

~~Budimpešta~~
Rijeka

629.12

Brodogradnja

Dr JÓZSEF SZEKERES

**VEZE BUDIMPEŠTE I RIJEKE U BRODOGRADNJI
(1865—1924)**

Početak druge polovice XIX stoljeća, u eri prvih pojava razvoja kapitalizma u Mađarskoj, došlo je do gospodarskih veza između riječkih i budimpeštanskih kapitalističkih poduzetnika i tehničkih stručnjaka. Te su veze bile veoma zanimljive, ali još ni do danas nisu dovoljno istražene. Područje tih veza bila je brodogradnja. Poduzeća koja su tada sebi postavila cilj da stvore samostalno mađarsko dunavsko brodarstvo, bila su se obratila riječkom »Stabilimento tecnico« radi gradnje riječnih brodova.

Rezultat tih pregovora bio je osnutak pogona — filijale riječkog brodogradilišta 1866. godine u zaštićenoj zimskoj luci Ujpešta (Ujpest), na periferiji Budimpešte. Riječko je poduzeće osiguralo projekte, gradnju i opremanje brodogradilišta te slanje inženjera i najboljih stručnjaka, dok su potreban kapital dali riječki poduzetnici i tvorničari. Iz Primorja su također stizali projekti za brodove namijenjene riječnom prometu. Proizvodnja je krenula pod vodstvom istaknute osobe, stručnjaka svjetskog glasa, izumitelja torpeda inženjera strojarstva Whiteheada, porijeklom Engleza, koji je tada bio nastanjen u Rijeci.

Neosporna je činjenica da je spomenuti riječki pothvat stvorio polaznu osnovu i sredstva za samostalno mađarsko riječno brodarstvo i riječnu brodogradnju s mađarskim interesima. Ujpeštanski centar, kao drugi centar brodogradnje u Budimpešti, ne bi se nikada mogao pojaviti niti očvrnuti da iz Rijeke nije stizao kapital, tehničko stručno znanje, strojevi i stručni radnici. Na narednim će stranama zainteresirani čitalac naći prikaz značenja podružnog tvorničkog pogona riječkog brodogradilišta za razvoj budimpeštanske industrije u pogledu podizanja tehničkog nivoa brodogradnje.

Dioničko društvo, koje je formalno djelovalo samostalno, a osnovano je 1868. pod nazivom »Első Magyar Pest-Fiumei Hajógyár Résvénytársulat« (Prvo mađarsko peštansko-riječko brodograditeljsko dioničko društvo), u biti je i dalje ostalo zahvat zainteresiranih riječkih faktora; nema nikakva podatka koji bi upućivao na to da su riječki vlasnici za svoj uloženi novac dobili išta drugo do dionice novog društva. Uloga budimpeštanskog financijskog svijeta u novom se pothvatu svodila na to da u doba prve kapitalističke konjunktore nakon austro-ugarske nagodbe 1867. financijski omogući odlučeno proširenje tvornice.

Dioničko društvo, vlasnik ujpeštanske tvornice, bankrotira 1873. kada svom jačinom izbija prva mađarska ekonomska kriza. Istodobno je likvidirana i matična tvornica u Rijeci. Međutim, nagomilana mate-

rijalna tehnička dobra u ujpeštanskoj tvornici nisu propala jer je nakon krize obnovljena (mada u znatno smanjenom opsegu i na nižem tehničkom nivou) ujpeštanska brodogradnja i budimpeštanska strojogradnja njihovom upotrebom stekla veoma vrijedne priloge. Isto je tako više stotina budimpeštanskih radnika zaposlenih u pogonu i osposobljenih za stručnjake postalo važnim činiocem u tokovima razvoja radničkih masa u metropoli.

Veze između dva grada — bar što se tiče brodogradnje — prekidaju se nakon toga za više desetljeća. Privredna depresija koja se gotovo ustaljuje nakon 1873. u Rijeci — iza Trsta drugom centru pomorske brodogradnje u Austro-Ugarskoj — a i u Budimpešti, privremeno likvidira opsežnu i značajnu brodogradnju. Međutim, uz Dunav se, uslijed relativno bržeg napretka u razvoju mađarskog kapitalizma, ranije oporavlja privredna situacija i stvaraju se pogodni uvjeti za brodogradnju. Tome treba dodati i svjesnu politiku mađarskih vlada koje su protežirale industriju, što se očitovalo i u materijalnoj potpori. U Rijeci su to godine stagnacije. Pažnja mađarskih vlada privremeno se proteže samo na izgradnju luke i željeznice kao na najvažnije preduvjete za razvoj grada. Austrijski kapitalistički krugovi ne interesiraju se u potrebnoj mjeri za pitanja brodarstva i brodogradnje. Tek nakon smjene stoljeća mađarski pothvati postižu takav razvojni stadij da se mogu pozabaviti i brodogradnjom — tada već i iznad riječnih okvira, u skladu sa zahtjevima pomorskog brodarstva. Godine 1894. osniva se u blizini Rijeke u brgduskom zaljevu brodogradilište pod nazivom Howaldt i dr., ali to se poduzeće bavi samo gradnjom manjih brodova i neprestano se bori s ekonomskim teškoćama.

Godine 1905. nastaje preokret u ekonomskoj stagnaciji koja je trajala više desetaka godina. Naime, rukovodioci poduzeća »Danubius Hajó — és Gépgyá Rt.« (Danubius — brodogradilište i tvornica strojeva d.d.), koje je objedinjavalo ujpeštanska riječna brodogradilišta i bilo osposobljeno za veće akcije i novčanim sredstvima i u tehničkom smislu, a još više velike banke koje su stajale iza poduzeća, izvojevali su za svoje tvornice pravo proizvodnje jedne četvrtine od narudžbi austrijske ratne mornarice. Međutim, nedostajali su tehnički uvjeti za gradnju većih morskih ratnih brodova, u prvom redu jedno pomorsko brodogradilište. Na taj način sada dolazi do toga da Budimpešta, ujpeštanska brodogradilišta — koja za svoje rođenje u dobro mjeri zahvaljuju Rijeci — uzvraćaju 1905. pomoć koju su primila prije četiri decenija od primorskog lučkog grada. Pored nekadašnjeg »Stabilimento tecnico« (sada već Tvornice torpeda) izgrađeno je 1906. brodogradilište dioničkog društva Danubius, u što je investirano preko 40 milijuna zlatnih kruna. Premda vrijednost pomoći koja stiže iz Budimpešte za razvoj riječke brodogradnje u XX stoljeću daleko prelazi potporu koju je Rijeka dala 1866, ipak postoje bitne razlike u karakteru tih dvaju razdoblja veza na polju brodogradnje. Pothvat Riječana u Budimpešti može se u osnovi pozitivno ocijeniti u svim vidovima jer je služio materijalnom i tehničkom napretku mađarskog društva, dok se druga pomoć koja

dolazi Rijeci 1906. od centra dunavskih brodogradilišta, tj. pomoć koja se pruža drugom centru pomorske brodogradnje, ne može u istom smislu pozitivno ocijeniti. Danubius je, naime, 1906. izgradio ratno brodogradilište koje je svoju djelatnost razvilo u znaku natjecanja velikih imperijalističkih sila i njihovih ratnih priprema, pa se isključivo u tehničkom pogledu, a i u pogledu razvoja grada, stvaranje uvjeta za rad pomorskog brodogradilišta velikih razmjera može smatrati pozitivnim.

Danubius se 1910. sjedinjuje s tada najvećim mađarskim koncernom strojogradnje »Ganz és Társa Vasöntő — és Gépgyár Rt« (Ganz i drug — ljevaonica željeza i tvornica strojeva d.d.). U brodogradilištu je nakon te fuzije počela gradnja ratnih brodova do 20.000 tona i podmornica. Poduzeće je te zadatke, koji su zahtijevali veliku tehničku spremu, odlično riješilo i time dalje učvršćivalo ugled i ime riječke brodogradnje.

Godine 1918. — nakon talijanske okupacije — na pritisak vojnih vlasti održavanje pogona u tvornici preuzima zajedničko mađarsko-talijansko dioničko društvo, dok je 1924. mađarski dio prodan talijanskim kapitalistima. U vrijeme talijanske okupacije grada u brodogradilištu se neprekidno javljaju problemi oko korištenja kapaciteta. Nije slučajno što tek poslije 1945, u eri socijalističke izgradnje u Jugoslaviji, možemo zapaziti potpun procvat pogona. Današnji program proizvodnje, s gradnjom brodova od 40—60 tisuća tona stavlja to brodogradilište u svakom pogledu u isti rang s drugim velikim svjetskim brodogradilištima.

* * *

Na narednim stranama ove studije nastojat ćemo prikazati osnutak tvornice u Rijeci i dati opis i povijest filijale koja je osnovana u Ujpeštu, koristeći se pri tom izvornim podacima iz arhiva, novina, biblioteka i muzeja u Budimpešti. U drugom dijelu studije nastojat ćemo osvijetliti događaje koji su prethodili Danubiusovu pothvatu u Rijeci, gradnju tvornice, proizvodnju ratnih brodova i na koncu okolnosti oko predaje poduzeća talijanskim vlasnicima.

I. Učešće riječkih brodograditelja u razvitku mađarskog parobrodarstva na Dunavu 1865—73.

1. Razvoj riječne brodogradnje u Budimpešti

Prema najstarijim zapisima Dunavom se plovilo već prije 3500 godina i počeci dunavske plovidbe poklapaju se s počecima povijesti Evrope. Dunav je najznačajniji srednjeevropski vodeni sistem, magistralni put za seobu naroda i za trgovačke veze, kojih je značenje u

kasnijim stoljećima stalno raslo. Prvih decenija XIX stoljeća plovidba Dunavom bila je — za današnja shvaćanja — veoma primitivna. Prijevoz tereta rijekom obavljao se drvenim brodovima od 5—600 tona nosivosti. Plovidba Dunavom nije mogla u tim godinama postati značajnija jer su mnogi činioci sprečavali njen razvoj. Pojava brodova snabdjevenih parnim strojevima stvorila je novu situaciju i u odnosu na plovidbu Dunavom. U prvaj trećini stoljeća otkrivena je primjenjivost parnog stroja u prometnim sredstvima i sredstvima za prijevoz robe. To novo otkriće od ogromnog značenja stvorilo je željeznicu i parni brod, izazvalo revoluciju u prometu i prijevozu robe, čime je omogućilo brz i jeftin prijevoz do tada nezamislivih količina putnika i robe.

Plovidba parnim brodovima na Dunavu razvijala se veoma tegobno i bilo je potrebno gotovo 40 godina da bi sebi izborila prevlast. Nagli uspon i osvajanje stvarnih pozicija uslijedili su tek nakon pobjede buržoaske revolucije 1848, po likvidaciji feudalnog načina proizvodnje i feudalnih društvenih odnosa.

Prvi parobrod zaplovio je Dunavom 1818. i izvršio je nekoliko putovanja. Bio je to brod *Carolina* što ga je prema vlastitom projektu u Osijeku izgradio Antal Bernhardt, građanin iz Pécsa. Drveni brod plovio je pomoću kotača s lopatama, pokretanih stabilnim cilindričnim parnim strojem. Uspješni Bernhardtovi pokusi stvorili su u glavnom gradu Austrije Beču veoma povoljno raspoloženje za takve pothvate, no poslovna valorizacija izuma nije uspjela. Godine 1828. engleski su poduzetnici J. Andrews i J. Prichardt tražili isključivu koncesiju za obavljanje prometa Dunavom. Emitirali su dionice, pa su austrijski novčari zajedno s aristokracijom žurili da se uključe u društvo koje je steklo koncesiju. Parobrodom Franz I u vlasništvu »Első Szabadalmazott Császári és Királyi Dunagőzhajózási Társaság« (Prvo patentirano carsko i kraljevsko parobrodarsko društvo za plovidbu Dunavom) [dalje DGT], u veljači 1831. započinje redovan promet parobrodima na Dunavu. DGT je bilo prvo poduzeće za plovidbu Dunavom koje je raspolagalo transportnim sredstvima koja su odgovarala ekonomskim zahtjevima.¹

Društvo DGT ostalo bi, međutim, osrednje poduzeće u nizu pothvata koji su tokom vremena nestali da se za njega nije zauzeo grof István Széchenyi (Ištvan Sečenji), najistaknutija figura mađarskog reformatorskog plemstva, kojega su već suvremenici titulirali počasnim nazivom — najveći Mađar. U plimi nedaća i zaostalosti države pažnji grofa Széchenyija nije izbjeglo veliko značenje stvaranja plovidbe Dunavom.

¹ Sintetičku povijest plovidbe Dunavom obrađuje djelo **B. Gonda**: »Mađarsko brodarstvo« (Bp. 1889) — U većem broju monografija spominju se zajedno i morsko i dunavsko brodarstvo. Takvo je djelo npr. **E. Egan**: »Mađarsko parobrodarstvo« (Bp. 1925). Od novijih obrada zaslužuje pažnju **F. Bornemissza** — **D. Bartos**: »Mađarska i morsko brodarstvo« (Bp. 1942). O prvim brodskim strojevima i tipovima broda **M. Thege Konkoly**: »Brodski strojevi i tipovi brodova« (Bp. 1898).

50-godišnju povijest DGT-a obuhvaća spomenica »Denkschrift der Ersten K. K. Priv. Donau dampfschiffahrts gesellschaft zur Erinnerung ihres 50-jährigen Bestandes (Wien 1881).

Széchenyi je pridavao veliku važnost riječnom parobrodarstvu s gledišta razmaha gospodarskog života i pokretanja njegova krvotoka. U jednom svom pismu iz 1830. označio je otvaranje donjeg Dunava kod Željeznih vrata, čime bi se omogućila plovidba Dunavom od Schwarzwalda do Crnog mora, kao prvenstveni zadatak s gledišta razmaha gospodarskog života države. Ubrzo spoznaje da za ostvarenje plovidbenog prometa veoma veliku prepreku predstavlja nedostatak dovoljnog broja prikladnih sredstava prijevoza, brodova snabdjevenih parnim strojem, brodova za prijevoz tereta i teglenica. Zato nastoji nagovoriti dioničare i vodstvo DGT-a da putem novih uplata stvore mogućnost za gradnju suvremenog riječnog dunavskog brodogradilišta. U tom cilju naručuje u Engleskoj gliboder za radove na regulaciji voda i obale spomenutog brodogradilišta.²

Djelovanje Széchenyijevo nije bilo bez rezultata. Na periferiji Budimpešte — na Obudimskom otoku — dovršeno je 1836. brodogradilište. Godine 1837. iz brodogradilišne je luke isplovio prvi tamo izgrađeni parni brod, a za njim je slijedilo i niz drugih. Trup broda još je iz drva; novost je postepeno preuzimanje proizvodnje kotlova, a i parnih strojeva od stranih dobavljača. Godine 1839. dovršen je prvi željezni parni brod, i od tada su jedva gradili drvene brodove. Počev od 1840-tih godina prelazi se i na gradnju teglenica iz željeza.³

Ostvarivanje Széchenyijevih planova širokih razmjera za razvoj brodarstva već od samog početka promatraju austrijski politički krugovi s velikom antipatijom i čine sve da osujete njihovu realizaciju. Brutalno političko ugnjetavanje koje je uslijedilo nakon poraza građanske revolucije i oslobodilačke borbe 1848—1849. spriječilo je i vremenski odgodilo dovršenje djelatnosti vezane uz razvoj brodarstva.

Sredinom 1850-tih godina donekle se ublažuje politički pritisak na zemlju. U gospodarskom životu ponovo kreće postepeni razvoj i opet se otvara mogućnost za nastavak onih djelatnosti koje teže svladavanju prepreka što su se ispriječile pred brodarstvom i brodogradnjom. S proljeća 1857. izgrađen je gat na uješćanskom Dunavu, između otoka i obale, u cilju stvaranja dunavske zimske luke. Na taj je način omogućena zaštita luke od vodenog toka Dunava i opasnosti od ledenih santi. Izgradnjom luke osiguran je smještaj dunavskim brodovima preko zime, a u zaštićenoj luci ima dovoljno prostora i za gradnju brodova.⁴

² István Széchenyi: »Die Donauschiffahrt« (Ofen 1836). Autor u tom djelu prvi put razlaže svoje planove razvoja velikih razmjera. Ti su se planovi — osnivanje brodogradilišta, izgradnja uješćanske zimske luke, regulacija Željeznih vrata — i realizirali. O bageriranju rijeke članak je napisao Daniel Novák pod naslovom »Die Vidra in Pest-Ofen« (u Pester Handlung Zeitung 1836, br. 2).

³ »Retrospektivni osvrt na stvaranje i razvoj DGT-a, naročito što se tiče Mađarske« (Budimpešta 1885).

⁴ Budapest Főváros Levéltára (u nastavku: BFL, Arhiv glavnog grada Budimpešte), Pesti levéltár 218/XI-1862. i Pester Lloyd: »Der Neupester Hafen« (1858. br. 2).

Luka u kojoj se razvija drugi centar dunavske brodogradnje prostire se na 34 hektara, a može primiti 800 brodova. Rezultat je kasnijih radova na proširenju luke da se dobila mogućnost za prihvata još 70 brodova. Na obje obale pristanišne luke — odmah po završetku radova — pojavljuju se majstori za gradnju malih drvenih brodova, koji počinju svoju djelatnost na prostoru od nekoliko hvati unajmljenom od erara. Ovi mali majstori, mada su vidjeli intenzivnu graditeljsku djelatnost brodogradilišta na Obudimskom otoku koje je zapošljavalo 2000 radnika, ipak su mislili da će za njih vrijeme stati i da će čitavog svoga života moći graditi čamce u ujpeštanskoj zaštićenoj luci. No ubrzo su se morali u svojim zamislima razočarati. Godine 1863. pojavio se među njima József Hartmann, peštanski brodograditelj, koji je podigao svoje poduzeće, a zatim je 1866. izgrađena i filijalna tvornica riječkog poduzeća »Stabilimento tecnico«. Djelatnošću tih dvaju poduzeća, stvaraju se (uz obudimsko brodogradilište) i drugi centar budimpeštanske dunavske brodogradnje — ujpeštanska brodogradnja.⁵

Stvaranje drugog centra dunavske brodogradnje uslijedilo je paralelno sa zadovoljenjem odgovarajućih potreba mađarskog gospodarskog života. Sredinom 1860-tih godina popušta austrijski politički i ekonomski pritisak, a posljedice toga odražavaju se na zamahu ekonomskog života. Jačanje parobrodarstva i njegov razvoj te opsežna gradnja željeznica tj. formiranje željezničke mreže, omogućuju da se mađarska poljoprivreda, (dobrim dijelom oslobođena od feudalnih veza), pojavi na tržištima zapadnih država sa svojim proizvodima u velikim količinama i uz povoljne cijene. Veći dio mađarskih trgovačkih kapitalista, vlasnika mlinova i prerađivača namirnica ojačao je uslijed toga i mogao je nagomilati kapital. U tim godinama počinje prodor trgovačkog kapitala na područje industrijske aktivnosti, da bi nakon 1867, odnosno nakon austro-ugarske nagodbe, postao značajan. Trgovački kapital prodire na područje industrijske aktivnosti i prometa u prvom redu s ciljem da se poveća profit, ali ujedno objektivno pridonosi daljnjem razvoju mađarskog gospodarskog života. Naglo razvijanje proizvodnje žitarica postavlja s gledišta dopreme poljoprivrednih viškova na tržišta sve veće zahtjeve na transport vodenim putem. Mađarski kapitalisti osnivaju broderska poduzeća koja u početku imaju veoma dobre poslovne rezultate, ali moraju voditi veoma oštru borbu s austrijskim DGT-om. Stoga nova broderska poduzeća ne mogu nabavljati svoje brodove kod obudimskog brodogradilišta DGT-a, nego svoje narudžbe djelomično ostvaruju kod starih poduzeća, a djelomično kod novoosnovanih brodogradilišta.

Hartmann je potjecao iz peštanske građanske obitelji i poslije osnovnog školovanja izučio je brodograđevni zanat u obudimskom bro-

⁵ Povijest brodogradnje u ujpeštanskom zimovniku opisuju József Szekeres: »Az ujpesti hajóépítés története 1863—1911« (Studije iz prošlosti Budimpešte XIV, 483—534 sa 8 priloga, Bp. 1961) i »Az ujpesti hajóépítés története 1912—1944« (Studije iz prošlosti Budimpešte XV, 637—693, sa 6 priloga, Bp. 1963).

dogradilištu. Kasnije se usavršavao u Beču, Rijeci i Zürichu. Nekoliko godina proveo je i u Americi. Sakupivši potreban kapital, vraća se u Peštu jer se osjeća dužnim da znanje i iskustvo stečeno u 15 godina provedenih u inozemstvu primijeni u svom rodnom gradu. Pored toga spoznao je i to da će kod kuće tek sada započeti razvoj kojega je rezultate upoznao putem svojih iskustava u zapadnim zemljama. 3. lipnja 1864. uručena mu je dozvola za obrt, ali je već prije bio kupio manji pogon kovačkog majstora Pozdechsa na uglu današnje ulice Géza i Akadémia, neposredno na kraju još neizgrađenog Dunavskog keja, tamo gdje su bila pristanišna mjesta brodarskih društava.⁶ Još iste godine zakupio je teren u Ujpeštanskoj luci u cilju podizanja brodogradnje.

Nakon osnivanja Hartmannova pogona pokušavaju i drugi domaći i strani kapitalisti, a tako i njihovi aristokratski protektori, da od prijevoza robe vodenim putem, te iz brodogradnje izvuku za sebe jedan dio očekivane velike dobiti.

2. Djelatnost filijale riječkog »Stabilimento tecnico« u ujpeštanskoj luci

U svibnju 1865. sastali su se osnivači novog prometnog dioničkog društva »Középdunai Magyar Gőzhajótársaság« (Srednjedunavsko mađarsko parobrodarsko društvo). Među poznatijima pojavili su se György Bartal, potpredsjednik Namjesničkog vijeća, Mór Wahrmann, bankar, Lajos Cséry, Mihály Gschwind, Salamon Herz, Bernát Sz. Ullmann, grof Odön Széchenyi i Béla Wodiáner. Osnivači su donijeli odluku o usvajanju konačne verzije statuta, o uvjetima za uplatu dionica, o naručivanju brodova i o uplati 20% mjesto bezuvjetnih 30% osnovnog kapitala, što je predstavljalo vladin prilog za početak rada poduzeća. Potvrđivanje statuta od strane vladinih organa jako se otežalo jer ne samo što je prolazilo kroz labirinte resornih ureda Namjesništva i Kancelarije već su se predmetom bavila i ministarstva u Beču. Zbog toga je predsjednik Društva tek u srpnju 1866. dobio u ruke odobreni primjerak. U međuvremenu su vrlo povoljno napredovale uplate dionica, tako da se već u listopadu 1865. moglo misliti na narudžbu za dva putnička parobroda spomenuta u odlukama skupštine. S obzirom na to da su austrijska brodarska društva već od osnivanja neprijateljskim očima gledala na suparnika, nije se moglo ni zamisliti da se s narudžbom obrate na austrijska brodogradilišta. Napokon je riječko brodogradilište prihvatilo gradnju brodova.

Riječko brodogradilište osnovano je 1856. pod imenom »Fonderia Metalli«. Među osnivačima nalazimo najeminentnije novčare Rijeke kao što su Iginio Scarpa, D. G. Verzenassi, nekoliko njemačko-austrijskih

⁶ BFL, Pesti levéltár 433/II-1864.

poduzetnika i bankarskih kuća te tvrtku Smith & Meynier. Cilj poduzeća bio je dobava strojeva i željeznih dijelova za brodove koji su se gradili u Trstu te popravak strojeva riječkih tvornica. Osnivači su 1857. spoznali da ukoliko žele razviti svoje poduzeće u značajan pogon, ne mogu mimoći investiranje daljnjih značajnih novčanih sredstava i nabavku suvremene opreme i strojeva. Isto je tako važno bilo pronaći i zaposliti direktora tvornice koji bi imao odgovarajuće obrazovanje, širok horizont te smisao za posao i trgovinu. U tu svrhu angažiran je Robert Whitehead, engleski strojar, već tada na glasu; on je tvornicu opremio strojevima najnovijeg engleskog tipa i predložio vlasnicima proširenje kruga djelatnosti pogona time što bi uz izradu i popravak strojeva gradili i brodove. Pogon je tada prozvan »Stabilimento tecnico — Fiume«.

Robert Whitehead — kojemu je pripala velika uloga u razvoju i procvatu industrije grada Rijeke — rodio se 1823. u Lancashireu u Engleskoj. Nauke strojarstva počeo je u Manchesteru pod vodstvom Williama Swifta. Početkom 1840-tih godina već je bio tehnički direktor u tvornici strojeva Taylor & Sons u Marseillu. Od 1845. ističe se u Veneciji gradnjom riječnih brodova za tvrtku Paradisi & Co., koji su našli primjenu na rijeci Po. Godine 1848. zaposlen je kod austrijskog društva Lloyd da bi kratko vrijeme poslije toga preuzeo mjesto direktora tršćanskog brodogradilišta. U Trstu je vodio brodogradilište do 1857. Prema njegovim projektima izrađeno je podosta brodova i brodskih strojeva za pomorski promet i austrijsku mornaricu. Da spomenemo najpoznatije: Taurus, Alnoch i Eugen — parobrodi na kotače, Fridrick, Dandolo i Donau — fregate, nadalje strojevi za morske brodove Dossi Valliero, Garelli, Valli d'Adria i Tartaro. Godine 1857. potpuno je preuredio riječku tvornicu. Za Whiteheadova djelovanja u Rijeci među poznatijima izgrađeni su: fregata Schwarzenberg sa 400 KS, izgrađena za pola godine, koja je u ratu s Danskom izdržala mnogo nedaća; parobrodi na vijak s po 150 KS Marco Polo i Maria Teresia koje je kupila tvrtka Tonello iz Trsta; parobrod na vijak Rudolf Habsburg sa 230 KS građen za egipatskog potkralja. Narudžbe austrijske ratne mornarice mogle su se pribaviti samo uz cijenu velikih teškoća. Uzrok je djelomično bio u tršćanskoj konkurenciji, a djelomično u antipatiji koju su gajili austrijski vojni krugovi prema riječkom poduzeću. Naime, građani Rijeke talijanske narodnosti inklinirali su u svojim osjećajima Mađarskoj, a ti su se osjećaji često očitovali i u djelima. Čini se da je Whiteheadov dolazak iz Trsta u Rijeku — što je predstavljalo veliku novčanu žrtvu za osnivače⁷ — donijelo riječkom brodogradilištu i vojne narudžbe. Osim spomenute fregate Schwarzenberg izgrađene su torpednjače po 230 KS Hum i Vellebich koje su do smjene stoljeća pripadale među najbrže brodove austrijske mornarice. Početkom 1860-tih godina dovršena je oklopljena fregata Max Ferdinand sa 800 KS, koja je u pomorskoj bitki

⁷ »Riječko brodogradilište« (»A fiumei hajógyár«, u listu: **Vasárnapi Ujság** — 1865, 621—622).

kod Visa dala dokaza o svojim odličnim svojstvima. Osim brodova u poduzeću su izrađivani kotlovi, dizalice i strojevi na zadovoljstvo mnogobrojnih naručilaca iz Hrvatske, Dalmacije i istočnih krajeva. Prema tadašnjim izvorima strojevi riječke tvornice osobito su se isticali među suvremenim proizvodima u prvom redu malom potrošnjom pogonskog goriva te što su često bili kadri da postignu 3 do 4 puta veći učinak od svoje nominalne snage.

U doba naše povijesti — 1866 — uz morsku obalu smješteno riječko brodogradilište bilo je raščlanjeno kako slijedi. Tvornička zgrada sadržavala je 11 odjela.

1. Radionica kotlova duga 35, a široka 8 hvati te ima 12 vatri — kod 6 su kovači, a kod 6 zakovičari; u njoj se nalazi pokretni koloturnik sa snagom od 25 tona (1 tona = 20 centera), nadalje raznovrstan alat za bušenje, za probijanje, za savijanje, kovački alati te peć za žarenje limova.
2. Kovačka radionica duga je 15, a široka 6 hvati; u njoj je instalirano 15 kovačkih vatri i jedan parni čekić za kovanje najvećih dijelova strojeva.
3. Ljevaonica je duga 20, a široka 6 hvati, sa dvije dizalice po 20 tona nosivosti i dvije talioničke peći gdje se može odjednom lijevati predmet od 500 centera. Pored toga ljevaonica je snabdjevena svim sredstvima koja su potrebna za lijevanje najmanjih i najvećih predmeta.
4. Uz veliku ljevaonicu nalazi se i jedna manja za obojene metale sa pet peći za taljenje, s dužinom od 8 i širinom od 4 hvata.
5. Kovačka radionica za žutu mjed ima 4 kvadratna hvata, sa 3 talioničke peći i jednim koloturnikom. Tu se izrađuju mjedene cijevi za strojeve.
6. Tokarska radionica je 20 hvati duga, s ukopanim raznovrsnim tokarskim strojevima, blanjalicama, bušilicama i sredstvima za nabiranje, tj. snabdjevena je svime što se može naći samo u najvećim engleskim tvornicama strojeva. Naročito treba istaći odličan stroj za bušenje cilindara kojim se može bušiti čak i promjer do 10 stopa, zatim tokarski stroj kojim se može obraditi vijak promjera do 20 stopa. U ovoj radionici nalazi se i pokretni koloturnik koji može podići 25 tona tereta.
7. Montažna dvorana duga je 11, a široka 8 hvati; tu se sastavljaju strojevi i tome služi koloturnik od 25 tona nosivosti te sve što je potrebno — klupe za podmazivanje, vijci itd.
8. Na prvom katu je manja tokarska radionica, upravo iznad velike, na površini od 10 hvati dužine i 5 širine; u njoj se nalazi 12 tokarskih strojeva s pripadnih 14 strojeva.
9. Bravarska radionica sa 30 škripaca.
10. Stolarska radionica duga je 10, a široka 5 hvati, sa 12 stolarskih klupa i jednim cirkularom tipa Withworth.
11. Tokarska radionica za tokarenje žute mjedi, sa tri stroja.

Sve strojeve tvornice pokreće parni stroj od 20 KS. Ima jedan ponton iz željeza i parna dizalica kojom se predmeti težine do 50 tona mogu smjelo podignuti i prenijeti u brod.

Jednom riječju, tvornica je potpuno opremljena svime što se od sličnog pogona može poželjeti i kadra je proizvesti strojeve od 1000—1200 KS.^{7a}

Razmjeri pogona čine se skromnim za ono doba, a i prema današnjim razmjerno manjim tvornicama. Glavna snaga pogona je gradnja brodskih strojeva i kotlova. Promatrajući proizvodne rezultate pogona, zapažamo osim toga i gradnju manjih brodova. Može se pretpostaviti i to — kao što se dogodilo poslije smjene stoljeća u drugoj fazi riječke brodogradnje — da je postignut sporazum o podjeli narudžbi koje su se očekivale. Pored toga, iz opisa strojnog parka i radionica riječkog brodogradilišta proističe da ono ne služi u prvom redu za gradnju broskog trupa, montaže, već je pogodnije za strojogradnju. Ovu konstataciju podupire i to što se u svojedobnom opisu ne može naći nijedna riječ o obalnoj opremljenosti tvornice, kao o obalnim dizalicama itd. Prema tome s pravom možemo reći da je u razdoblju 1865—1873. prvo riječko brodogradilište s obilježjem velike industrijske djelatnosti, bilo prije svega tvornica za brodske strojeve, kotlove i strojogradnju, a ne brodogradilište. Program tvornice obuhvatao je samo gradnju manjih brodova djelomično zbog karaktera opreme, a djelomično uslijed tehničke spremne direktora. Whitehead je u prvom redu bio strojar, a ne brodograditelj.

S obzirom na ove okolnosti postaje razumljivo zašto je uprava Srednjedunavskog parobrodarskog društva konačno baš s riječkim brodogradilištem postigla sporazum za gradnju svojih prvih dvaju dunavskih brodova nakon pregovora s mnogim drugim riječnim brodogradilištima. Riječka se tvornica uslijed jake tršćanske konkurencije borila s neiskorištenošću kapaciteta, a s opremom strojeva bila je prikladna za gradnju manjih brodova. Očito je da su i vlasnici poticali okretnog i poduzetnog Whiteheada da nastoji osigurati što više narudžbi iz bilo kojeg dijela austrijskog teritorija. Međutim, i razlozi materijalne prirode utjecali su na to da su glavni direktor novog dunavskog brodarškog društva Ferenc Houchard (bivši brodski kapetan) i sekretar Károly Szathmáry na koncu doputovali u Rijeku radi konkretnih pregovora: riječki pogon raspolagao je iskusnom, stručno dobro usavršenom

^{7a} U vezi s podacima o mjerama uzetim iz članka citiranog u prethodnoj bilješci: jedan hvat = 1,89 m, 1 četvorni hvat = 3,6 m². Tako računajući, ugrađena veličina pogona iznosi oko 3.400 m², uračunavši i radionice na katu.

U zagradama navedeni podaci kapaciteta dizalica vjerojatno predstavljaju bečku mjeru od 50 kg. Podaci o tonama odgovaraju današnjoj mjeri od 1.000 kg.

Parni stroj od 20 KS čini se preslabim kao izvor energije za tvornicu. Može se raditi o jednom stroju od 200 KS ili možda o više strojeva po 20 KS.

i izabranom elitnom radničkom ekipom i inženjerima. Prema tome se sa sigurnošću moglo očekivati da će u tehničkom pogledu i po kvaliteti proizvesti besprijeorne tvorevine. Pored toga, tu je bila i mogućnost bescarinskog uvoza željeza i drugog potrebnog materijala za gradnju brodova. Nadalje, stajala je na licu mjesta na raspolaganju jeftina i prikladna drvena građa. Sve je to omogućivalo da proizvodi riječkog brodogradilišta budu jeftiniji od svih ostalih te da ulijevaju više povjerenja. Na kraju, ali ne i na posljednjem mjestu, treba spomenuti i političko gledište. Mađarskom kapitalizmu u razvoju bitan je cilj bilo pridobivanje luke neposredno na morskoj obali, uključivanje u pomorsku trgovinu i sticanje dividendi iz gradnje morskih trgovačkih i ratnih brodova. Lajos Kossuth, glasoviti vođa mađarske građanske revolucije i pokreta za nezavisnost, lansirao je još 1840. parolu: »Na more, Mađari!«. On je isto tako bio i prvi borac za gradnju neposrednog spoja s morem željeznicom, za gradnju vukovarske željeznice. Zamisli predstavnika mladog mađarskog imperijalizma naišle su na povoljan prijem kod imućnih Riječana, a osobito među građanima talijanske narodnosti. Očito je da su poticaji riječkih gradskih rukovodilaca i građana za naklonost i prijateljstvo prema Mađarima — kako se tada govorilo: »nepokolebljiva vjernost« — bili ekonomsko-političke prirode. Za riječko građanstvo bilo je svakako povoljnije živjeti u ulozi jedine, od države veoma udaljene, ali privilegijama obasute morske luke, u okviru gradske autonomije, pa tako iz povoljnijih pozicija ući u kapitalističku utrku s tršćanskim takmacima i odupirati se naporu infiltracije austrijskog i mađarskog nacionalizma. Mađarski politički i gospodarski krugovi s radošću su prihvatili simpatiju riječke buržoazije i nastojali su je nagraditi pružanjem što više privilegija i osnivanjem uzajamno povoljnih ekonomskih veza. I ta nastojanja moramo uzeti u obzir kada ocjenjujemo odluku Srednjedunavskog parobrodarskog društva.

Delegacija koja je putovala u Rijeku vodila je uspješno pregovore. Naročito joj je odgovarala cijena od 260.000 forinti za oba broda predviđena za gradnju. Uslijed velikog zalaganja delegacija je međutim, zaboravila jednu stvar koja se nije smjela zanemariti, a to je doprema brodova na Dunav. Prvi izvještaji o postignutom sporazumu izdati su u uzvišenom tonu: »Parobrodi mađarskog društva gradit će se, dakle, na mađarskoj obali — u gradu Rijeci — koji prema nama pokazuje tako nepokolebljivu simpatiju i mađarske osjećaje.«⁸ Sve je to lijepo i rodoljubivo zvučalo, samo ova naprečac donijeta odluka, koju je kasnije trebalo korigirati uslijed sve jače kritike, nije bila na mjestu te je bacila sjenku i na slične greške koje su se javljale u drugim poslovima Srednjedunavskog parobrodarskog društva. Nepromišljeni potez, rezultat financijske politike, bio je lansiranje razmjerno ogromnih narudžbi; kako je osnovni dionički kapital iznosio 400.000 forinti i uplaćen je u 8 obroka, plaćanje predujma progutalo je iznos do tada uplaćenih obroka dioničara, ne ostavljajući ništa. Očito je bilo i to da se predstavnici

⁸ Vidi bilješku br. 7.

ranog mađarskog kapitalizma, kakve god rodoljubive fraze izbacivali, ne mogu nadati uspjehu uz minimalni osnovni kapital jedva dovoljan za gradnju triju brodova, u utrci protiv austrijskog Dunavskog parobrodarskog društva koje je već u tim godinama raspolagalo sa 135 parobroda i 523 teglenice. Unatoč tome što se nakon 1867. za vrijeme punog razvoja prve kapitalističke konjunktura — koja je doduše trajala svega nekoliko godina — naviještala povoljna perspektiva za budućnost, nedostatak potrebne stručnosti i nedostatak potrebnih materijalnih preduvjeta unaprijed je učinio neizvjesnom postojanost takva pothvata.

Polako su se stišavale ovacije kojima je dočeka delegacija što se vraćala iz Rijeke, a kritika sporazuma postajala je sve jača. Tu je kritiku naročito potencirao János Xantus rodom iz Győr-a, koji je od revolucionarnog oficira 1848/1849. postao kapitalističkim poduzetnikom i proputovao Sjevernu Ameriku. Naročito je na stranicama štampe prigovarao zbog — kako smo vidjeli — prvog nepromišljenog koraka Upravnog odbora Srednjedunavskog parobrodarskog društva. Naravno, i u njegovim kritikama bilo je krivih elemenata i tvrdnji, ali je ipak pravilno ukazao na činjenicu da će prijevoz brodova iz Rijeke do Dunava stajati najmanje 20.000 forinti, tj. gotovo šesti dio cijene, a i onda ostaje još problem sastavljanja brodova koji će stići u dijelovima te njihovo porinuće. Xantus je u jednoj svojoj većoj kritičkoj raspravi objavljenoj 14. kolovoza 1865, pored kritičkih napomena u pet tačaka, prvi put razvio zamisao o brodogradilištu koje bi se gradilo u Pešti: »... i samo još tu svoju želju izražavam, kamo sreće da se u našoj domovini osnuje tvornica za gradnju parnih brodova. Naši ljudi s kapitalom ne bi ništa spasonosnije mogli učiniti za općinstvo i za pribavljanje što više prihoda u vlastitom interesu nego kada bi putem dionica izgradili tvornicu parnih brodova. Naravno, najkorisnije bi bilo osnivanje takve tvornice u Pešti. ... Za izvedbu takva plana potrebno je samo htijenje, a zaposlenja za ovu tvornicu — vjerujemo — bilo bi dovoljno jer upravo sada parnjake daju graditi ne samo udruženja već i mnogi individualni trgovci. Za takvo brodogradilište lako bi se mogli pridobiti američki graditelji koji bi potom i u našoj domovini osnovali sasvim novu granu industrije bez koje se ne može i koja je tako važna za svaki samostalan trgovački narod. Podizanje takva brodogradilišta povuklo bi za sobom i osnivanje tvornice strojeva ili bi se mogle uputiti sadašnje tvornice strojeva da svoju pažnju usmjere i na izvedbu parnih strojeva za brodove. Tako bismo ubrzo stigli do toga da svoje parobrodarstvo stvorimo vlastitim snagama. Kada pomislimo da raspolažemo kvalitetnim drvom, željezom i svim ostalim potrebnim materijalom u izobilju, onda ova zamisao nije opsjenarstvo.«⁹

Logično je da navedene tvrdnje nisu ostale bez učinka na Upravni odbor parobrodarskog društva. Započeli su novi pregovori kojih su se rezultati očitovali u tome da se riječka tvornica obavezala na gradnju filijale u ujpeštanskom zimovniku.

⁹ János Xantus: »A magyarországi gőzhajózás érdekében« (UjKorszak 1865, 118—137).

U siječnju 1866. sklopljen je ugovor između predstavnika parobrodarskog društva i direktora riječkog brodogradilišta o gradnji dvaju dunavskih parobroda: »S obzirom na dva naručena putnička broda utvrđeno je da se mora u njih ugraditi najkvalitetniji materijal, a izrada mora biti najbolja; što se tiče opreme i uređaja te brzine, moraju biti najudobniji i najbrži. Parobrodi će biti jednaki, duljine 205 stopa, širine u boku 22,5, a visine 9 stopa. Strojevi treba da budu građeni po sistemu Wolf na najnoviji i najpogodniji način, nominalne snage 120 KS, promjer brodskog kotača treba da bude 14 stopa s po 34 okretaja na minutu oko osovine. Najmanja brzina broda mora u stajačkoj vodi biti 14 milja na sat. Opterećeni sa 15 tona kamenog ugljena ne smiju uroniti dublje od 3 stope, a sa 70 tona dublje od 3 stope i 9 palaca. Trup broda gradit će se u Pešti, a strojevi u Rijeci, pa je tvornica obavezna jedno i drugo najkasnije do 1. ožujka iduće godine predati Društvu . . . Cijena je za izgradnju oba broda s kompletnim namještajem i opremom 260.000 forinti.« S gledišta naše povijesti najdelikatnija točka ugovora obavezala je, prema tome, poduzeće za gradnju područnog pogona u Pešti — da bi se »mađarski brodovi mađarskog društva gradili na mađarskom tlu s mađarskim radnicima«. Riječki tvorničari nisu odlagali otvaranje svoje filijale.¹⁰

Za Novu godinu 1866. na lijevoj obali ujepeštanske luke radoznalac nije mogao vidjeti ni traga kakve veće građevine, ali je već u svibnju, na neposrednoj obali Dunava visok plot od dasaka okruživao tvorničku zgradu dugu 130 stopa i radionice iz kojih se čuo živi žamor riječkih i mađarskih kovača. Na obali Dunava, na visokim nosačima, stajali su gotovi i obojeni visoki željezni kosturi na koje će se zakovati željezni limovi, a na pramcu dva broda već se sjajilo ime Buda-Pest i Fiume. Na njima se vidjelo mnoštvo radnika koji su marljivo radili. Filijalni pogon imao je stolarsku radionicu, kovačnicu s jednom peći visokom 4 hvata i parni stroj za pokretanje strojeva stolarske i bravarske radionice.

Gradnja dvaju brodova nastavljala se u brzom ritmu, ali je prusko-austrijski rat koji je izbio u ljetu te godine omeo prijevoz nekih strojeva naručenih u Birminghamu, a kasnije je niski vodostaj Dunava sprečavao porinuče brodova — što je konačno uslijedilo tek 24. studenog 1866. Na svečanost je iz Rijeke došao direktor Whitehead koji je osobno nadgledao radove na gradnji brodova, a iz Pešte rukovodioci grada.¹¹

Gradnja brodova imala je snažan odjek u javnom mnjenju i većina je s radošću prihvatila osnutak novog društva. Naime, nikome se nije sviđalo isključivo gospodarenje DGT-a na mađarskom Dunavu, pogotovu ne tada kada je svatko znao za istaknutu ulogu grofa Istvána Széchenyi-ja u razvoju Dunavskog parobrodarskog društva. Ipak, od dioničkog kapitala jedva da je postotak-dva ostao u mađarskim rukama, dok se

¹⁰ Pál Liptay: »Az ujepesti hajógyár« (Munkások Ujsága 26. IV 1868.); »A magyar közép-dunai gőzhajótársaság Ujpesten épülő gőzösei« (u ediciji: Hazánk s a Külföld — 1866, 636—637).

¹¹ »Magyarország Anyagi Érdekei« (24. XI 1866).

među vodstvom društva i radništvu jedva mogao naći pokoji Mađar. Svatko je priznavao zasluge društva stečene u interesu razmaha poljoprivrede, industrije i trgovine u onim godinama kada u državi nije bilo nikakva prometnog sredstva. Međutim, time što je postalo potpuno strano, a profit što je izvirao iz prijevoza iznosio se iz zemlje, postalo je mrsko javnom mnjenju. Svatko bi volio da godišnji prijavljeni dohodak društva od 2—3 milijuna forinti ostane u državi i služi daljnjem razvoju gospodarskog života.

Rukovodioci grada bili su prvi put u kolovozu 1866. u upeštanskom brodogradilištu, povodom otvaranja konjskog tramvaja. Posljednja tramvajska stanica bila je upravo iznad tvornice na ulici Váci i učesnike pokusne vožnje tvornica je ugostila. Tu su razgledali brodove u gradnji, a naročitu pažnju obratili su parnom brodu Deák Ferenc koji je bio u gradnji za »Györi Gözhajózási Társaság« (Đersko parobrodarsko društvo). U studenom 1866. došli su, dakle, već kao znanci na porinuće parobroda Buda-Pest i sa zanimanjem pratili u »američkom stilu« izgrađeni brod. Svečanost je odlično uspjela i Buda-Pest je bio prvi parobrod koji je porinut u upeštanskoj luci na terenu današnjeg brodogradilišta. Gostima su pokazani i djelomično dovršeni unutarjni uređaji. »Na palubi desno je kapetan, dežurni i sobice prvog i drugog strojara. Zatim slijedi 12 stopa duga kuhinja te 6 stopa duga kabina gostioničara. Do toga je stan služinčadi sa smočnicom, desno u začelju je spremište i 4 stope dug ormar. U prednjem dijelu broda je druga klasa gdje je smještena duga balkonska uzvišica. Ta je uzvišica veoma privlačna, stoji na zasukanim željeznim stupovima učvršćenima u unutrašnjosti broda, duž stijena balkona postavljene su drvene klupe širine 18 palaca, a krov je pokriven platnom koje štiti putnike od žestokog sunca. Dolje su četiri kabine za eventualno bolesne putnike ili za one koji žele samoću. Odatle na 33 stope, na prolazu pored strojarnice, nalazi se prva klasa koja je bogatije ukrašena i udobnije opremljena od pređašnjeg. Tu je odmah i velika društvena prostorija u kojoj sjaj i ukras nadmašuje sva očekivanja. Naokolo su postavljeni kanapei presvučeni grimiznim plišem, a stijene dvorane obložene su lakiranom drvenarijom s mnoštvom ukrasa. Između prozora smjenjuju se umjetnička djela u ulju (radovi Antala Molnára, likovnog umjetnika dobra glasa, koja prikazuju prizore iz života i iz povijesti ili idilične krajolike), s ogledalima u zlatnim okvirima, što damama čini prijatnu uslugu. Dalje ima šest iz svijetlog drveta izrađenih i ukrašenih stolova, potrebnih za uklanjanje dosade bilo kartanjem bilo kojom drugom društvenom igrom. Sada da vidimo gornji dio. Odmah do stroja na 43 stope je spavaonica snabdjevena s više sklopljivih stolica i kreveta, odatle na 14 stopa smještena je dvorana za dame sa 14 kreveta, od kojih neki jedan iznad drugoga. Odatle jedan hodnik vodi na krov. Na začelju broda su posebne stambene kabine.«¹²

¹² Pál Liptay: »A Középdunai magyar társaság első gőzöse« (Hazánk s a Külföld 1866, 603).

Koncem ožujka 1867. brod je pošao na pokusno putovanje, a 24. ožujka započeo je vožnju po redu plovidbe na liniji Budimpešta — Bezdan. »Stabilimento« je mjesto u kraćem roku prvi brod izručio sa zakašnjenjem od preko tri, a drugi sa zakašnjenjem od 5 tjedana. Riječkim su dioničarima penali od 500 forinti na dan predstavljali velik gubitak.

Brodove prvog mađarskog parobrodarskog društva obalno je stanovništvo dočekalo s velikim oduševljenjem, i u pristaništima su priređivane velike svečanosti. Napredak društva nije spriječilo ni to što je brod Fiume zadesila havarija na jednom putovanju, premda je suparničko austrijsko društvo pokušalo iskoristiti to protiv poduzeća. Prihod je u prva tri mjeseca iznosio gotovo 55.000 forinti, što je vodstvo društva poticalo na to da naruče nove brodove kod ujpeštanskog brodogradilišta. 18. kolovoza 1867. putnički je brod Honvéd (Domobran) napustio zaljev ujpeštanske luke, a na prvo putovanje krenuo je 20. istog mjeseca. Parobrod od 60 KS bio je dosta lijepo izveden. Na obje strane broda sjajilo se ime Honvéd, a iznad toga križ za zasluge s cerovim vijencem i trobojnicom, kojim su odlikovani junaci borbe iz 1848. Brod je plovio na liniji Budimpešta — Esztergom (Ostrogon).¹³

Poslovni rezultati prvog mađarskog parobrodarskog društva i dalje su bili povoljni. Prvih pet mjeseci prihod je bio 100.000 forinti, i to je omogućilo daljnje proširenje društva. S proljeća je još moralo voditi oštru bitku za opstanak protiv austrijskog udruženja koje je u konkurentskoj utrci, između ostalog pokušavalo i sniženjem tarifa; u studenom je već mogla doći na red nabavka novih brodova kako bi se udovoljavalo povećanim zahtjevima prometa. U brodogradilištu Mayer u Linzu kupili su dva parobroda i pet teglenica, a kod ujpeštanske tvornice naručili su dva putnička broda, tri velika tegljača i 36 teglenica. Dakle, u proljeće 1868, u novoj plovnoj sezoni, društvo je počelo svoje djelovanje sa pet putničkih brodova, pet tegljača, jednim brodom na vijak, tj. ukupno 11 parobroda i 41 teglenicom.

Velik uspjeh brodarskog društva bio je povoljan i za ujpeštansko brodogradilište, jer je veći dio brodova potrebnih za sve jači promet, tu naručen. Mnogobrojne narudžbe omogućile su neprestano povećanje pogona poduzeća i gradnju novih zgrada. Za dvije godine pogon je prošao kroz veoma značajan razvoj i postao jedno od najvažnijih poduzeća Ujpešta. Šezdesetih godina prošlog stoljeća već se jasno vidjelo da će se Ujpešt i Külsö-Lipótváros (vanjski Lipotvaroš) razviti u industrijsku četvrt Pešte. Blizina koju je mogućnost prometa tramvajem učinila još povoljnijom, relativno jeftini tereni i dobre komunikacione mogućnosti, sve je to služilo prednosti ovoga dijela grada. Prema ovjerenim podacima u izgrađenim tvornicama u Ujpeštu i Lipotvarošu broj radnika prelazio je 2000 osoba.¹⁴

¹³ »Magyarország Anyagi Érdekei« (27. VII i 18. VIII 1867).

¹⁴ »Ujpest rendeltetése« (Magyarország Anyagi Érdekei, 11. I 1867).

Oni koji su se upućivali u »Stabilimento« mogli su, silazeći s tramvaja, zapaziti veliku drvenu građevinu koja je bila najstarije zdanje u krugu poduzeća. U prizemlju zgrade bila je strojarska radionica s najnovijim tokarskim strojevima, bušilicama i blanjalicama te modelarnica strojeva. Na katu su smjestili crtaonicu i spremište crtaonice. Pored glavne zgrade stajala je šupa gdje su bile škare za željezo i strojevi za bušenje željeza. U njenu susjedstvu bila je »svježa vatra« gdje su grijali željezna rebra novih brodova i savijali ih na velikim maljevima od lijevanog željeza. U jednoj udaljenijoj drvenoj zgradi smjestili su stroju pilu, limarsku radionicu i radionicu kotlova. Desno od ulaza, u zidanoj zgradi, bili su uredi direktora i tvornički uredi, a uz njih stolarska radionica. U tvornici je u proljeću 1868. bilo zaposleno 600 stalnih radnika. Pri velikim dobavama i hitnim poslovima primali su još 100—150 nadničara. Većina je radnika stanovala u Ujpeštu, ali su mnogi prešli iz »Óbudaí Hajógyár« (Obudimsko brodogradilište) zbog viših zarada i boljeg postupka, pa su svakodnevno dolazili iz Obudima. Svako jutro je konjski tramvaj također dovozio više radnika iz Pešte. Radilo se 12 sati na dan.¹⁵

U tvornici su, osim parobroda Budapest i Fiume do proljeća 1868. izgrađena za Rumunjsku dva teretna broda nosivosti po 18.000 i tri s po 10.000 mjera žitarica. Jedan parobrod su preuredili, a 16 njih popravili. U proljeće iste godine uzeli su u rad dva putnička broda s po 60 KS, tri teglača svaki od 100 KS i dva broda na vijak novije konstrukcije sa 40—40 KS. Za Rusiju su već u travnju 1868. sagradili dva teretna broda, dva su bila u gradnji i na kraju 6 teretnjaka sa 10.000 mjera nosivosti nalazilo se pod obradom na riječnoj obali. Kako se kapaciteti tvornice nisu mogli se više povećati, trebalo je odbiti narudžbu za daljnjih 14 teretnih brodova.

Nesmetanom širenju tvornice ispriječile su se, međutim, velike teškoće. Na području luke erar nije prodavao terene. Strani kapitalisti zbog toga nisu rado proširivali svoje pogone na zakupljenom terenu. Dodajmo još i to da se radilo o ugovoru o zakupu što ga je kritiziralo gradsko vijeće premda je ugovor vrijedio za 90 godina. No snabdijevanje materijalom, vođenje radničkih i drugih poslova tvornice udaljene od Rijeke zahtijevalo je od uprave matičnog poduzeća prevelike napore. Austrijski program za gradnju mornarice osiguravao je dovoljno posla riječkoj tvornici, zato bi — po dobroj cijeni — rado prodali peštansku filijalu.¹⁶ U isto su vrijeme vodeći financijeri Prvog mađarskog parobrodarskog društva razbijali glavu o tome kako bi pribavili ovo rentabilno, s dovoljno narudžbi snabdjeveno poduzeće kojega su daljnju budućnost vidjeli u vlastitim potrebama za brodovima, u narudžbama novoosnovanih brodarskih društava te u daljnjoj perspektivi u potrebama povoljnog razvoja dunavske plovidbe.

¹⁵ »Munkások Ujsága« (26. IV 1868).

¹⁶ Vidi bilješku br. 10.

3. »Pest-Fiumei Hajógyár R.T.« (Peštansko-riječko brodogradilište D.D.) 1868—1873.

19. svibnja 1868. sastali su se osnivači novog dioničarskog društva s ciljem da obave službene poslove oko osnutka. O tom događaju pojavilo se u novinama nekoliko kratkih izvještaja, ali ta vijest ipak nije izazvala neku osobitu pažnju s obzirom na to da su listovi gotovo svaki dan izvještavali o sličnim događajima.

Pogodna promjena koja je nastala u gospodarskom životu države nakon nagodbe od 1867. pobudila je u krugu financijera ogromnu volju za poduzetništvom. Jedno za drugim osnivala su se industrijska, trgovinska i prometna dionička društva. Nisu se samo mađarski trgovački kapitalisti uključivali u nova poduzeća već se i strani kapital interesirao za ulaganje u Mađarskoj. Nakon osnutka velikih banaka u kojima je bio zainteresiran i inozemni kapital, redom su se osnivala željeznička, plovidbena i industrijska dioničarska društva. Samo industrijskih dioničkih društava osnovano je u razdoblju 1867—1873 preko 170.¹⁷

Među osnivačima novog dioničarskog društva bili su na prvom mjestu u brodarskim krugovima dobro poznati Hóuchard i Szathmáry koji su svojedobno potakli i osnivanje Srednjedunavskog mađarskog parobrodarskog društva. Međutim, novac bez kojega bi preuzimanje filijale ostalo samo u planu, skupili su dijelom aristokrati kao grof Ede Károlyi, grof Samu Wass, a dijelom i peštanski trgovački kapitalisti Gusztáv Fuchs, Marcus Silberberg i Lipót König. Aristokrati nisu bili toliko važni zbog svojih novčanih uloga u dioničkom društvu, nego zbog svojih veza jer su imali dobre odnose s vladinim krugovima. Novčari su stvorili potreban kapital, vodili trgovinske poslove poduzeća i plaćali stručnjake i radnike. Među osnivačima, osim navedenih, bili su i veliki posjednici i vlasnici mlinova. Prema statutu usvojenom na osnivačkoj skupštini cilj društva — s nazivom »Első Magyar Pest-Fiumei Hajógyár Részvénytársaság« (Prvo mađarsko peštansko-riječko brodogradilište d.d.) — bio je pribaviti ujpeštansko brodogradilište u vlasništvu riječkog »Stabilimento tecnico«, zajedno s kompletnom opremom, u njemu voditi brodograditeljske poslove i prema prilikama dalje ga jačati.¹⁸

Kasnije se ispostavilo da od strane novčara nije bilo suviše uključivanje članova vladajuće klase u rukovodstva. Nije važna samo činjenica da je u lipnju 1868. ministar financija Lónyai posjetio tvornicu i obećao materijalnu potporu, a kao rezultat toga vlada je kod poduzeća naručila dva dunavska ratna broda — već i pomoć koju su pružali protiv istupanja i napora peštanskog gradskog vijeća. Paralelno s raz-

¹⁷ Vilmos Sándor: »Nagyipari fejlődés Magyarországon 1867—1900« (Bp. 1954, str. 21).

¹⁸ BFL, »Pesti levéltár 136/XI-1868. i »Magyarország Anyagi Érdekei« (28. XII 1868).

Može se pretpostaviti da je novo dioničko društvo vlasnike riječke filijale zadovoljilo isključivo predajom dionica.

vojem brodarstva i vijeće se počelo zanimati za broderska poduzetništva, u prvom redu s ciljem da poveća porezne prihode. Otkrili su da je porezni prihod u 15 godina bio manji za gotovo jedan milijun forinti, jer su DGT i željeznička društva plaćala općinski porez isključivo u Beču. Poduzeli su korake kod nadležnih vladinih organa da se ubuduće dio koji pripada Mađarskoj uplaćuje u Pešti. Istodobno je vijeće informirano da su se u ujpeštanskoj luci dogodile razne promjene samo s erarskim odobrenjem, a da gradskoj blagajni nije plaćena nijedna forinta. Odmah su uputili svoje ljude koji su donijeli tačne izvještaje. Vijeće je tada pokrenulo svoj »ratni pohod« protiv Prvog mađarskog peštansko-riječkog brodogradilišta d.d. kao najznačajnijeg lučkog poduzeća.¹⁹

Utvrdili su da su korito Dunava i njegova obala neotuđiva gradska svojina, te ako je erar i kupio otok i suprotnu obalu, priobalni pojas i tereni koji se dobivaju bageriranjem rijeke i dalje su svojina grada. Utvrđivanje tog načela bilo je važno zato što bi se njegovim priznavanjem mogao razrezati porez poduzećima koja su se bavila brodogradnjom na obalnom pojasu, a njihov se broj već tada povećao na šest. To su bila na lučkom otoku :»Pesti Vontató Gözhajó Társulat« (Peštansko tegljačko parobrodarsko društvo), »Pál Luczenbacher«, »Veruda Hajógyár« (Brodogradilište Veruda) i pogoni »Magyar-Belga Gép — és Hajógyár« Mađarsko-belgijska tvornica strojeva i brodogradilište), a na obali ujpeštanske luke »Pest-Fiumei Hajógyár« (Peštansko-riječko brodogradilište) i jedan manji pogon za popravke. Dapače, ako gradsko vijeće uspije da mu se prizna pravo na obalu, onda ono može odrediti i veoma visoke najamnine, protiv čega ne može biti prigovora, te ako ne bi plaćali, vijeće bi jednostavno zabranilo korištenje obalnog pojasa i brodogradilišta bi se morala zatvoriti. Pokrovitelji brodograditeljskog društva spoznali su opasnost i veoma su brzo djelovali. Od 60.000 četvornih hvati ujpeštanskog obalnog pojasa što je bilo vlasništvo erara, društvu su po kratkom postupku prodali 22.000 hvati. Označivanje obalnog puta na erarskom otoku toliko su odugovlačili dok nije na koncu privredna kriza učinila bespredmetnim zahtjev glavnoga grada.²⁰

Gradsko vijeće je s najvećim ogorčenjem primilo vijest o prodaji parcela, te se tek zahvaljujući dobrim vezama Društva, ministrima pokroviteljima od kojih su najmarljiviji bili ministri financija Lónyai i Kerkapoly, vijeće se moralo povući iz tog boja poraženo. Rukovodioci grada ipak su koristili svakom prilikom i u slučaju raznih manjih prekršaja propisa izricali su kazne u velikim iznosima. Tako, kada su se narudžbe za brodove reducirale, a poduzeće počelo proizvodnju opeka od okolnih glinenih humaka, ili kada su za radnike izgradili naselje baraka, izrečene kazne bile su tako visoke, da je konačno na višoj instanci ministar unutarnjih poslova bio primoran svesti ih na umjerenije iznose.²¹

¹⁹ BFL, Pesti levéltár 365/VI-1869.

²⁰ BFL, Pesti levéltár 370/VI-1869.

²¹ Isto.

U pogonu je u međuvremenu neometano tekla proizvodnja brodova. U početku broj narudžbi nije padao, nego se stalno povećavao osnivanjem novih brogarskih društava i državnim narudžbama. Godine 1868. osnovana su »Pest-Bécsi Hajóvontató Társaság« (Peštansko-bečko društvo za tegljenje brodova), »Pesti Teherszállító és Rakmánykölcsonzó Vallalat« (Peštansko poduzeće za prijevoz tereta i unajmljivanje skladišta), »Országos Gözhajózási Társulat« (Državno parobrodarsko društvo), a isto je tako poslove davalo i »Györi Gözhajózási Társulat« (Dersko parobrodarsko društvo) te vojne narudžbe što su ih uspjeli dobiti uz potporu vlade, a odnosile su se na gradnju dva dunavska ratna broda, tzv. monitore. Godine 1868. dovršeni su parobrodi Mohács i Honvéd te tegljač Baja; 1869. parni tegljač Kalocsa, putnički brodovi Visegrád i Szigetvár, a tegljači Paks, Alkotmány, Ipar i Haladás za tada osnovano »Országos Gözhajózási Társaság«. Godine 1870, osim dva ratna broda, izgrađeni su — spominjemo samo značajnije — tegljači Baranya i Zágráb. O brodovima izgrađenim u brodogradilištu i o njihovoj približnoj vrijednosti pruža orijentaciju donji popis (u tome su obuhvaćeni i proizvodi »Stabilimento tecnico«):²²

1865—1866.	2 parobroda	pojedinačno	70.000	austrij. f.
1866—1867.	10 teglenica	pojedinačno	27.000	austrij. f.
1867—1868.	2 parobroda	pojedinačno	45.000	austrij. f.
1869—1870.	6 parobroda	pojedinačno	50.000	austrij. f.
	5 tegljača	pojedinačno	22.000	austrij. f.
	2 parobroda	pojedinačno	46.000	austrij. f.
	3 parobroda	pojedinačno	50.000	austrij. f.
	2 tegljača	pojedinačno	28.000	austrij. f.
	4 tegljača	pojedinačno	21.000	austrij. f.
1870—1871.	1 parobrod	pojedinačno	18.000	austrij. f.
	1 parobrod	pojedinačno	24.000	austrij. f.
	1 parobrod	pojedinačno	30.000	austrij. f.
	2 monitora	pojedinačno	180.000	austrij. f.
	2 glibodera	pojedinačno	20.000	austrij. f.
	2 parobroda na vijak	pojedinačno	15.000	austrij. f.
	1 tegljač	pojedinačno	38.000	austrij. f.
	1 parobrod na vijak	pojedinačno	20.000	austrij. f.

Poduzeće je, dakle, za šest godina postojanja razvilo veliku građevnu djelatnost, prema godišnjem izvještaju Trgovinske i obrtničke komore iz 1875. približno u ukupnoj vrijednosti od oko 700.000 austrijskih forinti; taj iskaz i ne ističe sve ovdje građene teglenice, nego u prvom redu samo parobrode. Brodske kotlove izrađivali su u pogonu, dok se

²² »A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara jelentése a kamarai terület kereskedelmének és iparának előrehaladásáról az 1870—1875. években« (Bp. 1877, str. 172. Izvještaj budimpeštanske trgovinske i industrijske komore o unapređenju trgovine i industrije Komorskog područja u god. 1870—1875.)

strojna oprema dovozila iz Rijeke ili iz koje druge inozemne tvornice. Izuzetak čine samo tri stroja od ukupno 200 KS koja su ovdje izrađena 1870. i 1871. Veći dio radova na gradnji brodova obavljao se ručno. Jedino je na obali stajala velika dizalica koja se upotrebljavala za prijevoz, ukrcaj i iskrcaj materijala. Brodograđevna djelatnost velikih razmjera imala je povoljan utjecaj i na poslovne rezultate Društva. Uslijed povoljnih rezultata godišnja je skupština 1868. protekla u optimističkom raspoloženju. Odredili su isplatu 10-postotne dividende na dionice, a novim emisijama dionica povećali su osnovni kapital za 150.000 forinti.²³

Narednih godina, sve do 1871, broj narudžbi se povećavao, a za njihovo izvršenje pokazao se premaleni broj zaposlenih radnika (450 u prvoj godini) od kojih je 110 dolazilo na posao iz Obudima. Primali su se nadničari, gradili su se radnički stanovi, od erara su se kupovali novi tereni, tako da je poduzeće 1870. zaposjelo 40.000 četvornih hvati. 1871. došlo je do prekida velike konjunktura, a s time u vezi i do prestanka proizvodnje velikih razmjera. Domaća broderska poduzeća već su zadovoljila svoje potrebe, štoviše, dospjela su na rub bankrota, pa se od njih nisu mogle očekivati nove narudžbe. U doba konjunktura Peštansko-riječko brodogradilište zanemarilo je pribavljanje poslova iz inozemstva, premda je mogućnost izvoza riječnih brodova prema donjem Dunavu postojala. Godine 1870. poduzeće je uzelo državni zajam da bi prebrodilo teške mjesece pri koncu godine, ali je 1871. u državi bjesnjela financijska kriza u punoj snazi, što je povuklo za sobom propast dobrog dijela industrijskih poduzeća osnovanih poslije 1867. Samo su najjača i najotpornija poduzeća prebrodila ta teška vremena. Sveopća nestašica novca i serijski radovi zastrašili su i najjeminentnije novčare. Vlada je nekim poduzećima dodijelila državnu pomoć, ali je i loš urod 1871. utjecao na pad poreznih uplata, a s tim u vezi i na daljnje slabljenje gospodarske situacije.²⁴

S obzirom na brodogradilišta od životne je važnosti kao rezultat krize bilo raspadanje domaćih broderskih poduzeća. Kriza je utjecala najprije na sve veći pad putničkog i teretnog prijevoza. Taj su pad konkurentna poduzeća pokušala popraviti oštrim natjecanjem koje su međusobno pokrenula. Uslijed toga padale su tarife prijevoza sve niže, sve dok nisu potonule ispod vlastite cijene koštanja. Tada su mađarska broderska poduzeća postala svjesna da imaju istaknutog zajedničkog protivnika, i to DGT. Pojedinačno nisu ni dolazila u obzir za natjecanje, ali udružena već su predstavljala snagu vrijednu pažnje. Zato su se 1871. »Első Magyar Gözhajózási Társaság«, »Magyar Lloyd«, »Pesti Tengerszállító és Rakmánykölcsönző Társaság« i »Országos Gözhajózási Társaság« sjedinila te na osnivačkoj skupštini održanoj 8. travnja usvojila naziv »Egyesült Magyar Gözhajózási Társulat« (Sjedinjeno mađarsko parobrodarsko društvo). Flotilja Sjedinjenog društva činila je gotovo 30% od onoga čim je raspolagalo DGT i bila je sasvim dovoljna

²³ »Magyarország Anyagi Érdekei« (28. XII 1868).

²⁴ V. Sándor, n. dj. str. 44. i 45.

za obavljanje prometa na mađarskoj dionici Dunava. U posjed Sjedinjenog poduzeća dospjelo je i uještansko brodogradilište.

Ekonomske prilike nisu se poboljšale; stagnacija je trajala sve do druge polovice 1870-tih godina. Budući da se i položaj erara poljuljao, to ni on nije mogao pružati novu pomoć poduzeću. Iz tog su razloga sjedinjena mađarska poduzeća bila primorana da odustanu od utrke s DGT-om. Triumfalni pobjednik — koji je za svoju pobjedu mogao zahvaliti uglavnom znatnoj pomoći austrijske vlade i novčarskim krugovima — kupio je 1874. za neznatan iznos svu flotu i opremu mađarskog broderskog poduzeća. Od Sjedinjenog mađarskog parobrodarskog društva prešlo je u vlasništvo DGT-a po kupoprodajnoj cijeni od 4,405.000 forinti: 45 parobroda (4.660 KS), 79 željeznih i 46 drvenih teglenica, te 45 pristanišnih brodova. U propadanju Sjedinjenog mađarskog parobrodarskog društva značajna odgovornost teretila je i tadašnju mađarsku vladu koja je propustila da pruži odgovarajuću potporu poduzeću. Očito je, kada bi i mađarska vlada bila pružila sličnu potporu Sjedinjenim mađarskim broderskim poduzećima, kao što ju je austrijska vlada pružila DGT-u, propast bi se bila mogla izbjeći. Tim je padom samostalno mađarsko dunavsko brodarstvo zaustavljeno za gotovo četvrt stoljeća.

Godine 1873. sastala se skupština i odlučila o prestanku djelovanja društva. Dogovaranje dioničara proteklo je samo u znaku obavljanja formalnosti; u pogonu već dugi niz mjeseci nije bilo proizvodnje.²⁵

Gotovo istovremeno s peštanskom filijalom bankrotirala je i Riječka matična tvornica. Tokom 1871—1873. posredstvom i pomoću riječkog guvernera, riječko brodogradilište upućuje u više navrata mađarskoj vladi molbu za pomoć koja bi se ogledala dijelom u državnom zajmu, a dijelom u narudžbama za nove brodove. Pokušavaju ishoditi državnu potporu od jednog milijuna forinti za gradnju novog ratnog brodogradilišta, iz čega je vidljivo da je 1872. bila potrebna upravo tolika svota za spasavanje pogona. U Budimpešti mađarska filijala poduzeća dobiva još jedan neznatni državni zajam, ali za Rijeku novaca nema. I sama vlada nalazi se u teškoćama, a i pozicije erara su poljuljane. Koncem 1873. i riječka je tvornica primorana da likvidira (bivši direktor preuzima pogon i kasnije osniva svoju tvornicu torpeda) a tek će se nakon smjene stoljeća ponovo formirati značajnije brodogradilište u Rijeci.²⁶

²⁵ Poslije bankrota Sjedinjenog mađarskog parobrodarskog društva peštansko-riječko brodogradilište dopijeva u vlasništvo erara. Erar je posredstvom likvidatora Schoenichena 1874—1875. dao na licitaciju strojnu opremu. Bolji strojevi dospjeli su u tvornicu strojeva MAV, a na taj je način i Schoenichen sebi nabavio opremu kojom je osnovao vlastito brodogradilište. (*Magyar Országos Levéltár*, Óbudai kir. Jóságigazgatóság iratai, br. 372/1876.)

²⁶ *Historijski arhiv u Rijeci*, Fiumei és magyar-horvát tengerparti kir. kormányzó iratai. Elnöki, 37, 54, 77/1871; 16, 29/1872; 65, 75, 135/1873.

4. Značenje riječke filijale u povijesti budimpeštanske brodogradnje

Krajem 1860-tih godina u Budimpešti su stvorena dva značajnija brodograditeljska centra. To su bila Obudimska tvornica DGT-a, koja je u to doba također razvila značajnu proizvodnu djelatnost, i u ujpeštanskoj luci smještena brodogradilišta među kojima se isticao pogon što su ga osnovali i za koji su bili zainteresirani Riječani.

Brodovi građeni u riječkoj filijali — koji su ujedno bili prvi željezni putnički parobrodi na kotače, porinuti u drugom budimpeštanskom brodograđevnom centru — znatno su se razlikovali od brodova izgrađenih u obudimskom ili kojem drugom dunavskom brodogradilištu. Ujedno treba odmah naglasiti da je ova razlika s gledišta izrađevina riječkog pogona pozitivna za Rijeku. Brodovi izrađeni po riječkim projektima nosili su na sebi opipljive biljege zahtjeva međunarodnog tehničkog života, rezultata i iskustava. Projektanti u Rijeci bili su suvremeni inženjeri koji su raspolagali međunarodnim iskustvima i imali prilike temeljito upoznati projekte brodova drugih država, vanjsku liniju i dr. U prvom redu, naravno, treba spomenuti Whiteheada koji je u svom srcu nosio riječnu brodogradnju i smatrao ju je svojim glavnim zadatkom, pa se često događalo da doputuje u Ujpešt i prisustvuje tamo građenju brodova umjesto da prisustvuje pokusnim plovidbama velikih ratnih brodova kao što je npr. bio Ferdinand Max. Nasuprot tome dunavska brodogradilišta bila su upućena samo na svoja iskustva, ne previše stare tradicije i zapažanja stečena gradnjom drvenih brodova. Putnički brodovi građeni u ujpeštanskoj tvornici izrađivani su sa dvije palube, što je prvi put iskušano na američkim brodovima za riječnu plovidbu, nasuprot brodovima DGT-a koji su raspolagali samo jednom palubom. Nekadašnji izvori spominju da su brodovi koji su raspolagali učinkom od 120—500 KS bili najbrži na Dunavu i da im je sposobnost manevriranja bila veća zahvaljujući jakim pogonskim uređajima. Ti su brodovi obavljali svoja putovanja brže od brodova DGT-a, i to je novom parobrodarskom društvu umnogome povećalo natjecateljsku sposobnost u odnosu na austrijsko poduzeće s gotovo pedesetogodišnjom prošlošću. Brodovi izrađeni po riječkim projektima bili su ne samo brži nego i veći i udobniji od dunavskih brodova druge gradnje. Izvjestitelji su naročito isticali da se strojnim uređajima može pokloniti puno povjerenje. Čim su se na Dunavu pojavili brodovi ujpeštanske tvornice — ne treba ni reći da je konkurencija, a u prvom redu austrijsko poduzeće, počela slijediti dobar primjer, te se u obudimskim austrijskim tvornicama prešlo na proizvodnju brodova na kat.

Veoma je, dakle, značajna i uloga koju je riječko brodogradilište vršilo u tehničko-stručnom unapređenju mađarske brodogradnje i općenito u razvoju budimpeštanske industrije. Pored toga moramo potcrtati činjenicu da je filijala »Stabilimento tecnico« bila prvo značajnije bro-

dograditeljsko poduzeće u uješćanskoj luci, koje je vršilo djelatnost velikog industrijskog karaktera i prema tadašnjem stupnju razvoja bilo suvremeno i vrlo dobro opremljeno.

U prvom zapisniku o baždarenju broda, koji se nalazi u arhivu peštanskog gradskog vijeća, nalazimo podatke o prvom parobrodu izgrađenom u Peštansko-rijećkom brodogradilištu:

»Zapisnik

sastavljen od potpisanih o propisnom baždarenju putnićkog parobroda Mohács izrađenog u Peštansko-rijećkom brodogradilištu za račun Prvog mađarskog parobrodarskog društva u Pešti, 9. prosinca 1868.

Osvjedoćivši se o ćvrstoći i sigurnosti ovoga broda nakon njegova savjesnog razgledanja, te pošto je obavljeno propisno ispitivanje parnog kotla, pristupilo se baždarenju broskog trupa u smislu visoke odredbe općeg dvorskog erara od 18. studenog 1841. pod brojem 43.152; iz tog razloga parobrod je na palubi izmjeren te mu je utvrđena duljina od 150.2 pariških stopa, najveća širina 17.84 pariških stopa i dubina 6.66 pariških stopa.

Nakon odbitka prostora koji se odnosi na strojne uređaje, sposobnost zapremanja broda je dakle — b $6.150.2 \times 17.84 \times 6.66 : 110$, računajući u francuskim tonama, što prema računu odgovara 97 er tona, odnosno 1.738.20 bećkih mjera ukraćjnog prostora (Ladungsfähigkeit).

Pomoćnik glavnog kapetana ... Zsigmond Batisz, v. r.

Prof. Kr. tehnićkog fakulteta ... Mikas Bielek, v. r.

ćlan Komisije za ispitivanje kotlova.«²⁷

Ocjenjujući znaćenje uješćanskog brodogradilišta s gledišta mađarske industrije, moramo istaći još jedan osobeni pozitivum. Dok je obudimsko brodogradilište proizvodilo isključivo za račun DGT-a, a drugim poduzećima nije izgrađivalo brodove jer bi time svom plovidbenom poduzeću stvaralo ili jaćalo konkurenciju, dotle je uješćansko brodogradilište krug svojih kupaca proširilo i izvan državnih granica. Budimpešta je u tom pogledu bila na veoma povoljnom geografskom položaju. Prostiranje uz Dunav gotovo na sredini toka, središnji položaj grada meću državama srednje Evrope i Balkana, zatim razmjerna razvijenost budimpeštanske strojogradnje u to doba, sve je to činilo najpovoljnije uvjete za brz i širok razvoj brodogradnje. U tim je godinama, pored zadovoljavanja potreba domaće plovidbe, uješćansko brodogradilište izvršavalo i narudžbe rumunjskih, grćkih, srpskih, ruskih i turskih narućilaca. Ova pojava, tj. eksportna djelatnost velikih razmjera, omogućila je kasnije obnovu i razvoj tvornice.

Brodovi koji izlaze iz uješćanskog brodograditeljskog centra odgovaraju zahtjevima svoga vremena: proizvodili su se razni brodovi na parni pogon — putnićki i tegljaći, teglenice, gliboderi, brodovi za specijalne namjene, dizalice i vojni monitori.

Uslijed razornog djelovanja krize iz 1873. u uješćanskom zaljevu prestaje brodogradnja. Propasti najveće tvornice, tj. Peštansko-rijećkog

²⁷ BFL, Pesti Levéltár 185/VI 1872.

brodogradilišta, slijedio je niz manjih, a to su bila poduzeća osnovana za vrijeme konjunktore. Na svu sreću, tokom godina izgrađene zgrade, nabavljeni strojevi i oprema, sve je to ostalo ili možda — u manjoj mjeri — našlo svoju primjenu u drugim pogonima, i time je data mogućnost za početak i razmah proizvodnje u novom konjunktornom razdoblju. Sudbina riječke filijale izjednačuje se u tom pogledu s poviješću riječke matične tvornice. Propalo poduzeće preuzeo je bivši direktor Whitehead i preuredio ga za proizvodnju torpeda, senzacionalnog izuma u vojnoj tehnici. Opremu ujpeštanske filijale je kupio putem licitacije Armin Schoenichen, njemačkog porijekla, i njome je 1874. opremio svoje vlastito brodogradilište. To brodogradilište, baveći se djelatnošću manjih razmjera, bilo je manje izloženo razornim posljedicama krize tokom narednih decenija.

RIASSUNTO

Relazioni tra Budapest e Rijeka (Fiume) nell'ambito delle costruzioni navali (1856—1924)

Al principio della seconda metà del secolo XIX, quando il capitalismo ungherese veniva consolidando sempre più il suo sviluppo, tra Budapest e Rijeka si rafforzarono importanti relazioni economiche e tecniche. Quando poi cominciò a prendere incremento l'autonoma navigazione danubiana ungherese, nell'anno 1865, per la costruzione del naviglio resosi necessario, i circoli interessati del capitalismo ungherese si rivolsero all'allora esistente Stabilimento tecnico di Rijeka. Come conseguenza delle buone trattative concluse nel 1866, alla periferia di Budapest, nella rada di Ujpest, fu aperta una succursale dei Cantieri navali di Rijeka.

La prima parte del presente studio tratta dell'attività della succursale dei Cantieri navali di Rijeka e della prima Società per azioni dei Cantieri riuniti Budapest—Rijeka, fondata nel 1868. In questa prima parte si sottolinea il notevole contributo positivo dell'aiuto economico e tecnico fornito da Rijeka, in quanto esso contribuì alla formazione di un centro dell'industria navale ungherese.

Nel 1873, in seguito alla prima crisi economica capitalista in Ungheria, tanto la succursale di Budapest che la sua centrale di Rijeka andarono fallite; ma i loro valori materiali e tecnici, ammassati nei Cantieri di Ujpest, non andarono perduti, tanto che con essi e con quadri ben addestrati, comprendenti un centinaio di personale esperto, dopo la crisi furono gettate le basi di una nuova congiuntura dell'industria navale.

La seconda parte dello studio tratta delle relazioni corse tra le due città nell'ambito delle industrie navali. Nel 1905, dopo parecchi decenni, ci fu una loro rifioritura, quando i Cantieri Danubius, che dalla ex-succursale di Ujpest si erano venuti sviluppando in una grandiosa impresa, fondarono a Rijeka i Cantieri navali marittimi. Ma nel 1924, quando il capitale italiano si appropriò i Cantieri navali di Rijeka, le molto interessanti relazioni economiche e tecniche, esistenti tra le due città, si interruppero. Esse finora non sono state ancora sufficientemente trattate nè illustrate.