu svojega trećeg broda koji je kupljen u ožujku 1897. godine.

Bio je to rabljeni parobrod izgrađen 1888. u Sunderlandu. Imao je 2.227 bрт (1.393 nrt). Dužina mu je iznosila 88,11 m, širina 11,46 m, a visina 5,53 m.“ Dobio je ime „Beatrice“ s pozivnim znakom „H C S D“, a luka upisa bila je Dubrovnik; na brodu je radilo osamnaest članova posade. Prvi zapovjednik bio je kap. Vito Vlaić Pendo. Karatne udjele u ovome parobrodu posjedovalo je 40 osoba, a zastupao ih je Mato Marinović.<sup>31</sup>

Prema tjednom listu Crvena Hrvatska parobrod „Beatrice“ koštao je svoje karatiste 13.350 lira šterlina, a mogao je postići brzinu od 9,5 čvorova. Istaknuto je i to da je to bio najveći tada parobrod, ne samo u Dubrovniku, nego i u cijelom austrijskoj trgovačkoj mornarici, ako se izuzmu velika parobrodarska društva. Pregled i preuzimanje broda od strane Društva obavio je kap. Mato Marinović. Prema njegovoj odluci za prvog zapovjednika parobroda „Beatrice“ određen je kap. Vlaić Pendo.<sup>32</sup>

Povodom prvog dolaska parobroda „Beatrice“ u Dubrovnik, kap. Palunko blagoslovio je brod, ispred velikog mnoštva zainteresiranih građana Dubrovnika, koji su pohitali vidjeti novi parobrod Društva „Napried“. Istoga je dana otputovao za Trst.<sup>33</sup>

Ovaj parobrod imao je 42 suvlasnika, a zastupao ih je Mato Marinović. Troškovi kupnje i opremanja parobroda „Beatrice“

<sup>20</sup> Crvena Hrvatska, br. 48, 28. XI. 1896., 3.

<sup>21</sup> Crvena Hrvatska, br. 50, 12. XII. 1896., 3.

<sup>22</sup> Crvena Hrvatska, br. 51, 19. XII. 1896., 3.

<sup>23</sup> Crvena Hrvatska, br. 52, 24. XII. 1896., 3.

<sup>24</sup> Crvena Hrvatska, br. 1, 2. I. 1897., 3.

<sup>25</sup> Crvena Hrvatska, br. 4, 23. I. 1897., 3.

<sup>26</sup> Crvena Hrvatska, br. 49, 8. XII. 1898., 3.

<sup>27</sup> Crvena Hrvatska, br. 9, 27. II. 1897., 3.

<sup>28</sup> Crvena Hrvatska, br. 15, 10. IV. 1897., 3.

<sup>29</sup> Crvena Hrvatska, br. 19, 8. V. 1897., 3.

<sup>30</sup> Crvena Hrvatska, br. 21, 22. V. 1897., 3.

<sup>31</sup> Annuario Marittimo 1898., tabl. XX.

<sup>32</sup> Crvena Hrvatska, br. 12, 20. III. 1897., 3.

<sup>33</sup> Crvena Hrvatska, br. 18, 1. V. 1897., 3.



P/B „Beatrice“, ulje na platnu E. Adama, 1900.  
S/S „Beatrice“, oil on canvas E. Adam 1900

iznosili su 163.200 fiorina.<sup>34</sup> Suvlasnici parobroda »Beatrice« bili su: s četiri karata Federiko Glavić; s po jedan karat Lovro Ćurlica, Božo Gracić, i Uroš Lombardić; s 0,75 karata Paula Bottner; s po 0,5 karata Božo Banac, Frano Boršnik, Ivo Bogojević, Baltazar Bogišić, Gabrijela Krilanović, Teodor Drenning, Eleonora ud. Fuhrman, Nikola Gjick, Ines Hreljanović, Miho Iveta, Lukrecija Katić, Luka Kravarović, Mato Marinović, dr. Matija Gracić, dr. Salamon Mandolfo, nasljednici Petra Negrini, dr. Petar Nikolorić, Božo Pilato, Katica Potočnjak, Antun Potočnjak, Malvina Potočnjak, Ivo Papi, Katarina Reidel, Vicko Savinović, Ana Šimunović, dr. Nikola Svilokos, Marija Szomer, Marija Učović r. Gracić i Nikola Učović; s po 0,25 karata Vlaho Klečak, Ivo Cvitanić, Vlaho Matijević, Mirjana Matijević, Antun Skurić, Ida Szeme, Božidar Tripković i Vicko Savinović.<sup>35</sup>

Uspoređujući nabavnu cijenu novoizgrađenog parobroda „Galeb“ i nabavnu cijenu rabljenog parobroda „Beatrice“, vidljiva je velika razlika, koja je nagnala vodeće ljude u Društvu da posegnu za kupnjom rabljenih parobroda, kako bi što brže umnožili svoju trgovačku flotu. Ovako niske cijene rabljenih parobroda osiguravale su i lakšu mogućnost Društvu da prikupi dostatna sredstva za nabavu novog parobroda. Iz popisa ulagača, vidljivo je da je svega četrdeset dva karatista bilo dostatno da ulože svoja sredstva u novi parobrod. Među njima se isticao Federiko Glavić

koji je bio jedan od vodećih ulagača u svim parobrodima Društva. Kao i kod prethodna dva parobroda, karatisti ovoga parobroda uglavnom su bili ljudi iz dubrovačkog kraja.

Na redovitoj Glavnoj godišnjoj skupštini karatista parobroda „Beatrice“ od 7. ožujka 1908.<sup>36</sup>, kojoj su nazočili predsjednik skupštine Mato Marinović, kap. Božo Banac, dr. Vlaho Matijević, Federiko Glavić, i Rajmund Negrini, upravitelji i karatisti kap. Mato Katičić, dr. Mato Gračić, Božo Gračić, Božo Pilato, i kap. Ivo Papi. Skupštini je, što osobno, što po punomoćima, prisustvovalo 12 karata i tri osmine s ukupno 46 glasova.

Parobrod „Beatrice“ je u 1907. imao prihod u iznosu od 144.603,33 kruna. Od raznih prihoda i subvencija, kamata u banci je narasla na 29.495,36 kruna. Od dobiti za troškove osiguranja plaćeno je 46.901,98 kruna, a karatistima je isplaćeno 28.800,00 kruna. Ostatak na računu bio je podijeljen tako da je upravi na račun tantijema isplaćeno 669,85 kruna, revizorima 200 kruna, rezervnom fondu pridodan je iznos od 1.425,00 kruna. tako da je isti narastao na 95.000,00 kruna, dok je iznos od 3.556,04 kruna prenesen na račun za iduću godinu. Na skupštini su izabrani i novi upravitelji parobroda za 1908.: kap. Mato Marinović, Federiko Glavić, dr. Vlaho Matijević, Rajmund Negrini i Božo Pilato te revizori kap. Ivo Papi i dr. Mato Gračić.

Iz navedenih podataka o poslovnim rezultatima broda u 1907. godini ističe se veliki iznos plaćen za trošak osiguranja

parobroda, dok je zamjetan i veliki iznos naraslog rezervnog fonda. Treba naglasiti da u pravilnicima o udruživanju nigdje nije pronađen princip po kojem bi se izdvajala novčana sredstva u rezervni fond. Prema tome, ostaje nam da zaključimo da su sredstva u rezervni fond raspoređivana na temelju procjene njegove dotadašnje visine, ostvarene ukupne dobiti po završnom godišnjem računu i na temelju predviđenih budućih troškova dotičnoga parobroda. Upravitelji svakog parobroda radili su završne godišnje obračune te su tako i sami oni procjenjivali visinu sredstva izdvojenih u rezervni fond za dotičnu godinu.

Na redovitoj Glavnoj godišnjoj skupštini karatista parobroda „Beatrice“ 8. ožujka 1909.<sup>37</sup>, kojoj su nazočili predsjednik skupštine Rajmund Negrini, dr. Vlaho Matijević, Federiko Glavić, i Božo Pilato i brojni karatisti, kao i njihovi opunomoćenici, poslovanje broda „Beatrice“ izgledalo je ovako. Osobno i po punomoćima prisustvovalo je 15 karata i tri osmine s ukupno 61 glasom. I ovoga puta je prihvaćeno izvješće o poslovanju broda s prijedlogom da se odredi nagrada agentu za ukrcaj tereta u 1908. i sljedećoj godini u visini od dvadeset helera za svaku tonu ukrceanog tereta. Oba prijedloga su jednoglasno usvojena.

Na skupštini su izabrani i novi članovi uprave za 1909., dr. Antun Pugliesi, dr. Vlaho Matijević, Rajmund Negrini, Božo Pilato i Federiko Glavić. Pored toga su izabrani i revizori za sljedeću godinu, kap. Ivo Papi i dr. Mato Gračić. Dr. Pugliesi je predložio da se imenuje odbor revizora koji će pregledati račune iz svih prethodnih godina. Ovaj prijedlog je usvojen s većinom glasova.

Dr. Pugliesi je također predložio da se za opunomoćenika ovog parobroda pri pomorskoj vladi u Trstu imenuje upravitelj Rajmund Negrini. Božo Banac je predložio dva opunomoćenika, i to Mata Marinovića i Rajmunda Negrinija. Dr. Matijević je također predložio da se uz Rajmunda Negrinija imenuje i drugi predstavnik kod pomorske vlade te u slučaju da je jedan od predstavnika spriječen, interese parobroda može zastupati drugi predstavnik. Ovaj zahtjev dr. Vlaho Matijevića je jednoglasno prihvaćen.

Primjetno je da se u ovim podacima, s Glavne godišnje skupštine, ne nalaze brojčani podaci o poslovanju parobroda

<sup>34</sup> Ivo Perić, nav. dj. 174., bilj. 232.

<sup>35</sup> Ivo Perić, nav. dj. 174. bilj. 232.

<sup>36</sup> DAD, i. f. p. d. »Napried«, Kutija 8., E. LVI/1, 10.

<sup>37</sup> DAD, i. f. p. d. »Napried«, Kutija 8., E. LVI/1, 11.

u protekloj godini. U dotičnom zapisniku samo je naznačeno da su izvješća podijeljena svim nazočnima na skupštini. Ovakav princip informiranja karatista o poslovanju parobroda bila je iznimka, koja se teško može objasniti, pa je možda zato i opravdan zahtjev nekih od karatista, da zatraže kompletnu reviziju poslovanja parobroda „Beatrice“. Za revizore poslovanja, u ovom slučaju su izabrani oni karatisti koji nisu dotad bili revizori, niti je itko od njih bio upravitelj toga parobroda.

Na redovitoj Glavnoj godišnjoj skupštini karatista parobroda „Beatrice“ održanoj 19. srpnja 1913.<sup>38</sup> nazočni su bili: predsjednik skupštine Rajmund Negrini, dr. Vlaho Matijević, Federiko Glavić, Božo Pilato upravitelj te karatisti dr. Ivo Dequilli, dr. Mato Gračić, dr. Baldo Bogojević i Pero Banac. Osobno i po punomoćima prisustvovalo je 12 karata i jedna osmina karata.

Parobrod „Beatrice“ je u 1912. godini imao prihod od 267.548,64 kruna. Kada se tomu doda 3.897,40 kruna iz preostale 1911. godine što zajedno iznosi 271.446,04 kruna. Dobitak opterećen osiguranjem broda iznosio je 100.430,92 kruna. Iz bilance proizlazi da se za parobrod naplatilo 126.800,00 kruna, kojem se dodao rezervni fond u iznosu od 42.706,86 kruna, što je ukupno iznosilo 169.506,86 kruna. Dobit za godinu 1912. iznosila je 100.430,92 kruna, od koje je isplaćeno karatistima 74.373,10 kruna a osiguranje 9.626,90 kruna, te je ostatak iznosio 16.430,92 kruna. Pored toga naplaćeno je od osiguranja 22.252,08 kruna te je saldo iznosio 38.683,00 kruna. Od ovoga iznosa isplaćeno je upravi na račun tantijema 1.448,12 kruna, te revizorima 200 kruna. Ostatak u iznosu od 37.034,88 kruna kad se podijeli na dvadesetčetiri karata iznosio je 1.543,12 kruna po karatu. Kad se saldo od 38.683,00 kruna pridoda 169.506,86 kruna, daje ukupno iznos od 208.189,86 kruna.

Spomenuti podaci govore nam da da je parobrod „Beatrice“ od 1908. do 1913. godine ostvario dobre poslovne rezultate i da je najveću dobit ostvario predratne godine 1913., kada je vladala konjunktura u parobrodarstvu. Međutim, puno zanimljivije za poznavatelje brodarskog poslovanja je istaknuti podatak kako su se donosile odluke o visini dodijeljenih nagrada agentima tereta, u današnjem

žargonu brokerima, koji su postojali i u ondašnje vrijeme, a čiji je isključivi posao bio pronaći teret za prijevoz ugovorenom brodaru. Za pretpostaviti je da su postojale dogovorene nagrade za dotični posao koje su se dulje vrijeme primjenjivale i da se o njima nije raspravljalo, osim u slučaju ako ih se nije htjelo mijenjati. Napomenuti je da se do danas zadržao u pomorskom poslovanju sličan način nagrađivanja za agente tereta, s tom razlikom što se danas ona najčešće ugovara u postotku od vrijednosti tereta.

Kretanje parobroda Parobrodarskog društva „Napried“ u drugoj polovici 1897. izgledalo je ovako.

Parobrod „Beatrice“ je 9. lipnja uplovio u Valenciu s teretom žita kojeg je doveo iz Sostouguna.<sup>39</sup> Iste je godine početkom srpnja bio na putu iz Aleksandrije nakrcan teretom boba te je 5. srpnja prošao Alžir. „Galeb“ je 4. srpnja prošao Carigrad, nakrcan žitom iz Azova za Gibraltar, dok je parobrod „Napried“ putovao iz Azova u Gibraltar također nakrcan žitom.<sup>40</sup> Parobrod „Beatrice“ nalazio se na putovanju iz Pormana za Trst s teretom rude.<sup>41</sup> U 1907. godini ukupni broj karatista parobroda „Beatrice“ iznosio je četrdesetjedan, a zastupao ih je Mato Marinović.<sup>42</sup>

Iz navedenih podataka o kretanju parobroda Društva u 1897. godini da se zaključiti da je u prijevozu tereta i dalje dominiralo žito, koje se najčešće krcalo u Crnomorskim lukama, a određišta toga tereta uglavnom je bila zapadna obala Mediterana. U proizvodnji i izvozu drugih prehrambenih proizvoda, u ovom slučaju boba, posebno se ističu afričke luke Sredozemlja, među kojima je prednjačila Aleksandrija, kao glavna izvozna luka i mnogih drugih poljoprivrednih proizvoda. U DAD-u se čuva dobro očuvana arhivska građa ovoga parobroda, iz kojih izdvajamo: potvrdu o oznaci nadvođa za parobrod „Beatrice“<sup>43</sup> i obračun prihoda i rashoda

jednog od putovanja.<sup>44</sup>



Potvrda o oznaci nadvođa parobroda „Beatrice“  
Certificate on position of freeboard lines for s/s „Beatrice“

| Credito                 |           | Debito                    |           |
|-------------------------|-----------|---------------------------|-----------|
| Spese in conto generale |           |                           | 366,57    |
| di Assicurazioni        | 1892,50   | di Assicurazioni          | 2.170,52  |
| di Banca e conto        | 361,40    | di Banche per commissioni | 46,57     |
| di Carichi              | 30,81     | di Carichi e Portuali     | 57.348,57 |
| di Carichi              | 202,20    | di Carichi                | 676,20    |
| di Carichi              | 187,70    |                           |           |
| di Carichi              | 46.912,50 | di Carichi                | 6.912,50  |
| di Carichi              | 99,32     |                           | 53.66,57  |
| di Carichi              | 177,11    |                           | 180,62    |
| di Carichi              | 9.975,11  |                           | 3.687,36  |
| di Carichi              | 337,36    |                           |           |
| di Carichi              | 42,02     |                           |           |
| di Carichi              | 63.191,69 |                           | 65.191,69 |
| Credito                 |           |                           |           |
| Spese port.             | 6.757,50  | di Carichi                | 19,11     |
| di Carichi              | 1.836,79  | di Carichi                | 2.718,22  |
| di Carichi              | 1.497,04  | di Carichi                |           |
| di Carichi              | 2.969,28  | di Carichi                |           |
| di Carichi              | 3.854,61  | di Carichi                |           |
| di Carichi              | 9.747,80  | di Carichi                |           |
| di Carichi              | 1.778,50  | di Carichi                | 12.84,96  |
| di Carichi              | 74,46     |                           |           |
| di Carichi              | 73,12     |                           |           |
| di Carichi              | 912,61    |                           |           |
| di Carichi              | 267,36    |                           |           |
| di Carichi              | 368,76    |                           |           |
| di Carichi              | 302,18    |                           |           |

Obračun prihoda i rashoda parobroda „Beatrice“ za putovanje Tolone, Braila-Volo – Marsiglia  
Income and expenditure account for s/s „Beatrice“ on the voyage Tolone, Braila-Volo – Marsiglia

<sup>44</sup> Prilog 2., primjer obračuna prihoda i rashoda parobroda »Beatrice« za putovanje br. 5 u trajanju od 18. srpnja 1909. do 29. kolovoza 1909. Putovanje je izvršeno na relaciji Tolone, Braila – Volo – Marsiglia, s teretom žitarica. Navedeni obračun za svako putovanje vodio je brodski zapovjednik pa ga je sloa i upravi Društva.

<sup>38</sup> DAD, i. f. p. d. »Napried«, Kutija 8., E. LVI/1, 14.

<sup>39</sup> Crvena Hrvatska, br. 24, 12. VI. 1897., 3.

<sup>40</sup> Crvena Hrvatska, br. 28, 10. VII. 1897., 3.

<sup>41</sup> Crvena Hrvatska, br. 49, 11. XII. 1897., 3.

<sup>42</sup> Annuario Marittimo 1907., tabl. XVII.

<sup>43</sup> Prilog 1., Potvrda o oznaci nadvođa za parobrod »Beatrice«, koju je izdao Lloyd Registar brodova u Londonu dana 4. svibnja 1906., a u skladu s odredbama zakona »Merchant Shipping Act« iz 1894. godine. Potvrdom se daje i precizira točno mjesto na brodu na kojemu se mora nalaziti oznaka nadvođa i oznaka maksimalnih teretnih vodnih linija za pojedina vremenski i geografski određena područja plovidbe. Potvrda vrijedi za navedeni parobrod za vrijeme dok on plovi u navedenoj kategoriji plovidbe.



## PAROBROD „PRAZATTUS“/ Steamship „Prazattus“

Potaknuta dobrim poslovnim rezultatima parobroda „Beatrice“ i njegovom relativno niskom nabavnom cijenom, uprava Parobrodarskoga društva „Napried“ odlučuje se za kupnju još jednog rabljenoga parobroda u kategoriji duge plovidbe. Dogodilo se to samo godinu dana nakon što je kupljen prethodni parobrod.

Bio je to četvrti parobrod Društva kupljen u ožujku 1898. godine, kad su ga kapetani Mato Marinović i Antun Skurić preuzeli u Sunderlandu. Brod je dobio ime „Prazattus“ po latiniziranom obliku imena Miha Pracata. Kao i obično, Dubrovčani su glasno negodovali povodom izbora imena novoga parobroda. Smatrali su da je izvorno ime Miho Pracat puno poznatije u svijetu nego novoformirano ime, pa time i pogodnije za izbor imena. Razloge takvog postupka uprave tražili su u činjenici da je u Društvu postojalo nekoliko talijanaša.<sup>45</sup>

Parobrod „Prazattus“, pozivnog znaka „H Q G S“, bio je polovni parobrod koji je dotad plovio pod engleskom zastavom i s imenom „Oakley“. Izgrađen je 1892. u Stocktonu. Imao je 2.623 brt (1.648 nrt) i jačinu parostroja od 1.000 KS. Dužina mu je bila 93,87 m, širina 12,48 m, a visina 5,85 m. Na brodu je radilo 18 članova posade. Luka upisa bila je Dubrovnik. U početku postojanja suvlasničke udjele u brodu imalo je 55 karatista, koje je zastupao Mato Marinović.<sup>46</sup>

U 1906. godini udjele u ovome parobrodu posjedovalo je 56 karatista koje je i dalje zastupao Mato Marinović, a kap. Stjepan Golubović bio je zapovjednik broda<sup>47</sup>, dok je 1912. godine broj karatista društva narastao na 60.<sup>48</sup>

Valja istaknuti da su parobrodi ovoga parobrodarskog društva, pa tako i ovog parobroda, bili uglavnom opremljeni parnim strojem koji je nosio oznaku T. 3cyl, koja je predstavljala trocilindrični parni stroj.<sup>49</sup> Za razliku od generacija prethodnih parnih strojeva, oznake C. 2cyl compound, koji su se ugrađivali na generaciji starijih parobroda, ovi parni strojevi odlikovali su se boljom ekonomičnošću, dakle manjom

potrošnjom pogonskog goriva (ugljena) i samim time većim skladišnim prostorom i manjim mrtvim težinama. Ovi stojevi razvijali su veću snagu, a time i veće brzine. Imali su bolju iskoristivost pare kao pogonskog sredstva. Strojevi ove generacije imali su veću pouzdanost, pa su se lakše i jednostavnije održavali. Naravno valja istaknuti da su se ovakvi strojevi bili i nešto složenije tehničke izvedbe. Umjesto dva cilindra, imali su tri, što je povećalo veličinu stroja i strojarnice. Samim time ovakvi strojevi tražili su i nešto brojniju i boje osposobljenu posadu stroja, a to je u najmanjoj mjeri zahtjevalo, posjedovanje čistača, mažača i vođe stroja koji je morao dobro poznavati principe rada parnog stroja. Nerijetko je bio slučaj da su se na našim parobrodima ukrcavali članovi posade stroja koji su bili stranci, a sve radi nedostatka stručno osposobljenog kadra službe stroja.

Prilikom svakog dolaska domaćih parobroda u Dubrovnik, priređivane su prigodne svečanosti, na kojima je vrlo često prisustvovao veliki broj građana. Jedan takav doček održan je pri dolasku novog parobroda „Prazattus“ u Grušku luku, na kojem je bilo nazočno veliko mnoštvo građana, ali i uglednih ljudi iz Uprave Društva i javnoga života grada. Svečanost je priredila Uprav Društva „Napried“, na kojoj je brod blagoslovljen, a veliki broj nazočnih ljudi bio je prigodno i počašćen. Iste večeri brod je pod zapovjedništvom kap. Skurića otplovio put Trsta.<sup>50</sup>

Poslovanje parobroda „Prazattus“ 1913. lijepo se uočava iz podataka na redovitoj Glavnoj godišnjoj skupštini karatista održanoj 3. ožujka 1914. godine.<sup>51</sup> Skupštini su nazočili: predsjednik Rajmund Negrini, upravitelji dr. Vlaho Matijević, Federiko Glavić i kap. Ivo Kraštopil, te karatisti Niko Bjelovučić, kap. Eugenij Radeaglia, dr. Mato Gračić, Jovo Berdović, kap. Ivo Papi, Luka Pehovac, dum. Ivo Marinović, Božo Banac i Pero Banac. Skupštini je osobno i po punomoćima prisustvovalo osamdeset i osam osmina karata, što je iznosilo 11 karata.

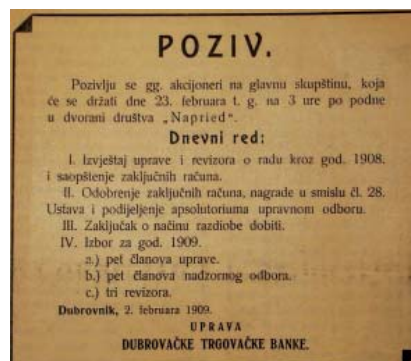
Parobrod „Prazattus“ je u 1913. godini imao prihod u iznosu od 246.876,02 kruna, a dobit je iznosila 114.732,19 kruna. Od dobiti za troškove osiguranja plaćeno je 15.281,25 kruna, a karatistima je isplaćeno 56.718,75. Izračun u iznosu od 41.732,19 kruna bio je podijeljen tako

da je upravi na račun tantijema isplaćeno 1139,06 kruna. Revizorima je isplaćeno 200 kruna, a u rezervni je fond uplaćeno 35.000,00 kruna, dok je ostatak u iznosu od 6.393,13 kruna prenesen na račun za iduću godinu.

Rezervni fond koji je u 1912. godini iznosio 36.000,00 kruna, narastao je kamatom u 1913. godini na 37.763,63 kruna. Od tog iznosa potrošeno je 37.639,82 kruna za izvanredne popravke parobroda, tako da je rezervni fond spao na 123,81 kruna. Zbog toga je za tu godinu uplaćeno u njega 35.000,00 kruna.

Na skupštini su izabrani i novi upravitelji parobroda za 1914. godinu: Rajmund Negrini, dr. Vlaho Matijević, dr. Antun Pugliesi, Federiko Glavić i kap. Ivo Kraštopil. Valja naglasiti da su članovi uprave i revizori na sjednicama birani uz pomoć ceduljica. Revizori za sljedeću godinu su bili dr. Mato Gračić, i Božo Banac.

Božo Banac predložio da se u dnevni red za sljedeću godišnju skupštinu postavi pitanje o smanjenju članova uprave i da se za ovu poslovnu godinu da pomoć u iznosu od 50 kruna „Jubilarnoj zakladi za početnike u pomorstvu“. Također, predlaže upravi da se izradi osnova kojom bi se brod „Prazattus“ zajedno s ostalim parobrodima Parobrodarskog društva „Napried“, transformirao u dioničko društvo.



Pozivni oglas Glavne skupštine Parobrodarskog društva „Napried“  
*Announcement of the session of the General Assembly of the Steamship Company „Napried“*

Poslovanje parobroda „Prazattus“ 1914. lijepo se može pratiti iz podataka o kojima se raspravljalo na redovitoj Glavnoj godišnjoj skupštini karatista, održanoj 20. ožujka 1915. godine.<sup>52</sup> O poslovanju broda raspravljali su nazočni

<sup>45</sup> Ivo Perić, nav. dj. 174. bilj. 235.

<sup>46</sup> Annuario Marittimo 1899., tabl. XXIX.

<sup>47</sup> Annuario Marittimo 1906., tabl. XXX.

<sup>48</sup> Annuario Marittimo 1912., tabl. XXXIII.

<sup>49</sup> Trocilindrični parni stroj je parni stroj s tri cilindra u kojemu mehaničko djelovanje pare počinje u manjem a završava u većem cilindru, najčešće s dodanim kondenzatorom pare. Vidi, *The Advent of Steam – The Merchant Steamship before 1900.*, 106.

<sup>50</sup> Dubrovnik, br. 21, 22. V. 1898., 3.

<sup>51</sup> DAD, i. f. p. d. »Napried«, Kutija 7., E. LVI/2, 34.

<sup>52</sup> DAD, i. f. p. d. »Napried«, Kutija 7., E. LVI/2, 35.

predsjednik skupštine Rajmund Negrini, upravitelji Federiko Glavić, dr. Vlaho Matijević i kap. Ivo Kraštopil, karatisti Iva Stjepović – Dabrović, Tomo Glavić, Niko Bjelovučić, Božo Banac, kap. Ivo Papi, kap. Eugenije Radeaglia, dr. Baldo Martecchini, Jovo Berdović i dum. Ivo Marinović. Skupštini je osobno i po punomoćima prisustvovalo devedeset osmina karata, što je iznosilo jedanaest i dvije osmine karata.

Parobrod je u 1914. godini imao prihod u iznosu od 162.228,22 kruna, a dobit je iznosila 1411,69 kruna, koje su bile prenesene na novi račun za sljedeću godinu. Rezervni fond koji je u 1913. godini iznosio 35.123,81 kruna, narastao je kamatom u 1914. godini na 36.345,17 kruna.

U raspravi dr. Baldo Martecchini i dum. Ivo Marinović nisu se složili s bilancom poslovanja, jer je, po njihovu mišljenju, parobrod jako malo zaradio tijekom poslovne godine, a nasuprot tome, plaća članovima uprave se povećala, iako oni imaju i prihode od tantijema. Ipak, nadglasavanjem je usvojeno izvješće o poslovanju parobroda za navedenu poslovnu godinu, uz dva glasa protiv.

Dr. Baldo Martecchini predložio je da se promijene odredbe o broju članova uprave iz društvenog pravilnika. On je predložio da budu izabrana tri upravitelja i dva zamjenika, da se od tih pet članova, svake godine moraju izmijeniti dva i da se pri imenovanju uzmu u obzir najjači karatisti. Glasovanjem je ovaj prijedlog prihvaćen. Novi upravitelji parobroda za 1915. godinu su: Rajmund Negrini, dr. Vlaho Matijević i kap. Ivo Kraštopil, a zamjenici dr. Baldo Martecchini i dum. Ivo Marinović, te revizori kap. Ivo Papi i Jovo Berdović.

Dr. Baldo Martecchini predložio je da se, s obzirom na velike troškove uprave, parobrodarska društva „Napried“, „Zora“ i „Unione“, ujedine u jedno društvo, pri čemu bi svako društvo zadržalo svoju neovisnost. Prijedlog je glasovanjem odbijen, kao i njegovi prijedlozi da se za svaki parobrod odredi paušal u iznosu od 1000 kruna za upravljanje brodom, tako da bi se time smanjio trošak plaćanja činovnika koji je tada iznosio 2500 kruna (i da ne mogu biti u isto vrijeme i činovnici).

Iz navedenih podataka, može se primjetiti da o poslovnim rezultatima dotičnog parobroda, ovisi i visina isplaćene dobiti svim vlasnicima karatnih

udjela u parobrodu. Ona je bila veća ako su poslovni rezultati broda bili bolji, a osim toga ovisila je i o visini karatnog udjela svakog pojedinog karatista u brodu. Međutim bilo je i godina kada su karatisti ostajali bez ikakvih prihoda. To se redovito događalo kad bi brod ostvario malu konačnu dobit, koja se zbog nedostatne veličine najčešće prenosila u sljedeću obračunsku godinu, a ponekad bi bila prenesena i u Rezervni fond, koji je služio kao izvor sredstava iz kojih su se plaćali izvanredni troškovi broda, poput remonta ili kakvih većih popravaka na brodu.

S ciljem daljnjeg traženja načina kako smanjiti troškove poslovanja, spominje se i prijedlog o ujedinjenju parobrodarskih društava „Napried“, „Unione“ i „Zora“. Posebno se u ovom prijedlogu ističe onaj dio koji govori o potrebi zadržavanja neovisnosti svakog od tih društava, što ukazuje na činjenicu da je prijedlog ujedinjenja bio zasnovan jedino na potrebi za smanjenjem administrativnih troškova poslovanja, navedenih parobrodarskih društava, dok bi operativno poslovanje s brodovima ostalo potpuno neovisno. Ovi podaci, nesumnjivo govore u prilog činjenici o potrebi ujedinjenja ako ne svih onda barem većine parobrodarskih društava u Dubrovniku.

od strane Njemačke nalaze se pod njemačkom kontrolom. Isti je parobrod zadržan pod njemačkom upravom do kraja rata. Godine 1918. preimenovan je u parobrod „Venus“ i nalazi se u vlasništvu kompanije Flensburger Schiffsparten Vereinigungs A.G. (H. Schmidt), Flensburg. Godine 1921. dodjeljen je kao ratni plijen Velikoj Britaniji i ponovno je vraćen svojim prethodnim vlasnicima. Godine 1931. ponovno mijenja vlasnika, u posjedu je nove kompanije Vaasan Laiva OY (Paul Eriksson), Wasa i biva preimenovan u parobrod „Koura“. Dana 9. prosinca 1934. dolazi u Charlestown spreman za rezanje, koje je započelo 30. siječnja 1935. godine.<sup>53</sup>

### PAROBROD „PREDSJEDNIK BECHER“ / *Steamship „Predsjednik Becher“*

Novi parobrod Društva bio je novoizgrađeni parobrod, koji je zaplovio u kolovozu 1900. godine. Dobio je ime „Predsjednik Becher“, „u čast Ernesta Bechera, tadašnjeg predsjednika Centralne pomorske uprave u Trstu.“<sup>54</sup>

Parobrod „Predsjednik Becher“ pozivnog znaka „H Q G V“, izgrađen je 1900. g. u Stockton on Teasu. Imao je 2.319 brt (1.445 nrt) i jačinu parostroja od



P/B „Predsjednik Becher“, ulje na platnu najvjerojatnije E. Adama (sina)  
S/S „Predsjednik Becher“, oil on canvas, most probably by E. Adam (son)

U kolovozu 1914. godine parobrod „Prazattus“ zaplijenile su Belgijske vlasti u luci Antwerpen. Od listopada 1914. nakon što je luka Antwerpen okupirana

<sup>53</sup> A reference archive of ships built on the River Tees 1850-1990, Craig, Taylor & Company LTD., Stockton-On-Tees. <http://www.teesbuiltships.co.uk/craigtaylor/aalist.htm>

<sup>54</sup> Ivo Perić, nav. dj. 174. bilj. 238.



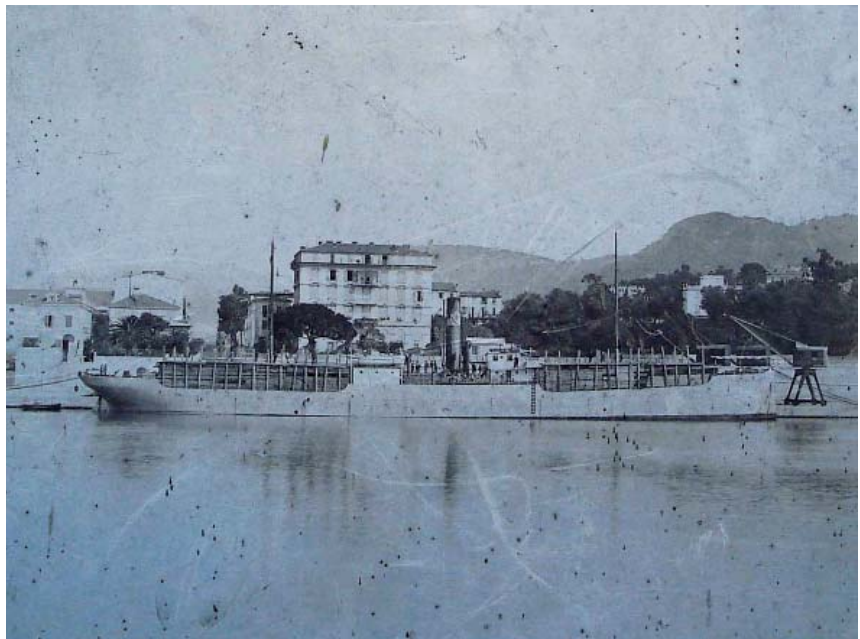
1030 KS. Dužina mu je iznosila 88,41 m, širina 12,54 m, a visina 6,04 m. Dubrovnik je upisan kao luka pripadnosti. Na njemu je radilo 20 članova posade.<sup>55</sup>

Sredstva za njegovu kupnju izdvojilo je 68 karatista Društva<sup>56</sup>.

Takav izbor imena u pomorskom Dubrovniku naišao je na veliko negodovanje, i domaćih ljudi, a i u tisku. Naime, tradicija je bila u Dubrovniku, kao i u mnogim dalmatinskim gradovima, da se imena brodova dodjeljuju po lokalnim imenima zaslužnih pojedinaca ili po poznatim dijelovima gradova ili šire okolice. Tako je i to ime broda Crvena Hrvatska popratila sljedećim riječima: „Becher! Zašto Becher? Ili mislite da će vam on nakrcnut lirama kad brod prispije u Trst? Od toga nebudne nikakve koristi! A ovakvo uližavanje pred tugjim ljudima, koji nas u duši mrže, baca ružnu sjenu na naš grad u opće. Barem Dubrovnik, gospodo, ima imena. Poštujmo mi najprije naše, domaće, ako će mo da drugi poštuju nas.“<sup>57</sup>

Povodom dolaska parobroda „Presjednik Becher“ u Dubrovnik, lokalno stanovništvo izvješteno je: „Presjednik Becher“ novi parobrod našega društva „Napried“ boravio je prošlu nedjelju za prvi put pred Dubrovnikom. Posjetilo ga mnogo čeljadi iz grada. Parobrod je lijep i zgodan, samo da je ono imena promijenit. Istoga je dana na večer otputovao za Rijeku. Sreća s njim!“<sup>58</sup>

Unatoč prigovorima javnosti, Uprava Društva je zadržala ime broda. Time se nastojalo pridobiti naklonost velike moći predsjednika Bechera, a osobito uz zahtjev za korištenje državne pomoći, u duhu Zakona o potpori trgovačkoj mornarici iz 1893. godine. Naime, sredstva namijenjena tim zakonom vrlo su se teško i neredovito ostvarivala za domaće brodare, pa se Uprava nadala da će tako brže doći do tih sredstava. Uz to, Društvo, nastojeći povećati broj svojih parobroda u tim godinama, nije bilo u mogućnosti brzo prikupiti veća sredstva za njihovu kupnju, pa su i zbog toga bila kupljena dva rabljena parobroda, „Beatrice“ i „Prazattus“. Da bi se zaustavio taj trend, Uprava je na sve načine pokušala doći do većih i brže prikupljenih sredstva.



Parobrod „Predsjednik Becher“  
Steamship „Predsjednik Becher“

Karatisti ovoga broda bili su: s po dva karata – Federiko Glavić i Ivo Mitrović, s jednim karatom – Lazar Milin iz Kotora; s po 0,5 karata – Ivo Chlumecky iz Beča, Lovro Ćurlica, Ivo Ghetaldi pok. Vlaha iz Ehrenhansona, Đina Katalinić rođ. Škrica iz Splita, Kristo Kurajica, Juraj Lele, Mato Marinović, Nikola Marinović, August Mayneri, Luka Pehovac i Nikola Pucić; po 3 osmine karata – Katarina Ercegović rođ. Učović, Srpska banka iz Zagreba, Pavle Matijević (Vlahov) i Nikola Matijević (Vlahov); po 0,25 karata – Božo Banac pok. Boža, Tomo Banić iz Orašca, Stevan Bravačić, kap. Ivo Kraštropil, Lucija Davanzo rođ. Marinović iz Trsta, Ivo Foretić iz Korčule, Ivo Freno iz Trsta, Katarina ud. Grgurević rođ. Bjelovučić is Sušaka, Konstantin Glavić iz Luke Šipanjske, Božo Gracić, Marija Gracić ud. Matova, Antun Iveta iz Trpnja, Baldo Kosić, Ivo Nikola Lujak iz Orašca, Marija ud. Mirković iz Zadra, Petar Mirošević iz Korčule, Šimun Nasso, Margarita ud. Negrini, Amalija Nikolorić rođ. Banac, Ivo Papi, Alfonso Pavić iz Zadra, Lujo Pierotić, Bonaventura Poletti-Kopesić, Josipa Prosen rođ. Paropolo iz Rijeke, Marija Pugliesi rođ. Rubricius, Lucija Pulić pok. Jakova, Nikola Raičević iz Kamenara, Petar Rešetar iz Trsta, Ivo Rusić, Vicko Savinović, Antonia ud. Škarica iz Splita, Antun Skurić iz Čilipa, Bartul Sinković is Oskorušna, Ana ud. Šišić rođ. Rusić iz Mokošice, Marko Smrkinić iz Korčule, Stijepo Smrkinić iz Korčule, Mina Stabile rođ. Marinović iz Trsta, Ivo Štuk iz

Carigrada, Karolina Vid rođ. Iveta iz Trpnja, Antun Vuković iz Makarske, Saverino Vuletić, Josipa Milić rođ. Dragovina iz Trsta i Marija ud. Pohl r. Bogišić iz Cavtata; s 1 šestinu karata – Maria Valeria Caboga iz Beča; po dvije osmine karata – Vlaho Klečak, Marijana Matijević rođ. Svilokos i Niko Nardelli iz Zadra.<sup>59</sup>

Iz navedenog popisa karatista, može se zaključiti da se među njima po prvi put pojavljuje nešto veći broj onih kojima je prebivalište izvan Dubrovnika. To su bili uglavnom ljudi talijanskog i austrijskog podrijetla, a također je primjetno da se u ulozu ulagača javlja i jedna pravna osoba, Srpska banka iz Zagreba, međutim za ovaj parobrod s relativno malim karatnim udjelom. Društvu je trebalo gotovo dvije godine da prikupe novčana sredstva za kupnju ovoga novoizgrađenog parobroda.

U 1902. godini karatne udjele u parobrodu „Presjednik Becher“ posjedovalo je 65 suvlasnika, a zastupao ih je Mato Marinović, dok je zapovjednik parobroda bio kap. Lazar Lazić.<sup>60</sup>

Iz sljedećih podataka može se vidjeti kuda su se kretali parobrodi Društva „Napried“. Parobrod „Prazattus“ isplovio je iz Newportnews (Savannah), prema Trstu i Rijeci s teretom pamuka i fosfata,<sup>61</sup> a parobrod „Beatrice“ nalazio se na putovanju za Savannah. „Galeb“ je ukrcavao teret ugljena u luci Cardiff i

<sup>55</sup> Annuario Marittimo 1901., tabl. XXVI.

<sup>56</sup> Ivo Perić, nav. dj. 175.

<sup>57</sup> Crvena Hrvatska, br. 31, 4. VIII. 1900., 3.

<sup>58</sup> Crvena Hrvatska, br. 34, 28. VIII. 1900., 3.

<sup>59</sup> Ivo Perić, nav. dj. 175., bilj. 242.

<sup>60</sup> Annuario Marittimo 1902., tabl. XXX.

<sup>61</sup> Crvena Hrvatska, br. 1, 7. I. 1899., 3.

planirao isploviti za Tivat i Pulu., „Napried“ je bio na putovanju iz Cardiffa u Trst nakrcan teretom ugljena, a „Prazattus“ se nalazio na putovanju iz Trsta za Bordeaux, prevozeći dužice.<sup>62</sup> Parobrod „Beatrice“ iskrcavao je drvo u Rouenu, a „Galeb“ u Puli. „Napried“ se s prepunim teretom rude vezao u Rotterdamu. „Prazattus“ je iskrcavao teret žita u Marseille.<sup>63</sup> „Beatrice“ se nalazio na ukrcaju tereta u Poti, „Napried“ je putovao iz Nauporta za Barcelonu nakrcan rude, a „Prazattus“ se nalazio na putu iz Pote za Rotterdam s teretom rude. Parobrod „Galeb“ su prodali.<sup>64</sup> „Presjednik Becher“ nalazio se na putovanju iz luke Northshieldsa za Trst nakrcan teretom rude.<sup>65</sup> Za Društvo „Napried“ gradila su se četiri velika broda.<sup>66</sup>

Iz navedenih podataka, primjećuje se veliki broj dolazaka brodova u luku Trst, pri čemu je vidljivo da je ta luka u najvećoj mjeri bila uvozna luka austrijske države, u kojoj se zaprimala različita roba koja se željezničkim putem dalje prevozila u glavna industrijska središta austrijske države na njenu preradu. U strukturi roba, prevladavao je ugljen i rudna bogatstva, dok su poljoprivredni proizvodi bili zastupljeni u manjoj mjeri. Velike količine uvezenih roba, potvrda su činjenici da je luka Trst na početku dvadesetog stoljeća bila jedna od najvećih luka Jadranskog mora.

Poslovanje parobroda prema podacima s redovite Glavne godišnje skupštine karatista, održane 20. ožujka 1915. godine<sup>67</sup>, bilo je sljedeće. Parobrod je u 1914. godini imao prihod u iznosu od 159.517,66 kruna, a dobit je nakon plaćenog osiguranja iznosila 9.734,22 kruna. Cijeli dobitak u iznosu od 9.734,22 kruna prenesen je na račun za iduću godinu. Rezervni fond, koji je 31. prosinca 1913. iznosio 85.887,12 kruna, narastao je kamatom u 1914. na 89.672,28 kruna. Novoizabrani upravitelji parobroda za 1915. godinu bili su: Rajmund Negrini, Federiko Glavić, kap. Ivo Kraštropil, kap. Ivo Papi i Niko Bjelovučić te kao revizori Božo Banac i Luko Pehovac.

Parobrod „Predsjednik Becher“, fuzijom parobrodarskih društava 1918. prelazi u novoosnovanu Dubrovačku parobrodarsku Plovidbu. Godine 1923. preimenovan je u parobrod „Pracat“.

<sup>62</sup> Crvena Hrvatska, br. 10, 11. III. 1899., 3.

<sup>63</sup> Crvena Hrvatska, br. 30, 19. VIII. 1899., 3.

<sup>64</sup> Crvena Hrvatska, br. 13, 31. III. 1900., 3.

<sup>65</sup> Crvena Hrvatska, br. 32, 11. VIII. 1900., 3.

<sup>66</sup> Crvena Hrvatska, br. 39, 29. IX. 1900., 3.

<sup>67</sup> DAD, i. f. p. d. »Napried«, Kutija 6., E. LVI/2, 50.

Godine 1937. mijenja vlasnika i prelazi u strano vlasništvo kompanije Chas. Strubin & Co. Ltd., London, a 1938. godine ponovno je preimenovan u „Lake Lugano“.

Dana 8. kolovoza 1938. brod je u zračnom napadu bombardiran na Palamosu nakon što je pristigao iz Antwerpena s teretom medicinskog tereta. Istog dana je i potonuo.<sup>68</sup>

## ZAKLJUČAK / Conclusion

Dubrovnik je za vrijeme Republike bio centar trgovačkih i svih drugih puteva, zbog toga se i njegov razvoj temeljio uglavnom na toj komparativnoj prednosti. Nakon pada Republike u svim drugim državama i uređenjima on je, kako onda, pa tako i danas, uvijek bio smješten na periferiji. Ta činjenica uvjetovat će da će se i priljev svježeg kapitala, ali i ideja privredne djelatnosti, pa tako pomorskog brodarstva smanjiti. I dok je pomorstvo i brodarstvo raslo brže u gradovima i lukama sjevernog Jadrana, Dubrovčani su bili prisiljeni okrenuti se sami sebi i svojim zalaganjem i sposobnostima tražiti mjesto na vrelom pomorskom brodarstvu tržištu. Kako nisu mogli parirati drugim izdašno subvencioniranim brodarim prvenstveno austrijskom Lloyd u linijskom prijevozu, Dubrovčani se okreću ulaganjima u parobrode trgovačke mornarice i to duge plovidbe.

S takvim namjerama nastalo je i Parobrodarsko društvo „Napried“. Društvo je za svojeg postojanja poslovalo s deset parobroda. Bili su to parobrodi vrlo karakteristično građeni za to vrijeme, s nadgrađem na sredini broda, četiri skladišna prostora, parnim teretnim uređajima za prekrcaj na palubi, dvodnim i balstnim tankovima, koji su mogli koristiti i jedra kao dodatno porivno sredstvo. Iz podataka o prvih pet parobroda vidljivo je da su ulagači ovoga parobrodarskog društva gotovo svake godine nabavljali novi ili rabljeni parobrod i brzo povećavali svoju flotu. Također je primjetno da je broj ulagača u prvim parobrodima bio malen, što ukazuje na činjenicu da su tih godina lako dolazili do potrebnog novca za nabavku parobroda. Taj će se broj ulagača u kasnije nabavljenim parobrodima povećati, te će se do novca teže dolaziti. Navedeni parobrodi bili su građeni u brodogradilištima Velike

<sup>68</sup> A reference archive of ships built on the River Tees 1850-1990 <http://www.teesbuiltships.co.uk/craigtaylor/aalist.htm>

Britanije, koja je u to vrijeme bila vodeća brodograđevna sila, s razvijenom teškom industrijom. Parobrodi su uglavnom svoje poslove nalazili u lukama Mediterana i Crnog mora, ali i u lukama Atlantskog oceana, gdje su prevozili razne vrste tereta, najčešće rasutog i generalnog, od kojih je najčešći bio ugljen, ruda, žito, željeznički materijal i razni poljoprivredni proizvodi. Najviše su posjećivali luke Trst, Marseille, Sevastopolj, Rijeku, Rotterdam, Aleksandrijau, ali i mnoge druge, dok su u Dubrovnik, odnosno luku Gruž, pristizali uglavnom radi ukrcaja tereta drva.

Vlasničku strukturu svakog parobroda činili su suvlasnici karatnih udjela. Vrijednost broda dijelila se u 24 karata, a vlasnici udjela mogli su posjedovati veći broj karata ili njegove manje dijelove. U skladu s veličinom svojih vlasničkih udjela dijelili su dobit za svaki pojedini parobrod obično nakon redovitih Glavnih godišnjih skupština. Suvlasnici svakog parobroda djelili su sudbinu istog, zato su ponekad zbog lošeg poslovanja ili pretrpljene havarije, suvlasnici ostajali i bez svoje dobiti, u skladu s ostvarenim rezultatima za tu poslovnu godinu. Nažalost, iako je bilo namjera, parobrodarsko društvo „Napried“ nije dočekalo transformaciju u dioničko društvo što bi suvlasnicima parobroda smanjilo rizike u poslovanju. Sudbinu svakog parobroda preuzelo bi Društvo, a ne suvlasnici onog parobroda o kojem se radi.

## LITERATURA /References

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.
3. Fijo, Oliver, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878-1918*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zadar, 1962.
4. Kozličić, Mithad, *Hrvatsko brodogradništvo*, Književni krug Split, AGM Zagreb, 1993.
5. Laptev, B., 1951. *Osnove projektiranja trgovačkih brodova*, Zagreb, 1951.
6. Perić, Ivo, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, Zagreb, 1984.
7. Gardiner, Robert, *The Advent of Steam – The Merchant Steamship before 1900.*, London, 1993.
8. LLOYD'S REGISTER OF BRITISH AND FOREIGN SHIPPING, 1901., NAN-NAS
9. Časopis Crvena Hrvatska, Dubrovnik
10. Časopis Annuario Marittimo, Trieste
11. Časopis Dubrovnik br. 21. od, 22. svibnja Dubrovnik 1898.
12. Sunderland Daily Echo, 22. March 1894., <http://www.searlecana.org/sunderland/sunderland127.htm#1894>
13. A reference archive of ships built on the River Tees 1850-1990 <http://www.teesbuiltships.co.uk/craigtaylor/aalist.htm>
14. A reference archive of ships built on the River Tees 1850-1990, Craig, Taylor & Company LTD., Stockton-On-Tees. <http://www.teesbuiltships.co.uk/craigtaylor/aalist.htm>