

RADOJICA F. BARBALIĆ

NEKI PODACI O DJELATNOSTI
KRALJEVIČKIH BRODOGRADITELJA
BRAĆE PRITCHARD

I

U povijesti brodogradnje Kraljevice, osobito dolazi do izražaja razdoblje oko četrdesetih godina prošlog stoljeća. Ova je pak djelatnost ujedno usko povezana i s položajem, koji u to doba zauzima Kraljevica kao privredni centar, kao izvozna luka svojeg užeg i šireg zaleđa i kao sjedište dobro uvedenog poslovanja nekoliko trgovačkih tvrtka.¹⁾ Naime, to je razdoblje kada se Rijeka — nakon odlaska Francuza — opet državno-pravno povezuje s Hrvatskom i kada u novim državno-političkim prilikama ponovno dolazi do izražaja jačanje unutrašnje trgovine i proizvodnih snaga.²⁾

I u tom jačanju, u toj ponovnoj privrednoj obnovi Rijeke i njezine okolice, naročito dolazi do izražaja brodogradnja. Velimo, naročito, jer su ovo krajevi koji vuku svoju brodograđevnu tradiciju već iz ranijih vremena i koji su kroz taj dugi niz razdoblja brodograđevne tradicije do tih dana zadržali neprekinute veze s potrebama brodarstva ne samo Rijeke i okolice, već i brodarstva Boke Kotorske, Dubrovnika i južne Dalmacije.³⁾ Da je ta veza bila jaka u godinama, koje su predmet naše rasprave, dokaz nam je samo jedan mali podatak koji iznosi da je od 34 broda duge plovidbe poluotoka Pelješca, sagrađenih u razdoblju od 1831. do 1853. god., njih 17 izgrađeno na brodogradilištima Rijeke i Kraljevice⁴⁾.

Stvarno, o značajnoj djelatnosti brodogradnje Rijeke i njezine okolice govori nam i jedan informativni članak objavljen u riječkom polutjedniku »Eco del litorale ungarico«.⁵⁾ U tom se članku ističe da brodogradnja Rijeke i njezine okolice, uza sve to što je trgovina u zastoju, iz godine u godinu stiče osjetno povećanje; tome je uzrok znatan broj brodogradilišta, povoljni uvjeti prijevoza brodograđevnog drva, diskretni troškovi radne snage, sposobni brodograditelji i što se konačno u Rijeci može naći sav materijal potreban za opremu jednog broda, — od konopa, jedara,

1) Martin Šumić: Primorski svijet i zavičaj (»Pomorstvo« 1956. br. 6) str. 244.

2) Danilo Klen: Nastojanja oko osnivanja dioničkih društava za trgovinu prema Rijeci (1822—1848) (»Pomorski zbornik« I — Zadar 1963) str. 577.

3) Stjepan Vekarić: Jedrenjaci i brodovi naših brodogradilišta (Split 1952) str. 13.

4) Branko Kojić: Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vijekove (»Pomorski zbornik« — Zagreb 1962, dio II) str. 103.

5) Eco del litorale ungarico broj 70 od 4. 12. 1844.

sidra ,do predmeta za brodski inventar. Pri kraju članak ističe da je postojalo razdoblje u kojem je naša brodogradnja sticala znatan zamah, kada su u kraljevičkom brodogradilištu pokrenuli djelatnost dva spremna engleska brodograditelja, braća Pritchard.⁶⁾

Konačno, razmotrimo li podatke koje iznose publikacije o brodogradnoj djelatnosti u Kraljevici, pa i sačuvana usmena predaja o poslovanju braće Pritchard, moramo zaključiti da je razdoblje njihove djelatnosti u Kraljevici dalo znatan impuls obnovi brodogradnje Kraljevice i postavilo temelje za moderniji rad kraljevičkog brodogradilišta; svakako, taj je impuls, ta je djelatnost u najvećoj mjeri rezultat poslovanja braće Pritchard.

O stvarnim razlozima dolaska braće Pritchard u Kraljevicu malo se znade, a može se tek nagađati. Poznato je pak da su stranci imali znatan utjecaj u godinama ekonomskih i proizvodnih previranja, te u pripremama prijelaza na kapitalistički način proizvodnje i u našim krajevima. ⁷⁾ U brodarstvu i brodogradnji Trsta, a osobito u godinama osnivanja arsenala parobrodarskog društva Austrijskog Lloyd, zapažamo uz prve strojare Engleze i priliv brodograditelja, mehaničara i tehničkog osoblja, a stvaranjem uvjeta željezne i čelične brodogradnje taj je priliv jači⁸⁾. Tako u tim prvim razdobljima zapažamo na brodogradilištima Trsta i Kopra grupe brodograditelja iz Engleske. Tako, 1847. god. javljaju se u Kopru brodograditelji braća Martin, koji su se ovdje zadržali čak do 1867. godine⁹⁾, a 1852. god. brodograditelj Ivan Bishop, također u Kopru, koji se prema citiranom izvoru, zadržao do 1856. godine¹⁰⁾. Naprotiv podaci o brodograđevnoj djelatnosti braće Pritchard kod nas, premda su pomalo i konfuzni, ipak su potpuniji, precizniji i stvarni. Tako znamo, da su nacrt za četvrti parobrod parobrodarskog društva Austrijskog Lloyd »Principe Metternich« koji je bio 1837. god. sagrađen u Trstu, izradila braća Pritchard; obojica su se tada nalazila u Kraljevici zaposleni na drugim radnjama¹¹⁾. No, izgleda da su braća Pritchard već ranije zakupila na dražbi teren erarskog brodogradilišta u Kraljevici, jer su ovdje krajem siječnja 1836. god. završila izgradnjom parnog broda na kotače »Maria Anna« za potrebe ratne mornarice; znamo i za dimenzije broda, jer jedan podatak veli da je pbd. »Maria Anna« imao 50.02 m dužine, 7.7 m širine i bio opskrbljen parnim strojem od 120 KS¹²⁾. U međuvremenu se pak braća Pritchard nalaze u Trstu, gdje na terenu bivšeg brodogradilišta Panfili, od 1836. do 1838. godine, grade pet jedrenjaka i pet parobroda. Izvorni

6) Eco del litorale ungarico, navedeni članak. — Citat glasi: »A dire il vero vi fu un'epoca in cui la costruzione navale stava per prendere fra noi un considerevole slancio, lorchè vvennero a porre in movimento i magnifici cantieri di Portorè due abilissimi costruttori inglesi, i fratelli Pritchard.«

7) Rudolf Bičanić: Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji (Zagreb 1951.) str. 257.

8) Oliver Fijo: Parobrodarstvo Dalmacije (Zadar, 1962) str. 185.

9) La Provincia broj 8 od 16. 4. 1868.

10) La Provincia broj 8 od 16. 4. 1868.

11) Giuseppe Stefani — Bruno Astori: Il Lloyd Triestino (Verona 1938) str. 85. — Citat glasi: »... era stato costruito sui piani di Tommaso e Giuseppe Pritchard inglesi, che allora si trovavano a Portorè per altre costruzioni in quel cantiere.«

12) — Památné události J. V. válečného námornictva. — I Svazek (Pula 1910). — Članak »Zahuba J. V. Kolového parniku »Maria Anna« str. 50.

podatak¹³⁾ ne govori o kojim se to parobrodima radi, pa možemo s rezervom prihvatiti da se radi o daljnjim brodovima parobrodarskog društva Austrijskog Lloyda, koji su kroz to vrijeme bili sagrađeni u Trstu¹⁴⁾. — Još jednom javljaju se Pritchardi u Kopru, deset godina kasnije, i to jedino brat Thomas, kada 1846. god. gradi jedan bark od 332 reg. tona vrijednosti 40.000 forinti i jedan brik od 200 reg. tona vrijednosti 30.000 forinti¹⁵⁾.

Prispodobimo li pak podatke o brodograđevnoj djelatnosti braće Pritchard u Kraljevici, vidimo da se oni u potpunosti podudaraju sa njihovom djelatnosti izvan Kraljevice, u Trstu i u Kopru. Moramo, naime, uzeti u obzir, da su tada tereni brodogradilišta bili pomorsko javno dobro pod upravom inspektorata komorskih javnih dobara, koji ih je davao u zakup obično za godinu dana ili više godina uz određenu godišnju zakupninu. Prema tome brodograditelji bi s obzirom na posao koji su imali i ugovorili, znali na više različitih mjesta uzimati u zakup brodogradilišni teren, pa bi teren koristili do završetka posla pri čemu bi u obzir dolazilo eventualno produženje ugovora o zakupu.

Tako je teren brodogradilišta u Kraljevici bio u razdoblju djelatnosti braće Pritchard u par navrata davan u zakup. Dapače, iz jednog oglasa objavljenog 1844. godine¹⁶⁾, u doba njihove konstantne djelatnosti, dolazimo do izvjesnih detaljnijih podataka o veličini, prostoru i mogućnostima rada na kraljevičkom brodogradilištu. — Iz ovog oglasa vidimo da se

13) Archivio marittimo 1868—1869. broj 8 str. 235—236. — Članak »La marina mercantile austriaca nell'anno 1868.« — dio III.

14) Archivio marittimo 1868—1869. broj 8. str. 235—236 citirani članak. No u isto vrijeme grade u Trstu parobrode braća Polli i brodograditelji Gašpar Tonello.

15) La provincia broj 8 od 16. 4. 1868.

16) Oglas kr. inspektorata komorsko-pomorskih dobara iz Rijeke objavljen je u »Eco del littorale ungarico« broj 50 od 21. 9. 1844, a glasi:
Nro. 610.

AVVERTIMENTO

Si porta a comune notizia, che nella giornata del 30. Ottobre a. c. verrà tenuta presso il reg. Ispettorato dei beni Marittimo-Camerale in Fiume una pubblica licitazione per l'affittanza del reg. camerale *Arsenale* di costruzione navale in Portorè per l'epoca di consecutivi anni sei, che verrà deliberata al più vantaggioso offerente al di sopra il prezzo fiscale stabilito in un anno censo di fmi 500 m. c.

I vantaggi, e comodità che offre questo Arsenale e la sua situazione, sono le seguenti:

1.^o Un vasto Squero lungo 85 e largo 70 klafter di Vienna, ossia di superficie klafter quadrati 5950 sufficiente per la costruzione di 4, 6 e più bastimenti quadri in un tempo stesso senza impedimento di sorte.

2.^o La comodità d'un magazzino lungo klafter 25 e largo klafter 9, elevato ad un piano con una tesa coperta, lunga klafter 24 e larga 12 garantita contro ogni intemperie con muri e tetto a coppi, atta ad ogni travaglio di costruzione in qualunque stagione, e tempo, ed una fabbrica apposta colla sua fucina.

3.^o La profondità alla riva adattata al varamento di qualunque naviglio a scanco d'ogni dispendiosa scalata.

4.^o La sicurezza di questo Arsenale garantita parte da muri di recinto, e parte da alto intaglio di monti che lo circondano.

5.^o La comodità d'una apposta strada per introdurre con maggiore facilità ogni sorta di alberi altro legname per la via di terra.

6.^o L'occasione di formare una Corderia a piacere, e

7.^o Il maggiore dei vantaggi e l'esenzione da qualunque pagamento di tonnello per i navigli da fabbricarsi.

Vengono quindi invitati gli aspiranti all'affittanza di questo Arsenale, di comparire nel suddetto giorno alla licitazione, che avrà luogo nella cancelleria di questo Ispettorato, ovvero presentare al medesimo le loro offerte in iscritto.

Le ulteriori condizioni d'affittanza sono ostensibili nelle solite ore d'ufficio presso il suddetto Ispettorato.

Fiume, il 17 Settembre 1844

Czernkovich de Dolje.*

brodogradilišni teren iznajmljuje za šest godina uz godišnju zakupninu od 500 forinti, nadalje da je teren dug 85, a širok 70 klafta bečke mjere, odnosno, da ima površinu od 5.950 četvornih klafta i da je taj teren dovoljan da se istovremeno gradi četiri, šest pa i više brodova duge plovidbe. Oglas nadalje ističe da brodogradilište posjeduje zatvoreno skladište dugo 25, a široko 9 klafta zaštićeno od nepogoda, zatim navodi da je dubina mora prikladna za svako porinuče¹⁷⁾. Brodogradilišni prostor također je visokim zidovima i dijelom brda koje ga okružuje, osiguran protiv bilo kojeg uljeza. Isto tako brodogradilište ima dobar pristup posebnom cestom, kojom se može vršiti kopnom lak prijevoz trupaca i bilo kakve drvene građe. Pri kraju oglas ističe da se u sklopu brodogradilišta može izgraditi užarna, a u samoj zgradi skladišta postoji kovačnica. — Dakle, iz ovog oglasa vidimo da je brodogradilište u Kraljevici bilo za tadašnje pojmove i potrebe brodogradnje opskrbljeno i te kako prikladnim terenom, skladišnim prostorom i prilično prikladno za brodogradnju.

Ne posjedujemo arhivske podatke o početku djelatnosti braće Pritchard u kraljevičkom brodogradilištu, no iz jednog statističkog iskaza¹⁸⁾ vidimo da god. 1835. — 36. izgrađuju već naprijed napomenuti pbd. »Maria Anna« od 576 reg. tona, potom 1836—37. god. goletu »Fratelli Pritchard« od 135 reg. tona. Jača pak djelatnost nastaje 1838—39. god., kada je sagrađeno šest brodova¹⁹⁾. Nakon kraćeg jednogodišnjeg zastoja, sagrađen je 1840—41. god. brigantin »Ingegno« od 358 reg. tona. — Iza dužeg zastoja, 1846. god. sagrađen je za račun tršćanskog brodovlasnika Ambroza Ralli nav »Due sorelle« od 501 reg. tona, dok je slijedeće godine, 1847. god., sagrađen za račun kraljevičkih trgovaca M. Polića, L. Tomca i njihovog poslovnog prijatelja A. Mikoča bark »Fuccine« od 379 reg. tona²⁰⁾. Potom djelatnost braće Pritchard u Kraljevici posve nestaje, jer je Thomas vjerojatno odselio, a Joseph umro kolovoza 1847. godine. — Tek 1853. god. u skromnijim razmjerima ponovno se u Kraljevici javlja brodogradnja izgradnjom peliga »S. Francesco Giuseppe« od 48 reg. tona, kojeg je sagrađio brodograditelj Antun Lovrić²¹⁾.

* * *

O značenju brodograđevne djelatnosti braće Pritchard u Kraljevici govori nam nekoliko arhivskih detalja, koje je vrijedno ovdje iznijeti. Naime, u jesen 1839. god. bakarski brodovlasnik Franjo Raško obratio se molbom riječkom guverneru, da bi mu brodograditelj Thomas Pritchard uputio u Bakar osam kalafata s kraljevičkog brodogradilišta u

17) pošto klafter iznosi 1,896484 m, proizlazi da je teren bio dug 161,20 m, širok 132,75 m, a površina mu je iznosila 21.399 m².

18) Eco del litorale ungarico broj 14 od 20. 5. 1843. supplemento. — Članak »Prospetto dei navigli costruiti negli anni camerali 1830.—31. — 1841.—42. nei Cantieri del Litorale ungarico«.

19) radi se o slijedećim brodovima: brig »Portorè« od 195 reg. tona, nav »Amalia Giuseppina« od 449 reg. tona, brig »Pritchard« od 279 reg. tona, brig »Buona Matilde« od 202 reg. tona, nav »Jenny« od 300 reg. tona i brig »Condor« od 236 reg. tona.

20) prema podacima iz Annuario marittimo za 1848. god. str. 46—47 i str. 52—53. — H. Littrow u svojoj publikaciji »Fiume in maritimer Beziehung« (Rijeka 1870) u općim podacima o brodogradnji Rijeke, Bakra i Kraljevice od 1833. do 1869. god., navodi da su braća Pritchard sagrađili 15 brodova sa 5.311 reg. tona.

21) Rapporto annuale della Camera di commercio e d'industria in Fiume per l'anno 1853. (Rijeka 1854) str. 45.

svrhu popravka njegovog peliga »S. Gaetano«. Ratkova je molba bila ustupljena Lučkoj kapetaniji u Kraljevici, a kako kasnije u arhivskim vrelima²²⁾ ne nailazimo na požurivanje ovog predmeta, vjerojatno je popravak broda bio izvršen. — Drugi slučaj, također vrijedan da ga ovdje spomenemo, nailazimo u prepisci braće Pritchard s tršćanskim trgovcem Molinom. U dopisu, koji su mu braća Pritchard uputila 23. lipnja 1840. godine²³⁾, vidimo da je u Ljubljani bila njihovim posredstvom upućena ekipa brodograditelja radi neke brodogradnje, vjerojatno na rijeci Savi; bili su to brodograditelj Matija Susanić, te dva tesara Angelo Tremontino i Pietro Brun. Ujedno je u ovoj ekipi bio kao vođa Giovanni Galina, te bez pobližih oznaka dužnosti Charles Pritchard. Iz dopisa braće Pritchard vidi se da su imali dosta poteškoća radi ovog osoblja, koje je bilo obmanuto da su u Ljubljani teški klimatski uvjeti i skupoća hrane²⁴⁾. Pri kraju vidimo da je plaća Susaniću iznosila 1.40 for. dnevno, tesarima 1.15 for., Charlesu Pritchardu 1.20 forinti, dok je Galina imao 25 forinti mjesečne plaće.

Također možemo ovdje naglasiti nakanu braće Pritchard, da u Kraljevici ponovno grade parobrod. Naime, iz knjige prepiske braće Pritchard vidimo, da im je bila koncem 1839. god.²⁵⁾ dostavljena ponuda ruske vlade za gradnju jednog parobroda. U dopisu upućenom tršćanskom trgovcu Wilhelmu Stopperu, braća Pritchard ističu da ne mogu dati definitivnu odluku dok ne dobiju odgovor iz Engleske o cijeni parnog stroja i u kojem im periodu može parni stroj biti dostavljen. Zanimljivo je, da braća Pritchard koji su ranije u Trstu gradili parne brodove, u ovom dopisu ističu svoje uvjerenje, da je Trst neprikladan za gradnju jednog parobroda ovakve veličine i smatraju da bi u Trstu gradnja parobroda bila skuplja nego u Kraljevici²⁶⁾. Istog pak dana braća Pritchard upućuju poznatom engleskom graditelju brodskih strojeva Mr. Penn u Londonu, dopis u kojemu traže informacije za nabavku parnog stroja za brod nosivosti od oko 1.000 tona²⁷⁾. No, na ovaj dopis braća

22) arhiv Lučke kapetanije Bakar za 1839. god. spisi broj 196 i 199.

23) knjiga prepiske braće Pritchard, dopis od 23. 6. 1840.

24) gore navedeni dopis. Citati glasi: »... are sorry that we have not been able to send you some men before and it is with great difficulty that we have now sent, as it has been generally reported by some evil person here, that the air at Laybach is very sickly and that food is far more expensive than here and by that means has deterred the people from coming.«

25) knjiga prepiske braće Pritchard, dopis od 26. 11. 1839.

26) gore navedeni dopis. Citat glasi: »... but in our opinion we consider that Trieste is a place entirely unadapted for building a Steamer of that Length on account of the great risk in launching her for which we should not like to take any responsibility on ourselves and likewise it would be much more expensive in Trieste than in Porto Re on account of having, to pay so much more for Magazine and for Machinery.«

27) knjiga prepiske braće Pritchard, dopis upućen Mr. Penn-u 26. 11. 1839. — Radi interesantnosti donosimo tekst dopisa, koji glasi:

Mr Penn

Sir

We have this day received an Application from a certain party to build a Steamer of 1000 Tons Burthen and for us to supply Engines and every other requisite fit for sea. She is for a Man of War and they propose to have Engines of 250 Horse Power but we should like to have your Opinion whether that size would be in proportion or if not what size would be proportionable likewise what would be the expence of the Engines and in what time they could be made and sent to Trieste or Porto Re and at the same time we should take it as a great favor if you could give us the least insight what a steamer of that description

Porto Re Nov. 26 — 1839.

Pritchard nisu primila odgovor, pa je u knjizi prepiske pod datumom 23. siječnja 1840. ubilježeno, da se šalje ponovno prijepis pisma Pennu od 26. studenog 1839., pošto se smatra da se pismo izgubilo i jer se nije dobio nikakav odgovor²⁸⁾. Ali, ni kasnije ne nailazimo u sačuvanom arhivskom fundusu, pa ni u knjizi prepiske, više nikakva spomena na prihvaćanje ponude za gradnju parobroda za račun ruske vlade.

Smatramo da su ovi detalji i te kako važni za poznavanje djelatnosti braće Pritchard u Kraljevici. No, ona je bila dosta kratkotrajna, tek nešto više od deset godina, a počela je jačati jedva oko 1839. god.²⁹⁾, — dakle u vrijeme, kada su braća Pritchard bila stalnije nastanjena u Kraljevici.

O braći Pritchard, njihovoj ličnosti i boravku u Kraljevici, kako smo rekli, malo nam je poznato. Osim braće Thomasa i Josepha, efemerno saznajemo o Charlesu Pritchardu u gore citiranom dopisu trgovcu Molinu, iz knjige saldaconti na više mjesta saznajemo po računima brata Thomasa o plaćanju učitelja za Adolfa, vjerojatno njegovog sina iz prvog braka³⁰⁾, dok nam je jedan članak o brodogradnji objavljen u riječkoj štampi 1846. god.³¹⁾ navodi o djelatnosti Josepha Pritcharda koji u Kraljevici radi s bratom Eduardom; no vjerojatno se radi o lapsusu, koji se desio piscu ovog članka, pošto se u arhivskim dokumentima nigdje ne spominje i Eduard Pritchard. — Ipak iz matičnih knjiga vjenčanih i umrlih rimokatoličke župe Sv. Nikole iz Kraljevice, donekle možemo o braći Pritchard saznati neke detalje³²⁾. Danas nam je iz tih vrele poznato da su braća Thomas i Joseph Pritchard bili uvaženi građani Kraljevice, obojica sinovi brodograditelja Josipa Pritcharda iz Kenta u Engleskoj (ex Kent in Anglia, navalis constructor). Oba brata oženila su se u Kraljevici i to Thomas u 45 godini života kao udovac 26. ožujka 1839. sa Francuskinjom Marijom Anom Krössenbuch. Mladi pak brat Joseph

with Guns Engines Sails & Rigging all equipped ready for Sea what would be the Cost of such a Vessel built in England.

We cannot pretend to say whether we shall have the building of her or not but if it should meet our expectations we should fell happy in giving you the preference for the Engines and at the same time if it was possible we should be extremely obliged to you if you could inform us what is the general cost of different size Cannon and Bombs such as they generally have on board of Steamers as we cannot exactly say what size Metal they would wish to have but by means of your assistance we shall be better enabled to make our Calculation.

We remain with Esteems
Your s Most sincerely

28) u knjizi prepiske ubilježeno je: »A Copy of the former letter dated Novr. 26 to Mr Penn on account of the former letter having miscaried and not having received any answer. — Janry 23 — 1840.« — Prema informaciji koju nam je uslužno dostavila uprava Kenty County Council iz Maidstone dopisom od 2. 4. 1964. firmu je osnovao John Penn (1770—1843), koji je počeo kao mlinar, a tek se 1825 zainteresirao u gradnji brodskih strojeva i kotlova. Prema ovim podacima John Penn izgradio je brodski stroj za prvi željezni pbd »Aaron Manby«, koji je uspješno izvršio putovanje iz Londona u Pariz 1822. godine. Očevom smrću firmu je preuzeo njegov sin John Penn (1805—1878), te usavršio gradnju brodskih strojeva. Povezana s Admiralletom firma John Penn & Sons izgrađuje brodske strojeve za ratne brodove, te je unijela mnoge novotarije u pogonskoj opremi brodova.

29) Almanacco fiumano per l'anno 1857. (Rijeka 1857) str. 51.

30) knjiga saldaconti braće Pritchard str. 1, 2, 6, 16, 22, 26. i 29.

31) Eco del litorale ungarico broj 83 od 28. 1. 1846. — Citat glasi: Così pure sappiamo che il signor Gius. Pritchard, il qual già da parecchi anni in compagnia di suo fratello Edoardo venne con generale applauso di questi abitanti a suscitare un nuovo fervore nell'arsenale di Portore, ed ora, dopo una qualche interruzione, si pose altra volta a metterlo in movimento, sta per assumere per conto della Società Commerciale Ungarica, la costruzione di un grosso naviglio.

Pritchard oženio se u 37 godini života 14. siječnja 1841. sa Kraljevčan-
kom Lucijom Jakovčić. U oba slučaja, pošto su braća bila protestantske
vjere, mogli su sklopiti brak uz dispencijaciju senjskog biskupa, što je i
bilo ubilježeno u opasci matične knjige vjenčanih. — O Thomasu Prit-
chardu kasnije ne nalazimo više nikakvih upisa u matičnim knjigama, a
kako 1846. god. gradi u Koprnu samostalno dva broda³³⁾, a isto tako te
godine Joseph Pritchard ponovno u Kraljevici nastavlja s brodograd-
njom³⁴⁾, vjerojatno je Thomas Pritchard napustio Kraljevicu i preko
Kopra otputovao u nepoznatom pravcu. Joseph Pritchard kao brodo-
graditelj bio je u Kraljevici uvažena osoba o kojoj je župnik Matija Mi-
hičić u »Zapisniku Mertvih« s pažnjom upisao titulu »Eximius navalis
Constructor«³⁵⁾. Ovdje vidimo da je Joseph Pritchard porijeklom iz mje-
sta Visthabe u Kentu, a nastanjen u Kraljevici u naselju Polissardovo³⁶⁾.
No u matičnoj knjizi mrtvih navodi se da Joseph Pritchard ima 52 go-
dine, što se ne slaže s podacima navedenim u knjizi vjenčanih. Isto tako
nije ispravno navedeno mjesto rođenja braće Pritchard, jer dok se pri-
likom vjenčanja Thomasa navodi da je »ex Vistache in Kent in Anglia«,
za Josepha se navodi da se mjesto rođenja zove »Visthabe«³⁷⁾.

Pri kraju razmatranja brodograđevne djelatnosti i same ličnosti bra-
će Pritchard, nakon ovih podataka, možemo precizirati da su u Kralje-
vicu došla već 1835. godine i da su ovdje s prekidima djelovali do 1847.
godine, kada se rad braće Pritchard smrću Josepha prekida. Stvarno,
u godinama oko 1840. god. razvili su snažniju djelatnost, a bili su u
krugovima brodovlasnika i naručitelja novogradnji poznati kao uvaženi
stručnjaci. A da je tome tako, dokazuje nam arhivski materijal koji niže
analiziramo.

II

Brodograđevna djelatnost braće Pritchard u Kraljevici dolazi do
jačeg izražaja u godinama od 1838. do 1840. god. — dakle u razdoblju
od nešto više od dvije godine. U to vrijeme braća Pritchard sagradila
su 7 jedrenjaka s ukupno 2.019 reg. tona³⁸⁾, od kojih je najveći, nav
»Amalia Giuseppina« sagrađen za tršćanskog brodovlasnika M. Petcke,
imao 449 reg. tona. No, krajem 1840. god. brodograđevna djelatnost bra-
će Pritchard u Kraljevici naglo zamire, a pregledom arhivskih vrela ne
može se ustanoviti koji je neposredan uzrok ovom naglom prekidu.

O brodograđevnoj djelatnosti braće Pritchard u razdoblju od 1838.
do 1840. godine sačuvan je znatan arhivski materijal. Naime, u fundusu

32) Liber copulatorum in Parocchia Porturegensis ab Anno Domini 1815. usque finem
1857. str. 62. i 65, te Zapisnik mrtvih župničke Crkve Sv. Mikule I. B. u Kraljevici počēt
dne 15-ga Miesca Ožujka godine 1847. (obje knjige nalaze se u Historijskom arhivu u Rijeci).

33) La provincia broj 8 od 16. 4. 1868.

34) Eco del litorale ungarico broj 83 od 28. 1. 1846.

35) Zapisnik Mertvih župničke Crkve Sv. Mikule I. B. u Kraljevici za 1847. god. pod broj 43.

36) o. c. — Citat glasi: »Eximius navalis constructor D-nus Josephus filius Josephi, et
Anna Pritchard, Oriundus Londinensis et Vishabe in Kent, hujus Parochiae et Vico Polissardovo«.

37) prema informaciji koju nam je uslužno dostavila uprava National Maritime Museum
u Greenwichu dopisom od 10. 3. 1964, radi se o mjestu Whitstable u Kentu (na ušću Thamesal).

38) Eco del litorale ungarico, supplemento k broju 14 od 20. 5. 1843. — Ovdje treba
uzeti u obzir i brig. »Ingegno«, koji je u iskazima prikazan u gradnji godine 1840—41. Međutim,
ovaj je brod bio predan naručitelju početkom rujna 1840. neposredno pred porinućem.

bakarskog Magistrata i bakarskog suda pronađeno je prije par godina nekoliko omota spisa, knjiga prepiske i knjiga saldaconti djelovanja braće Pritchard u Kraljevici iz razdoblja od 1838. do 1840. godine³⁹⁾. Vjerojatno se nakon 1840. godine ili pak nakon smrti Josepha Pritcharda 1847. god. provodila likvidacija poslovanja braće Pritchard, pa su arhiva, prepiska i saldaconti po završenoj likvidaciji bili pohranjeni u arhivi suda. Na žalost, popratni sudski spisi nisu tom prilikom bili pronađeni, pa tako ne možemo sa sigurnošću ustvrditi kada je i koje je godine provedena likvidacija brodograđevne djelatnosti braće Pritchard.

No, bez obzira na to, dvije poslovne knjige i dva konvoluta spisa brodograditelja braće Pritchard, mogu nam dati i te kako široki uvid u djelatnost braće Pritchard u razdoblju od 1838. do 1840. godine.

1) Knjiga prepiske braće Pritchard

Za razmatranje brodograđevne djelatnosti braće Pritchard u gore navedeno razdoblje, važna je njihova knjiga prepiske, koja je sačuvana u fundusu Historijskog arhiva u Rijeci. U ovoj je knjizi sačuvano 183 kopija dopisa, koje su braća Pritchard dostavili svojim klijentima, poslovnim prijateljima, lučkim vlastima i inspektoratu komorskih dobara u razdoblju od 31. srpnja 1839. do 6. rujna 1840. godine, dakle u razdoblju od trinaest mjeseci. Kako se i ostale knjige i konvoluti spisa s neznatnom diferencijacijom uglavnom odnose na ovo razdoblje, naime od početka 1839. god. pa i 1838. god., dopunjuju se s materijalom navedenim u knjizi prepiske. — Dopisi u knjizi prepiske uglavnom su pisani vrlo razumljivo na talijanskom jeziku (99 dopisa), zatim na engleskom jeziku (79 dopisa), dok je na njemačkom jeziku napisano najmanje dopisa (samo pet dopisa).

Inače knjiga prepiske braće Pritchard vrlo je dobro ušćuvana, mekano ukoričena, bez omota i naslovne stranice; dimenzije iznose 34.50 cm : 21.50 cm, rukom je paginirana do 53 stranice, zatim nije paginirano slijedećih četrdeset stranica na kojima su kopije dopisa. Nakon toga slijedi 23 praznih listova. Pri kraju na posljednjoj stranici unijet je iskaz dopisa s brojem dopisa, naslovnikom i danom otpreme.

Kako smo rekli, knjiga prepiske sadrži kopije 183 dopisa, koje su braća Pritchard od srpnja 1839. do rujna 1840. dostavila raznim klijentima, poslovnim prijateljima i lučkim vlastima. Apstrahiramo li pak deset dopisa dostavljenih Lučkoj kapetaniji u Kraljevici u kojima braća Pritchard obavještavaju vlasti da su sklopili ugovore o gradnji brodova i mole da im se izda uobičajeno odobrenje za gradnju brodova, vidimo da se najveći dio dopisa odnosi na dogovore, ugovorne rokove, uvjete o gradnji, te obavještenja o stadiju izgradnje brodova. Znatan pak dio dopisa ugovara sporazume za nabavku brodograđevnog drva s raznim trgovcima u Senju i Rovinju. Najveći broj dopisa — njih 23 — upućen je poslovnom prijatelju Wilhelmu Stopperu trgovcu iz Trsta u kojima se znatnim dijelom braća Pritchard s njime dogovaraju radi naplate računa.

³⁹⁾ na ovaj arhivski materijal upozorili su me arhivisti Historijskog arhiva u Rijeci A. Hertljević, D. Zorec i I. Žic-Klačić, pa mi je uvidavnošću uprave Arhiva pružena mogućnost uvida u taj arhivski materijal, na čemu ovime zahvaljujem.

Isto tako znatan broj dopisa — njih 14 — upućen je poznatoj tršćanskoj firmi Reyer & Schlick kod kojih su braća Pritchard imala tekući račun i kod kojih su se isplaćivali svi računi klijenata i poslovnih prijatelja.

2) Saldaconti braće Pritchard

U uskoj vezi s knjigom prepiske braće Pritchard nalazi se i druga knjiga, koja je sačuvana u fundusu Historijskog arhiva u Rijeci. Radi se o knjizi saldaconti u kojoj su provedeni upisi dugovanja i potraživanja ne samo pojedinih klijenata i poslovnih prijatelja braće Pritchard, već i njih samih. Tako saznajemo da su oba brata ispočetka pridizala mjesečnu plaću od 150 forinti, no Thomas već od rujna 1839. god. pridize 170 forinti mjesečno. Ne samo to, ovdje saznajemo, koliko i kakve su troškove imala braća Pritchard u privatnom životu i mogli bi reći, da su zaista bili skromni, jer osim uobičajenih računa za živežne namirnice, nabavku odjavnih predmeta, pive i plaćanja računa za učitelja vjerojatno sinu Adolfu, nije bilo naročito visokih izdataka⁴⁰).

Inače knjiga saldaconti vrlo je dobro ušćuvana, meko uvezana, dimenzija 0,34 cm : 0,21 cm s paginacijom na obim stranicama od 1 do 36. Posljednji upis dugovanja i potraživanja firme braće Medanić i dr. iz Bakra nije paginiran, a nakon toga slijedi 54 stranica, koje nisu paginirane. Na naslovnoj stranici nalazi se naljepnica na kojoj je rukom ispisano »Salda Conti«, dok sama naljepnica na vanjskom rubu nosi naslov firme tiskara i knjižara Karletzkog iz Rijeke.

U knjizi saldaconti najraniji je upis proveden 1. srpnja 1839., a posljednji 4. rujna 1840. god. Najveći broj upisa dugovanja i potraživanja proveden je s firmom Reyer & Schlik iz Trsta i to prijenosom salda na pet novih mjesta⁴¹). Iz ovih uplata vidimo kako je teklo likvidiranje potraživanja pojedinih trgovaca brodograđevnog drva, željeza i metala za potrebe brodogradnje, opreme brodova, isplata mjenica pojedinih obroka ugovorenih za uplatu svote za gradnju brodova. Dapače, analiziramo li pojedine dopise, te upise dugovanja i potraživanja, vidimo da je likvidiranje računa bilo provedeno uredno i na vrijeme.

Osim dugovanja i potraživanja provedenih u knjizi saldaconti s poslovnim prijateljima, provedeni su upisi računa s brodovlasnicima s kojima su braća Pritchard od srpnja 1839. god. sklopila ugovore o gradnji brodova, naime s Ambrozom Ralli iz Trsta⁴²), Lazarom Gopčevićem iz Trsta⁴³), Jurjem Strudthoffom iz Trsta⁴⁴), Williamom Kentom iz Trsta⁴⁵), A. Bonicelli iz Trsta⁴⁶) i Tomom Budinićem iz Trsta⁴⁷). Računi s brodovlasnicima bili su uredno likvidirani osim sa Strudthoffom kojemu je vraćen iznos od 5.118.30 forinti na dan 6. rujna 1840. i brod u stanju u

40) knjiga saldaconti str. 6 i 8.

41) knjiga saldaconti str. 1, 2, 16, 22. i 29.

42) knjiga saldaconti str. 9.

43) knjiga saldaconti str. 10.

44) knjiga saldaconti str. 11.

45) knjiga saldaconti str. 17.

46) knjiga saldaconti str. 23.

47) knjiga saldaconti str. 25.

kojem se nalazio⁴⁸⁾. Na sličan način likvidirano je potraživanje brodovlasnika A. Bonicelli iz Trsta, za koga su braća Pritchard već od ožujka 1840. god. gradila brod vrijedan 15.800 forinti i koji je početkom rujna bio već posve zatvoren i pred porinućem. Kako je u knjizi saldaconti ubilježeno, brod je 6. rujna 1840. god. bio uručen za iznos od 14.000 forinti koliko je bilo do tada uplaćeno i u stanju u kojemu se nalazio⁴⁹⁾.

3) Spisi korespondencije braći Pritchard

Konačno posljednji arhivski materijal vrijedan za poznavanje brodograđevne djelatnosti braće Pritchard u to vrijeme, jesu dva konvoluta spisa koji su pronađeni u navedenom fundusu. Radi se, naime, o dva konvoluta, prvi sa 31 spisom, a drugi s 50 spisa upućenih braći Pritchard. Spisi su upućeni braći Pritchard u razdoblju od 12. travnja 1838. do 1. rujna 1840. godine.

U prvom konvolutu koji obuhvaća 31 spis upućen braći Pritchard u razdoblju od 28. lipnja 1838. do 4. kolovoza 1840. god., najveći broj — njih 23 — odnosi se na prepisku trgovaca brodograđevnim drvom Giardo e Ceconi iz Rovinja odnosno njihovog agenta G. Della Pietra. Iz ove korespondencije može se razabrati da su braća Pritchard održavala čvrste veze sa trgovcima Giardo e Ceconi, koji su im mogli iz istarskih šuma dostaviti odlične partije brodograđevnog drva.

Drugi konvolut koji obuhvaća 50 spisa upućenih braći Pritchard u razdoblju od 12. travnja 1838. do 1. rujna 1840., odnosi se uglavnom na korespondenciju riječkog trgovca Franje Hanszlicka, koji je braću Pritchard uglavnom opskrbljivao željeznim i metalnim predmetima potrebnim za brodogradnju. U ovom konvolutu značajan je dopis koji Hanszlick upućuje kraljevičkom pomoreu kap. G. Šiliću u Trstu 12. travnja 1838. radi likvidiranja potraživanja dugovanja izgradnje parobroda u iznosu od 1.326.49 forinti. Svakako, ovdje se radi o potraživanju dugovanja izgradnje plda »Maria Anna« za ratnu mornaricu, pošto Hanszlick moli kap. Šilića neka provjeri da li je Pritchard bio za to dugovanje isplaćen od uprave Arsenala ili od zapovjedništva ratne mornarice u Veneciji⁵⁰⁾.

48) knjiga saldaconti str. 11. — Strudthoff je, kako je razvidno iz knjige saldaconti. 12. 7. 1840. sklopio ugovor za gradnju broda u vrijednosti od 8.000 for. Do 1. 9. 1840. Strudthoff je isplatio tri obroka po 1.000 forinti, a nakon rujna 1840. došlo je do naglog prekida poslovanja, pa su braća Pritchard vraćala ostatak novca i brod u stanju u kojem se nalazio, o čemu je ubilježena klauzula u knjizi saldaconti

49) knjiga saldaconti str. 23. — Klauzula glasi: »Per l'Importo sudetto di f. 14.000 fu consegnato in data 6 sett-re a. c. il Bast-o nel stato in cui si ritrovava«. — Razmatranjem podataka iz Anuario marittimo za 1848. god. smatramo da se radi o brig. »Ingegno« od 358 reg. tona, na kojemu je tada Bonicelli bio zapovjednik.

50) radi interesantnosti donosimo u cjelini navedeno pismo koje glasi:

»Sig. G. Sillich Capitano sopra la Schonner
fabbricata a Portorè, ora a Trieste

Fiume li 12 Aprile 838

Il Comune Amico Sig-r Andrea d'Ancona, a di Lei assicurazione mi partecipò alla Partenza della Schonner da Portorè, che all'arrivo di Lei a Trieste, ci sia la promessa d'essere pagati li Conti delli Sig-ri Fratelli Pritchart.

Comune a Lei bene notto è, che io vada Creditore cioè:

A Saldo del Conto Vecchio pel Piroscavo

L'Interesse a 6 p% dalli 20 9-bre 836

Il Conto nuovo per la Scounner

f.	1326.49
Circa	120.—
Circa	750.—

f. 2296.49

Na ovo pitanje Hanszlick se ponovno vraća godinu dana potom u pismu upućenom 5. rujna 1839. braći Pritchard u kojemu ih izvještava o dugovanju u iznosu od 239.25 forinti, kada napominje da je i preko roka čekao isplatu računa za potrebe parobroda, koje se vodilo od studenog 1835. do ožujka 1836. godine⁵¹).

Nadalje u ovom konvolutu zanimljivo je šest dopisa, koje je engleski vicekonzul u Rijeci Charles Thomas Hill upućivao Thomasu Pritchardu ili obojici braće u razdoblju od 6. rujna 1838. do 27. lipnja 1840. god. Vicekonzul Hill bio je inače u Rijeci među diplomatskim predstavnicima vrlo utjecajna osoba, koja se ovdje zadržala preko trideset godina.⁵² Iz pisma koja je vicekonzul Hill upućivao braći Pritchard izbija intimnost, pažnja, kao i briga konzula za svoje državljane. Prva dva pisma, intestirana na Thomasa Pritcharda upućena su mu u Trst,⁵³ a na drugom pismu adresa je potpunija, pošto mu je ono dostavljeno preko direktora društva Austrijskog Lloyda u Trstu, Regensdorfa. Nema stoga dvojbe, da su braća Pritchard, a pogotovo Thomas, bili u vrlo dobrim odnosima sa društvom Austrijskog Lloyda i najvjerojatnije surađivali u daljnjoj izgradnji društvenih parobroda.⁵⁴ Među ovim Hillovim pismima za nas je važna službena potvrda koju je Hill izdao 23. listopada 1839. god. Ovom potvrdom Hill potvrđuje da je tog dana u britanskom vicekonzulatu u Rijeci pohranjen originalni ugovor braće Pritchard o njihovom poslovnom udruživanju. Ujedno potvrda navodi da je kopija ugovora uručena u ruke njihovog administratora Karla Šporera, trgovca iz Rijeke.⁵⁵

Inače ostala Hilova pisma zanimljiva su radi poslovanja braće Pritchard, kao i objašnjenja radi isplata dugovanja i opreme brodova.

Come Amico prego di informarme dell'andamento di questo affare, e se Sig. Pritchart sia stato pagato dall'Arsenale, ossia dal Comando della Marina Venezia, ed infine se s'abbia speranza d'essere in breve la Speranza a tirare il Denaro.

Perdoni il disturbo, e me Comandi reciprocamente.

Riverindola con Stima, Amico e Servo

Franc-o Hanszlick

Na poledini navedena je adresa:

Al Capitano Marittimo

Sig. G. Sillich

de ricapito al S. ig. Nicolò di Giorgio

Nussa al N° 1088 Casa Schiffman

Trieste

51) pismo od 5. 9. 1839. — Citat glasi: »... e d'averè spettato li pagamenti oltre li termini usuali, e il Saldo del Conto del Piro Scaffo che principiò nel Novembre 835 sino al Mese Marzo 1839.«

52) Hill je umro u Rijeci 19. studenog 1875. u 75 godini života. U kratkom nekrologu objavljenom u riječkom dnevniku »La Bilancia« navodi se da je Hill doajen konzularnog zbora u Rijeci.

53) pismo od 6. 9. 1838. i 27. 12. 1838.

54) vidi našu bilješku 14).

55) pismo od 23. 10. 1839. — Radi interesantnosti donosimo tekst potvrde u originalu na engleskom jeziku, koji glasi:

Fiume 23-nd. October 1839

This day has been deposited in this British Consulate by the Brothers Pritchard, Naval Constructors, residents at Porto Re, their Original Contract of Partnership (a similar being deposited in the Hands of their Administrator Mr. Charl. Sporer, Merchant in Fiume) with an Additional Article & separate of same date which is requested by these Gent^l may be held in the Archives of this Office both for Security as well as Reference thereto on any occasion by them. —

Charl. Tho. Hill
British Vice Consul

Ovaj arhivski materijal koji obuhvaća poslovanje i djelatnost braće Pritchard u Kraljevici u razdoblju od 1838. do kraja 1840. godine, umnogome nam otkriva detalje ne samo njihovog poslovanja nego i njihovih veza sa širokom mrežom poslovnih prijatelja i klijenata.

III

Poslovne veze braće Pritchard moramo u gore navedenom razdoblju razmatrati sa dva aspekta, naime sa stanovišta veza, koje su braća Pritchard imala s raznim trgovcima brodograđevnim drvom, željeznim i metalnim predmetima i za opremu brodova u gradnji, te sa stanovišta veza, koje su braća Pritchard imala s brodovlasnicima, konkretno kao naručiteljima brodogradnja. Arhivski materijal, koji nam se nalazi na uvidu, pruža i te kako dobar pregled u prilike i potrebe koje su nastajale za ovo poslovanje braće Pritchard.

VEZE S TRGOVCIMA BRODOGRAĐEVNIM MATERIJALOM

Brodograđevno drvo su braća Pritchard dobavljala u znatnoj mjeri preko senjskih trgovaca drvom Josipa Barača, Josipa Markovića i Vjekoslava Rubelli. Radi se ovdje o izvjesnim količinama borovine, hrastovine i bukovine, koje su braća Pritchard stalno dobavljala od senjskih trgovaca drvom. Razmatranjem podataka u knjizi saldaconti možemo ustanoviti da je najjači Pritchardov dobavljač bio senjski trgovac Josip Barač.⁵⁶⁾ Tako su braća Pritchard 13. ožujka 1840. god. isplatila svotu od 1.676.15 forinte za 1.753 četvornih stopa hrastovine i 723 četvorne stope borovine. Još jednom 24. lipnja 1840. god. isplaćena je svota od 1.690.07 forinti za dostavljenih 2.253 četvorne stope hrastovine.

U knjizi prepiske također je opširno bilo dopisivanje braće Pritchard sa senjskim trgovcem Josipom Baračem. Ovdje nailazimo trinaest pisma intestirano na Josipa Barača, odnosno na firmu »Fratelli Baraz«. Međutim, ovdje razabiremo da je Barač dao sagraditi kod braće Pritchard Brigantin »Buona Matilde«⁵⁷⁾ i da su braća Pritchard osobito cijenila kvalitet brodograđevnog drva, koje im je dobavljao Josip Barač. Tako iz dopisa od 2. rujna 1839. proizlazi da su braća Pritchard počela krcati teret brodograđevnog drva za Englesku u Kraljevici, pa mole da im se dostavi kao uzorak i dva jarbola, koje bi uputili u Englesku; tako — napominju — mogao bi se učiniti dobar posao i za samog Barača.⁵⁸⁾

Međutim, braća Pritchard u to doba održavaju također vrlo jake veze sa rovinjskom trgovačkom firmom Giardo e Ceconi. Prema knjizi saldaconti⁵⁹⁾ ove su veze trajale neprekidno od rujna 1839. do do kraja

56) knjiga saldaconti str. 5.

57) prema *Annuario marittimo* za 1848. god. str. 40—41. — brig. »Buona Matilde« sagrađen je u Kraljevici 1839. god., imao je 202 reg. tona, a suvlasnici su mu bili F. Call i G. Baraz.

58) dopis od 2. 9. 1839. — Citat glasi: »... e se vi fosse possibile di fornirci presto almeno 2 de'mentovati Alberi, li gradiremmo assai tanto per poter spedire campione e così introdurre un affare che potrebbe essere vantaggiosa anche per voi.«

59) knjiga saldaconti str. 14.

srpnja 1840. god., pa su braća Pritchard dobavila znatnu kubaturu hrastovine, brestovine i specifičnog drva za izradbu rebara, koje su dobavljala sa skladišta firme Giardo e Ceconi iz Linskog kanala, Rovinja, Fažane i Plomina. Stvarno, radi se o kompleksima dobrog i solidnog brodograđevnog drva iz državnih šuma, koje je jednom bilo uzgajano za potrebe mletačkog arsenala.⁶⁰⁾ S firmom Giardo e Ceconi braća su Pritchard izmijenila osam dopisa, no zato smo u konvolutima prepiske naišli i na osamnaest dopisa, koje je firma Giardo e Ceconi dostavila u tom razdoblju braći Pritchard. Iz ove korespondencije razabiremo da je Thomas Pritchard često putovao, kontaktirao s trgovcima drvom, a ujedno nastupao kao glavni voditelj brodograđevnih poslova. Tako iz dopisa od 17. lipnja 1840. god.⁶¹⁾ razabiremo da je Thomas Pritchard jednom izvršio pregled brodograđevnog drva iz Nove Vasi kod Poreča, dok iz jednog ranijeg dopisa poslovnom prijatelju Ferdinandu Šporeru u Trstu⁶²⁾ vidimo da se Josiph Pritchard ispričava da nije odgovorio na njegovo pismo od 6. studenog 1839., pošto mu je brat u međuvremenu otputovao u Ljubljanu. No, izgleda da su poslovne veze braće Pritchard sa rovinjskom firmom Giardo e Ceconi, bile dugotrajnije, jer iz jednog dopisa od 13. studenog 1839., proizlazi da je firma Giardo e Ceconi opskrbljivala braću Pritchard brodograđevnim drvom i u vremenima, kada se gradio pbd. »Maria Anna« i kada su braća Pritchard radila u Trstu; pri tome se firma Giardo e Ceconi kao preporuku solidne kvalitete svojih proizvoda poziva na poznatu tršćansku tvrku G. B. Rossetti, koja je vodila njihove poslove.⁶³⁾

Brodograđevno drvo koje je braći Pritchard dobavljala rovinjska firma Giardo e Ceconi, bilo je ukrcano na domaće trabakule i pelige ne samo u Rovinju, već i u Poreču, Linskom kanalu, Fažani, Plominu, pa i u Budavi. Znatna pak prepiska korespondencije između braće Pritchard i firme Giardo e Ceconi odnosi se na požurivanje i na formalnosti ukrcaja tereta na brodove, kojima su zapovijedali domaći brodovođe Tamburin, Maraspin, Scotti i Rismondo.

U manjim su količinama braća Pritchard dobavljali brodograđevno drvo, uglavnom trupce, od riječkih trgovaca Pavla Scanpe i Ivana Frankovića. Iz pisma od 4. svibnja 1840. proizlazi da su braća Pritchard prihvatila Frankovićevu ponudu, da im dobavi iz Šmrike 40 do 50 bordunala. Međutim, iz knjige saldaconti⁶⁴⁾ ne možemo ustanoviti da li je ta ponuda bila stvarno realizirana.

Jaku poslovnu vezu održavala su braća Pritchard također s riječkim trgovcima Franjom Hanszlickom, Josipom Pessi, Franjom Jelovšekom i Anselmom Ruppiani od kojih su uglavnom nabavljali željezne i metalne predmete potrebne za brodogradnju. Osobito u tome bila je —

60) Danilo Klen: Mletačka eksploatacija istarskih šuma i obavezan prevoz drveta do luka kao specifičan državni porez u Istri od 15. do kraja 18. stoljeća (Problemi sjevernog Jadrana, svezak 1. — Rijeka, 1963.) str. 207.

61) dopis od 17. 6. 1840.

62) knjiga prepiske, dopis od 12. 11. 1839.

63) dopis od 13. 11. 1839. — Citat glasi: »Delli conti del legname venduti per Trieste li anni prima non abbiamo registro, che volendoli i Solo Sig. Gio. Batta de Rossetti potrebe forse darli che regiva di raccomandataro della nostra Ditta.«

64) knjiga saldaconti str. 30.

kako smo i ranije naglasili — jaka veza s trgovcem Hanszlickom, koja je — prema knjizi saldaconti⁶⁵⁾ — trajala od konca srpnja 1839. do početka rujna 1840. godine. Kroz to razdoblje kontinuirano u više navrata svakog mjeseca vršila se s Hanszlickom likvidacija potraživanja.

Premda nije bila jaka, ipak moramo spomenuti vezu braće Pritchard s ljubljanskim trgovcima L. Dietrichom i A. Debeutzom. Iz korespondencije koju su braća Pritchard održavala s njima vidimo, da su u par navrata dobavljali brodograđevno drvo iz Slovenije. Tako posredno iz korespondencije s tršćanskim brodovlasnikom Lazarom Gopčevićem⁶⁶⁾ vidimo, da su u Celju bila dobavljena dva bordunala potrebna za kobilicu broda u gradnji. Dapače, iz jednog pisma dostavljenog početkom studenog 1839. god. Ferdinandu Šporeru u Trst⁶⁷⁾ vidimo, da je Thomas Pritchard u međuvremenu oputovao u Ljubljanu radi nabavke brodograđevnog drva.

Nema sumnje da je, kako zapažamo iz pojedinih korespondencija, bilo često poteškoća oko nabavke kvalitetnog drva. U par navrata morala su braća Pritchard stornirati naručeno drvo, koje nije odgovaralo za potrebe brodogradnje, odnosno inzistirati da im se dostave trupci i jarboli određene dužine i širine.

VEZE S BRODOVLASNICIMA

Razmatranjem materijala korespondencije i knjige prepiske možemo ustanoviti da su braća Pritchard u razdoblju od 1838. do 1840. godine imala dosta jake veze sa brodovlasnicima, koji su kod njih naručivali izgradnju brodova. Zanimljivo je da su braća Pritchard uglavnom gradila brodove za naručitelje iz Trsta. To su, inače, poznati brodovlasnici iz Trsta Ralli, Gopčević, Strudthoff i Bonicelli.

Na žalost u sačuvanom arhivskom materijalu nismo našli ni jedan primjerak ugovora o gradnji, koje su braća Pritchard sklapala s naručiteljima i na koje se pozivaju ne samo u korespondenciji već i u knjizi saldaconti. Ovako možemo tek nagađati pod kakvim su uvjetima bili građeni brodovi, u kojem roku i od kojeg materijala. Tako npr., iz pisma koje su braća Pritchard uputila tršćanskom brodovlasniku Ralli⁶⁸⁾ proizlazi da bi jedan brigantin nosivosti 5.000 staja izgrađen iz hrastovine, palube od borovine, obložen bakrom do linije gaza koštao 10.000 forinti. No, tesarški radovi, mrtva i čvrsta priveza na palubi (oka, odvodnici) prema običajima brodogradnje idu na teret naručitelja. Iz jednog drugog dopisa riječkom trgovcu Jelovšku⁶⁹⁾ dobivamo neke preciznije podatke o cijena i dimenzijama brodova; tako brod nosivosti 7.000 staja imao bi dimenzije od 86 engleskih stopa dužine na kobilici, širine od 27 engleskih stopa od madijera do madijera, a visinu od 15 engleskih stopa od kobilice do razine palube. Cijena ovog broda bez obloga bakrom i tesar-

65) knjiga saldaconti str. 4 i 24.

66) knjiga prepiske, dopis od 25. 10. 1839.

67) knjiga prepiske, dopis od 12. 11. 1839.

68) knjiga prepiske, dopis od 15. 6. 1840.

69) knjiga prepiske, dopis od 4. 9. 1840.

skih radova iznosila bi 14.000 forinti. — Prilikom spora o nosivosti triju škunera koje su braća Pritchard sagradila za brodovlasnika Ralli, Pritchardi se u svojem dopisu od 5. lipnja 1840. god.⁷⁰⁾ pozivaju na ugovor koji navodi da će se nosivost ustanoviti ukrcajem žita u jedan od prvih škunera. No, braća Pritchard naglašuju da to nije njihova dužnost jer su oni samo graditelji, a ne krcatelji, dok ugovor predviđa provjeru nosivosti samo kod jednog škunera, pošto su sva tri sagrađena prema istim mjerama.⁷¹⁾

Isto tako iz knjige saldaconti saznajemo koje su brodove u gore navedenom razdoblju sagradila braća Pritchard i pod kakvim su uvjetima bile isplaćivane pojedine rate ugovorne cijene. Tako saznajemo⁷²⁾ da je 31. srpnja 1839. god. sklopljen ugovor o gradnji jedne nave za tršćanskog brodovlasnika A. Ralli za cijenu od 23.700 forinti. Prema ugovoru naručitelj je imao isplatiti ugovorenu cijenu u pet obroka i to 5.000 forinti po sklopljenom ugovoru, slijedećih 5.000 forinti nakon tri mjeseca, zatim 3.700 forinti kad bi gradnja bila urebrena, potom 5.000 forinti kada bi bila pokrivena paluba, te konačno 5.000 forinti i saldo posebnih računa nakon četvrtog mjeseca. Kontroliramo li isplate navedenih računa u rubrici potraživanja vidimo da su računi bili likvidirani više manje u predviđenim rokovima, naime prvi iznos od 5.000 forinti bio je uplaćen 31. srpnja 1839. god., slijedeći iznos od 5.000 forinti bio je uplaćen 5. kolovoza iste godine. Iznos od 3.700 forinti bio je uplaćen 20. listopada 1839. god., zatim iznos od 5.000 forinti uvjetovan pokrivanjem palube bio je uplaćen 6. ožujka 1840. god., dok je posljednji obrok od 5.000 forinti bio uplaćen 25. svibnja 1840. god. Kako razabiremo iz knjige saldaconti, Ralli je 24. lipnja isplatio iznos od 433.02 forinti za naknadne posebne troškove na ovom brodu. — Kod drugih naručitelja uglavnom su se rokovi i uvjeti isplate pojedinih obroka ugovorene cijene kretali u istim okvirima. Međutim, pri izgradnji brigantina za tršćanskog brodovlasnika G. A. Bonicelli⁷³⁾ vidimo da se isplata ugovorene cijene od 15.800 forinti vršila čak u osam obroka, naime prvi po ugovoru, drugi podizanjem statva, treći kada je brod za polovicu urebren, četvrti kada je posve urebren, peti kada su postavljene praznice grotla, šesti kada je paluba pokrivena, sedmi kada je za polovicu postavljena oplata i osmi obrok saldo završnih radova nakon porinuća broda. U rubrici potraživanja vidimo da su ovi obroci bili korentno isplaćivani u predviđenim rokovima do posljednjeg obroka od 1.800 forinti, pošto je brod 6. rujna 1840. god. bio uručen u stanju u kojemu se nalazio, jer su braća Pritchard, kako smo već ranije naveli, iz neprovjerenih razloga prekinula daljnjim svojim poslovanjem.

70) knjiga prepiske, dopis od 5. 6. 1840.

71) navedeni dopis. — Citat glasi: »La Verificazione della Portata non può andare a spese nostre, il Contratto dice che si verificherà col pieno Carico di grano in una delle prime due Scune, quindi non dice che tocca a noi di caricare non essendo noi che Costruttori e non Caricatori, e finalmente non obbliga il Contratto di caricare più d'una Scuna, siccome tutte 3 sono fatte dietro lo stesso sesto.«

72) knjiga saldaconti str. 9.

73) knjiga saldaconti str. 9.

Prema statističkim podacima⁷⁴⁾ braća su Pitchard u razdoblju od 1838. do 1840. god. izgradila sedam jedrenjaka sa 2.019 reg. tona. Prekontroliramo li podatke iz knjige saldaconti vidimo da je s brodovlasnikom A. Ralli iz Trsta sklopljen 31. srpnja 1839. ugovor o gradnji jedne nave, 1. listopada iste godine o gradnji dvaju škunera, a 20. siječnja 1840. god. o gradnji jednog škunera.⁷⁵⁾ S brodovlasnikom Lazarom Gopčevićem iz Trsta sklopljen je također 31. srpnja 1839. god. ugovor o gradnji jednog broda,⁷⁶⁾ 13. ožujka 1840. god. sklopljen je sa G. A. Bonicelli iz Trsta ugovor o gradnji jednog broda,⁷⁷⁾ a travnja 1840. god. sklopljen je ugovor s brodovlasnikom Tomom Budinićem iz Trsta o gradnji jednog broda.⁷⁸⁾ Osim ovih brodova veće tonaže, kako razabiremo iz knjige saldaconti, braća su Pritchard kroz to razdoblje sagradila tri maone za Williama Kenta iz Trsta za 1.080 forinta,⁷⁹⁾ a za Jurja Strudthoffa također iz Trsta jednu maonu u vrijednosti od 2.500 forinti.⁸⁰⁾

Potvrdu o ovim novogradnjama nailazimo i u konceptima dopisa koje su braća Pritchard dostavljala Lučkoj kapetaniji u Kraljevici radi ishoda odobrenja riječkog guvernera za gradnju brodova. Tako 31. kolovoza 1839. god.⁸¹⁾ mole ishoda odobrenja gradnje nave za tršćanskog brodovlasnika A. Ralli. Par dana ranije 19. kolovoza 1839. god. podnose molbu radi gradnje broda za brodovlasnika Lazara Gopčevića iz Trsta.⁸²⁾ Isto tako nailazimo na molbe odobrenja gradnje svih triju škunera za brodovlasnika Ralli,⁸³⁾ te za Bonicellijev brod.⁸⁴⁾

Međutim, iz korespondencije navedene u knjizi prepiske zanimljivi su kontakti koje su braća Pritchard održavali s naručiteljima novogradnja; ovdje ne nailazimo samo na pažljiva i taktična obavještenja o stanju u kojem se nalazi novogradnja, već i o poteškoćama na koje se nailazilo tokom gradnje kao i o nastalim sporovima između naručitelja i brodograditelja. U tome dosta je opširna prepiska s tršćanskim brodovlasnikom Ambrozom Ralli, što je i shvatljivo, jer su braća Pritchard gradila skoro u isto vrijeme za njega jednu nav i tri škunera.

74) Eco del litorale ungarico broj 14 od 20. 5. 1843. supplemento. — Citirani članak.

75) knjiga saldaconti str. 9.

76) knjiga saldaconti str. 10.

77) knjiga saldaconti str. 23.

78) knjiga saldaconti str. 25.

79) knjiga saldaconti str. 17.

80) knjiga saldaconti str. 11.

81) knjiga prepiske, dopis od 31. 8. 1839.

82) knjiga prepiske, dopis od 19. 9. 1839. — Radi interesantnosti donosimo koncept dopisa koji glasi:

Inclito Regio

Capitanato di Porto

Li sottoscritti Giuseppe e Tomaso Pritchard Privileggiati Costruttori Navali avendo stipulato un nuovo Contratto con sig-r Lazzaro Gopcevic sudito Austriaco domiciliato Trieste, per costruire una Nave su questo Regio Squero, e desiderando di dare principio alla Costruzione di questo Naviglio ricorrono a questo Inclito Regio Capitanato di Porto, onde si compiacca di inoltrare favorevolmente questa Loro Petizione all'Excelso Regio Governo di Fiume, perché venisse graziosamente rilasciato il bramato permesso.

Umilissimi Servitori

Tho-s & Joseph Pritchard

Porto Re Agosto 19 — 1839

83) knjiga prepiske, dopisi od 23. 10. 1839. i od 20. 2. 1840.

84) knjiga prepiske, dopis od 23. 4. 1840.

Tako iz pisma upućenog Ferdinandu Šporeru u Trstu, vidimo da je početkom studenog 1839. god. završeno uređenje banka za Gopčevića, dok se za par dana završava radom na postavljanju oplate Rallijeve nava.⁸⁵⁾ 23. veljače 1840. god. braća Pritchard obavještavaju brodogradnika Ralli da je treći škuner već uređen, dok se pokrivanjem palube nave i drugog škuneru zakasnilo radi jake bure i nepovoljnog vremena.⁸⁶⁾ Pri kraju svibnja 1840. god. došlo je do spora između braće Pritchard i samog Rallija radi procjene nosivosti škuneru. U tom sporu braća se Pritchard pozivaju na ugovor o gradnji i na uzuse brodogradnje, te predlažu da im Ralli isplati posljednje obroke kako smatra i misli; pri kraju, pismom od 6. srpnja 1840. god.,⁸⁷⁾ braća Pritchard ipak priznaju da su pogriješili u procjeni nosivosti škuneru, a to opravdavaju što je gaz računat u niskoj vodi uz obalu, a oni su kod konstrukcija mislili na solidnost broda što dokazuju dvostruka rebra.⁸⁸⁾

Također je zanimljiva korespondencija s tršćanskim brodogradnikom Lazarom Gopčevićem. Kako smo naveli, za Gopčevića bio je građen jedan brod u vrijednosti od 17.000 forinti, pa u pismu od 25. listopada 1839. braća Pritchard javljaju Gopčeviću da su kod Celja našli dva bordunala koje će koristiti za kobilicu njegovog broda.⁸⁹⁾ No koncem studenog 1839. god. došlo je do spora između kap. Kovačića predstavnika brodogradnika Gopčevića s braćom Pritchard radi dubine grotla barka u gradnji. O tome braća Pritchard obavještavaju svojeg predstavnika u Trstu Ferdinanda Šporera,⁹⁰⁾ pa mu se jadaju na primjedbe koje znaju brodograditeljima zadavati kapetani, koji se ne razumiju u principe brodogradnje. Stvarno izgleda da spor sa Gopčevićem nije bio potpuno dovršen, jer se braća Pritchard na to osvrću u dopisu od 12. srpnja 1840. upućenom firmi Reyer & Schlick.⁹¹⁾ Naime, izgleda da se Gopčević žalio na brod nakon što ga je preuzeo, pa braća Pritchard primjećuju da je trebao ukazati na pogreške još dok je brod bio u domaćim vodama a ne nakon tako dugog vremena.⁹²⁾

U nizu kontakata i dogovaranja s pojedinim naručiteljima novogradnja, nailazimo i na slučajeve da su braća Pritchard odbijala ponude, jer su bili preopterećeni radovima i već naručenim novogradnjama. Tako u dopisu od 25. lipnja 1840. god.⁹³⁾ koji dostavljaju Andriji Scandella iz Trsta, vidimo da odbijaju njegovu ponudu za gradnju dviju maona. U dopisu naglašuju da imaju na navozu dva broda koje prema ugovoru

85) knjiga prepiske, dopis od 12. 11. 1839.

86) knjiga prepiske, dopis od 23. 2. 1840.

87) knjiga prepiske, dopis od 6. 7. 1840.

88) navedeni dopis. Citat glasi: «Colla portata delle Scune ci siamo ingannati. Secondo le dimensioni, dovevano portare quanto le calcolavamo, ma lo scandaglio d'un di essa si fece con grano il più pesante epperò in acqua bassa vicino ad una palada, e siccome ebbimo nella costruzione la solidità de' navigli più che il nostro interesse in vista, prove ne siano le Corbe doppie e così riescirono le Scune più pesanti di corpo, e per conseguenza la portata di carico greve, minore, perché fonda dippiù.»

89) knjiga prepiske, dopis od 25. 10. 1839.

90) knjiga prepiske, dopis od 26. 11. 1839.

91) knjiga prepiske, dopis od 12. 7. 1840.

92) navedeni dopis. — Citat glasi: «... he had ought to have done it immediately she was in the water or within the space of 2 or 3 days and not to have taken command of the Vessel and Rig and Equip.(ment) her knowing from the first day after the was launched . . .»

93) knjiga prepiske, dopis od 25. 6. 1840.

moraju završiti do mjeseca kolovoza nakon čega počinju gradnjom jednog brika. Radi toga za sada ne mogu zaposliti dovoljno radnika za ove poslove; pri kraju ipak izrazuju nadu da će u dogledno vrijeme njihovu ponudu moći prihvatiti.

U početku 1840 god. braća Pritchard izmijenila su s brodovlasnikom Bishopom iz Trsta nekoliko dopisa radi izgradnje broda; iz ovih pisama pisanih na engleskom jeziku izbija ujedno težnja da posluju s njime kao svojim zemljakom.⁹⁴⁾ Izgleda da je Bishop imao namjeru preuzeti neki brod koji su braća Pritchard gradila o svojem trošku, no brod je već bio ugovoren i sklopljen. U dopisu bez datuma od početka travnja 1840. god. braća Pritchard ističu da će mu dati prednosti kao svojem zemljaku uz nižu cijenu.⁹⁵⁾

Zanimljivo je da su braća Pritchard mnogo držali do svoje stručne sposobnosti i do povoljnih uvjeta za gradnju brodova. Tako u dopisu Ferdinandu Šporeru polovicom prosinca 1839. god. ističu da brod tipa brik ne mogu graditi za nižu cijenu od 14.000 forinti, a za nižu cijenu — kako su obavješteni iz pouzdanih krugova — ne bi gradili ni poznati brodograditelji iz Trsta Polli i Tonello.⁹⁶⁾

Izgleda da su braća Pritchard bila dosta zainteresirana za gradnju parobroda. Tako uz ponudu koju su kanili realizirati gradnjom parobroda za rusku vladu, nailazimo i na prepisku popravka parobroda za dunavsko parobrodarsko društvo.⁹⁷⁾ Tako u ovom dopisu — koji nije intetiran — braća Pritchard plediraju da bi se popravak pbrda »Crescent« izvršio u kraljevičkom brodogradilištu pošto ono ima prikladan prostor za vez broda i za smještaj strojeva u skladištima. U drugom se pismu upućenom u Trst Mr. De Brock,⁹⁸⁾ Thomas Pritchard preporuča za gradnju dva manja parobroda koja parobrodarsko društvo kani sagraditi. Pritchard pri tome ističe da je Kraljevica daleko pogodnija za gradnju parobroda nego li Trst.⁹⁹⁾

Nema sumnje da su veze braće Pritchard s brodovlasnicima u gore navedenom razdoblju, bile dosta čvrste. No godine 1838—1840. bile su ujedno u našoj brodogradnji također jedan korak dalje u unapređenju i učvršćenju brodograđevne djelatnosti. Zanimljivo je pak da su braća Pritchard svoju brodograđevnu djelatnost uglavnom usmjerila na potrebe brodovlasnika iz Trsta i oni su svoju ovu djelatnost znatno proširili i unapredili; ne smijemo pri tome ni ignorirati njihove pokušaje na izgradnji parobroda i na formiranju u kraljevičkom brodogradilištu jednog centra za izgradnju parobroda.

94) knjiga prepiske, dopisi od 5. 3. 1840., 11. 3. 1840., bez datuma početkom travnja 1840. i od 24. 4. 1840.

95) navedeni dopis. — Citat glasi: »... but we would sooner give you the preference as a Countryman at an inferior price than to have dealings with a Stranger at a more superior one.«

96) knjiga prepiske, dopis od 19. 12. 1840.

97) knjiga prepiske, dopis od 20. 2. 1840.

98) knjiga prepiske, dopis od 5. 6. 1840. — Mišljenja smo da se ovdje radi o baronu de Bruck jednom od direktora parobrodarskog društva Austrijskog Lloydja.

99) navedeno pismo. — Citat glasi: »... I feel assured that Portore is much more adapted for Steam Boat building than Trieste, and I should be able to build them somewhat cheaper and that upon a new principle, and can assure you that I should make it my study to do to the uttermost that lays in my power to give satisfaction to your most Honorable Company.«

Prema tome, razmatrajući djelatnost braće Pritchard u razdoblju od 1838. do 1840. godine u Kraljevici, možemo zaključiti da je ona bila pozitivna i mnogo doprinijela kasnijoj afirmaciji brodogradnje Kraljevice, kakva se ona formirala nekoliko desetaka godine kasnije.

IV

Podaci o brodograđevnoj djelatnosti braće Pritchard, koji u našim krajevima obuhvaćaju razdoblje od 1835. do 1847. godine, ilustriraju jedno razdoblje brodogradnje Kraljevice, koje ne može ostati nezapaženo.

Svakako, braća Pritchard unijela su u svoju brodograđevnu djelatnost u Trstu, a naročito kasnije u Kraljevici, elemente solidnog znanja i studiranja brodograđevnog umijeća, koje su donijeli sa sobom iz prakse engleskih brodogradilišta. To su, kako smo vidjeli, oni u par navrata u svojoj korespondenciji i naglasili.

Razmotrimo li pak sudbinu brodova koje su braća Pritchard sagradila u Kraljevici, vidimo da je 1858. god. plovilo još osam brodova, a krajem 1862. god. plovilo je još pet brodova atlantskim i mediteranskim relacijama.¹⁰⁰⁾

Na žalost, arhivski materijal ne iznosi nam koji je neposredan uzrok, zašto su braća Pritchard početkom rujna 1840. god. tako naglo prekinula svojom djelatnosti; dapače ni drugi izvori, tadašnja štampa, izvještaji i publikacije, ne dodiruju se i ne objašnjuju nam nagli prekid poslovanja braće Pritchard. Da li je možda došlo do prekida zajedničkog rada ili su tome uzrok obiteljske okolnosti braće Pritchard, za sada nam je to neobjašnjeno.

No, i bez obzira na problem naglog prekidanja brodograđevne djelatnosti braće Pritchard, arhivski materijal koji smo ovdje koristili, objasnio nam je jedan detalj brodograđevne povijesti Kraljevice; taj je detalj, možemo istaknuti, pobudio putove kasnijeg razvoja brodogradnje Kraljevice, kada učenici braće Pritchard — Ignac Arčanin i Hilarij Jurković — nastavljaju brodograđevnu tradiciju Kraljevice i grade niz brodova, koji su dugi niz decenija uspješno izvršavali svoje plovidbene zadatke.

100) podaci prema godišnjacima *Annuario marittimo* 1859. i 1863. god. — Bili su to brig »Airone« od 272 reg. tona vlasništvo Konstantina Reyer iz Trsta, nav »Due Sorelle« od 501 reg. tona vlasništvo Ambroza Ralli iz Trsta, bark »Fuccine« od 380 reg. tona vlasništvo Martina Polića i Luke Tomca iz Kraljevice, škuner »Perla« od 136 reg. tona vlasništvo Miha Lukovića iz Prčanja i brig. »Sifide« (ex »Buona Matilde«) od 202 reg. tona vlasništvo Josipa M. Martinića i Luke Jadrošića iz Malog Lošinja.

R É S U M É

QUELQUES DOCUMENTATIONS SUR L'ACTIVITÉ DES CONSTRUCTEURS NAVALS LES FRÈRES PRITCHARD

En s'appuyant sur la matière, retrouvée il y a quelques années dans le fonds du Tribunal, et de la magistrature de Bakar, l'auteur analyse la façon de régir leurs affaires des constructeurs navals Pritchard à Kraljevica.

Les frères Thomas et Joseph Pritchard, d'origine anglaise provenent de Kent, sont arrivés à Kraljevica en 1835, s'y sont installés définitivement et fixé leur domicile. Leurs occupations de constructeurs navals sont suspendues en 1847 par la mort de Joseph Pritchard à Kraljevica.

L'auteur analyse leur emploi de 1838—1840 à Kraljevica à la base de matière d'archives. Les frères Pritchard construisaient des vesseaux pour les renomés propriétaires de navires à Trieste: Ralli, Gopčević, Bonicelli, Strudthof Kent: Senj, l'Istre et la Slovénie les fournissaient du bois. Les frères Pritchard s'étaient intéressés aussi à la construction des bateaux à vapeur, d'autant plus qu'ils en ont construit un nommé, »Maria-Ana« destiné aux besoins de la marine militaire de même qu'à partir de 1836 à 1838 ils construisirent des bateaux à vapeur pour l'Association du Lloyd autrichien.

Dans leur intérêt pour la construction des bateaux à vapeur les frères Pritchard ont fait appel au fameux mécanicien naval de Londres John Penn, mais sans résultat.

Les frères Pritchard par leur activité ont exercé une considérable influence dans la construction des navires et sont considérés, à juste titre, pioniers de la construction navale moderne au XIX^e siècle à Kraljevica.