

Radojica F. BARBALIĆ

POKUŠAJ OSNUTKA PRVOG PAROBRODARSKOG DRUŠTVA U RIJECI

(karatna zajednica pbda »Liburno«)

I

Statistički podaci o stanju brodarstva duge plovidbe Rijeke i Hrvatskog primorja u toku druge polovice XIX stoljeća pokazuju nam interesantnu, a ujedno i efemernu, pojavu prvog parobroda.¹ Nestankom tog prvog parobroda, koji se u riječkom brodarstvu duge plovidbe zadržao od jeseni 1873. do siječnja 1875. godine,² parobrodarstvo duge plovidbe u Rijeci zamire i javlja se tek osam godina potom, 1882. godine, s pojavom prvih većih teretnih parobroda duge plovidbe društva »Adria« engleske gradnje. Ono se tada, učvršćeno i doraslo svojim zadacima u pomorskim prijevozima i u novom organizacionom obliku poslovanja, počinje isticati kao temeljna i glavna forma brodarskog i pomorskoprijevoznog pothvata Rijeke.

Ta se efemerna pojava prvog parobroda riječke duge plovidbe odnosi na pbd »Liburno«, sagrađen 1873. godine na brodogradilištu riječkog »Stabilimento tecnico«, koje se nalazilo na predjelu Rečice. Velimo efemerna pojava, jer se pothvat izgradnje, iskorištavanja i upošljavanja pbda »Liburno« u pomorskim prijevozima pojavljuje kao odjek nakana grupe riječkih pomorskih privrednika početkom sedamdesetih godina XIX stoljeća; naime, da se stvaranjem jednog riječkog brodarskog društva, u novom političkom položaju Rijeke, nastalom formiranjem dvojne monarhije, pokuša Rijeka i njezino primorsko gravitaciono područje osamostaliti od postepenog monopolističkog položaja plovidbene politike parobrodarskog društva Austrijskog Lloyda u obalnoj plovidbi odnosno ispravnije, u održavanju redovnih plovidbenih veza i u povezivanju Rijeke s inozemnim tržištima.

Nema sumnje da je primjena tehničkih tekovina moderne pomorske plovidbe i usavršenijeg oblika pomorskog pothvata imala utjecaja i na

1 Fiume hájó -és árúforgalma az 1911 évben. — Budapest 1913, str. 26.

2 Upisnik brodova duge plovidbe Governo marittimo ungherese, uložak broj 171 (nalazi se u Historijskom arhivu u Rijeci).

brodarstvo Rijeke. No dok je taj napredak u tehničkom usavršavanju broda izrazitiji i Rijeka kao jaki i centralni brodograđevni kompleks poprima mnoge tehničke novitete usavršenja broda u tipu i oblikovanju linija broda,³ mogli bismo reći da baš među riječkim pomorskim privrednicima usavršavanje organizacionog oblika pomorskog pothvata, naime napuštanje inokosnog vlasništva i stvaranje brodarskih društva, nije nailazilo na interes i potrebu redovnog preobražaja. Moramo imati na umu da se u to doba glavne pozicije u brodarstvu riječke duge plovidbe nalaze u rukama nekolicine viđenijih riječkih brodovlasnika, koji su se ujedno nalazili na odgovornim položajima u riječkoj Trgovinskoj komori, Mutui i ostalim prinudnim udruženjima i u riječkim kreditnim zavodima, pa su tako davali smjer riječkoj privrednoj politici.⁴ Drugim riječima, Rijeka je već od početka XIX stoljeća izrazito počela mijenjati karakter svojeg privrednog naličja, jer od brodarskog i trgovačkog poprima postepeno lučkoprivredni karakter. Taj karakter osobito postaje izražen kada je Rijeka dobila željezničku vezu, najprije u lipnju 1873. prema Šenpetru, a u listopadu 1873. prema Karlovcu.⁵ Uzmemo li pri tome u obzir činjenicu da je Rijeka u to doba osobito važna luka za izvoz drva i da je vladala tržištima drvom u zapadnom i istočnom dijelu Sredozemnog mora, a, konačno, da su riječki brodovlasnici, ukoliko nisu bili izvoznici drva, najvećim dijelom imali svoje brodove uposlene u prijevozu finalnih produkata drva (dužice, bordunali i građevno drvo),⁶ koji se vršio uz veoma povoljnu nižu vozarinu, drugim riječima da su posve vladali brodskim prostorom za takve prijevoze, odnosno brodskim prostorom koji je odgovarao vozarini za takve prijevoze, shvatit ćemo stanovište riječkih brodovlasnika da ne prilaze odmah novitetima i da održavaju i nadalje uglavnom stari oblik pomorskog pothvata i inokosnog vlasništva.

I eto, dok na istočnim obalama Jadranskog mora, po uzoru na Peleško brodarsko društvo, osnovano 1865. godine, baš najvećim dijelom oko Rijeke — u Hrvatskom primorju i Istri — niču nova brodarska društva (u Senju 1867, u Bakru 1873, u Kraljevici 1876, a u Kopru 1869 »Associazione marittima istriana«), dok stručni pomorski časopisi i dnevna štampa donose argumentirane članke o uspjesima takvih društava u Francuskoj i Italiji, o potrebi osnivanja brodarskih društava i koncentraciji kapitala u takvim pomorskoprijevoznim trgovačkim društvima,⁷ brodarski se ri-

3 R. F. Barbalić: Prvi riječki brodograditelji (Riječki list od 20. 3. 1954).

4 R. F. Barbalić: Regeneracija brodarstva Rijeke s obzirom na propadanje brodova na jedra duge plovidbe (Jadranski zbornik IV, 1959—60), str. 187.

5 Rapporto statistico-economico sul commercio, l'industria e la navigazione in Fiume in periodo 1867—1894. — Rijeka 1895, str. 7.

6 R. F. Barbalić: o. c. str. 185.

7 Članak »La marina mercantile austriaca nell'anno 1868« (treći nastavak), objavljen u tršćanskom časopisu »Archivio marittimo« 1868, broj 8, str. 321. Pisac ističe da postoji samo jedno parobrodarsko društvo, dok Trst nema brodarskih društva na jedra. Nadalje naglašava da »i nostri capitali vanno impiegati in pubblici effetti, in speculazioni di Borsa, nelle imprese di lontane fabbriche«, a u pomorska brodarska društva uopće se ne ulaže kapital.

ječki krugovi ne priklanjaju odmah nakani da pristupe osnutku brodar-
skog društva. Ipak u to vrijeme već od 1868. godine⁸ donijeto je nekoliko
dobrih i konkretnih prijedloga za osnutak brodarškog društva u Rijeci.⁹
Osobito je jaku aktivnost u propagandi za stvaranje parobrodarskog dru-
štva u Rijeci vodio riječki trgovac i gradski zastupnik Petar Benedetti,
pledirajući svojim člancima, koji su objavljeni u riječkom dnevniku »La
Bilancia« potrebu stvaranja redovne parobrodarske veze Rijeke s ino-
zemnim tržištima.¹⁰ Čak je Benedetti početkom 1869. godine izdao jednu
brošuru kojom opravdava svoje planove za osnutak parobrodarskog
društva.¹¹

Treba uzeti u obzir da parobrod još u to doba nije bio ekonomičan.
Naime, parobrod je trošio mnogo goriva, parni stroj nije bio usavršen.
Znatna napredak iskorištavanja parne snage u stroju pokazuje compound-
sistem, primijenjen 1861. godine, a tek nekoliko godina potom dolazi do
primjene stroja na trostruku ekspanziju (1874. godine po A. C. Kvitx-u),¹²
koji je proveo veliku evoluciju u ekonomičnosti stroja. Ranije primijenjen
stroj compound-sistema bio je korak naprijed u usavršavanju parnog
stroja, no još je imao nedostataka koji su osobito dolazili do izražaja kod
takvih početnih zahvata. A baš doba u kojemu je pokušano stvaranje i
iskorištavanje prvog riječkog parobroda duge plovidbe istaklo je mnoge
poteškoće i zapreke koje su utjecale na to da se on nakon pomorske nez-
gode koja ga je zadesila u studenom 1874. godine ne održi u plovidbi kod
nas.

To je osim toga bilo doba kada se parobrod uopće nije smatrao tak-
macem jedrenjaka: kada je morao u plovidbi skretati u bunker — luke jer
nije u svojim ugljenarkama mogao prevoziti dovoljnu količinu ugljena za
duže putovanje, a konačno i kada je vozarina za prijevoz privrednih do-
bara bila tako niska da se uopće nije isplatio prijevoz parobrodom zbog
visokih troškova za njegovo uzdržavanje. Situacija je još u to doba u
pomorskom svijetu — a pogotovo kod nas — bila takva da je malo bilo
pomorskih privrednika koji su u parobrodu vidjeli opasnog takmaca za
jedrenjake. Dapače, brodovlasnici i pomorci smatrali su do tog doba, pa
i još nešto kasnije, parobrod prvenstveno pokušajem učenjaka i pogodnim
da služi samo kao lučki remorker i kao tegljač maona.¹³

8 Riječki dnevnik »La Bilancia« počeo je izlaziti 1867, a od 1870. postaje
dnevnik. Ujedno, pregledavši nekoliko godišta tršćanskog dnevnika »L'Os-
servatore Triestino«, vidimo da je i tadašnja građanska štampa posvećivala
tom pitanju dosta pažnje.

9 Članak »Associazione marittima fiumana« od E. B. (Ernesto Brelich) ob-
javljen u »La Bilancia« od 5. 12. 1868, pa članak nepoznatog autora »Pro-
getto per un associazione marittima«, objavljen u »La Bilancia« od 12.
12. 1868.

10 »Navigazione a vapore« objavljen u »La Bilancia« od 11. 9. 1869, pa »So-
cietà di navigazione a vapore«, objavljen u »La Bilancia« od 20. 3. 1872.
i niz drugih manjih njegovih članaka.

11 O toj brošuri govori kratka bilješka u »La Bilancia« od 24. 4. 1869, no
brošura nije sačuvana u fundusu Naučne biblioteke u Rijeci.

12 V. Rossetto: Avarie e sinistri marittimi — Milano 1921, str. 32.

13 G. Gerolami: Trieste e il mare. — Trst 1955, str. 38.

Odnos riječkih pomorskih privrednika prema primjeni mehanizacije u brodarstvu moramo ujedno povezati i s monopolističkim položajem parobrodarskog društva Austrijskog Lloydja iz Trsta. Već od siječnja 1845. godine Rijeka je bila povezana s Trstom Lloydovom tjednom prugom, koja je ticala međuluke na istarskoj obali.¹⁴ 1853. godine ta pruga održava vezu i na produženu prugu s lukama Hrvatskog primorja (linea di Croazia),¹⁵ tičući na području Hrvatskog primorja i Dalmacije u polasku i povratku Selce, Senj, Jablanac, Karlobag i Zadar. Nakon nagodbe i formiranja dualizma, novim pak ugovorom o subvenciji i prijevozu pošte od 18. studenog 1871. godine,¹⁶ Lloydovo je društvo pojačalo i proširilo svoje redovne pruge na gravitacionom području Rijeke, koje su u tadašnjim prilikama posve odgovarale potrebama javnosti. Rijeka od tada po tom ugovoru ima dva puta tjedno prugu prema Trstu (koja je ticala međuluke), jedanput tjedno prema Malom Lošinjju, jedanput tjedno prema Zadru preko Senja, a dva puta mjesečno pruge između Rijeke i Krka i Zadra te Rijeke i Vel. Lošinja. No uza sve to što je Lloydovo parobrodarsko društvo dosta proširilo pomorske veze u riječkom gravitacionom području, ipak su potrebe prijevoza tereta između Trsta i Rijeke tražile njihovo pojačavanje. Lošinjski brodovlasnik Ivan Martin Tarabochia, koji je u Trstu posloviao s dva manja parobroda obalne plovidbe na točkove,¹⁷ već u srpnju 1871. godine upošljava svoj pbd »Alba« na prijevozu tereta i putnika jedanput tjedno između Trsta i Rijeke i obratno,¹⁸ a koncem 1872. godine proširuje tu svoju vezu i do Senja.¹⁹ Pbd »Hrvat«, vlasništvo senjskog brodararskog društva, koji je ušao u promet u rujnu 1872. godine²⁰ i održavao redovnu vezu između Senja i Rijeke, već je 1873. g. imao promet od 220.253 for., a 1874. g. promet od 496.926 for.²¹ Svi ti momenti, koji su vidno pokazivali na rentabilnost, a i potrebu pojačavanja redovne plovidbe veze između Rijeke i nekih privredno razvijenih luka istočne jadranske obale, nisu ipak mogli dovoljno uvjeriti riječke pomorske privrednike koji su podržavali i prihvatili akciju gradnje prvog riječkog parobroda da ga uposle u konkurentnoj vezi između sjevernih jadranskih luka. Interesantno je primijetiti da je prema preventivu sa sastanka riječkih pomorskih privrednika od 1. lipnja 1872. go-

14 Eco del litorale ungarico broj od 24. 12. 1844.

15 Annuario marittimo za 1853. god., str. 211—212.

16 Rapporto o. c. str. 7; ujedno novim ovim obavezama parobrodarsko društvo Austrijskog Lloydja mijenja ime u »Parobrodarsko društvo (druga sekcija) Austro-Ugarskog Lloydja«.

17 Prema podacima iz Annuario marittimo za 1871. god. Ivan Martin Tarabochia je koncem 1870. god. posjedovao dva parobroda i to »Alba« od 127 tona nosivosti i 70 KS, sagrađen u Trstu 1834. god. od drva na točkove, i pbd »Telegrafo« od 69 tona nosivosti i 56 KS, sagrađen u Škotskoj 1867. god. od čelika, također na točkove.

18 »La Bilancia« od 15. 7. 1871, oglas.

19 »La Bilancia« od 31. 12. 1872, oglas.

20 »La Bilancia« od 7. 9. 1872.

21 Podaci iz članka »Commercio« nepoznatog autora, objavljenog u »La Bilancia« od 30. 1. 1875.

dine²² brod bio namijenjen za održavanje redovne veze između Rijeke i Trsta i obratno te da je za 50 godišnjih putovanja iskazan pozitivan saldo od 6.000 forinti.

Razmatrajući stoga akcije koje su bile poduzimane u pogledu stvaranja parobrodarske veze Rijeke s lukama istočne jadranske obale i inozemnim lukama, stječemo konačno dojam da je grupa riječkih pomorskih privrednika koja je podržavala uvođenje parobroda u brodarstvo Rijeke bila neodlučna da li da ga uposli u slobodnoj ili u redovnoj plovidbi. Iz pisanja tadašnje riječke dnevne štampe i objavljenih stručnih članaka vidimo da je bilo mnogo ozbiljnih prijedloga da prvi riječki parobrod preuzme, s obzirom na svoju veličinu i kapacitet brodskog prostora, rentabilnu vezu između Rijeke i Zadra, a čak se pojavio i prijedlog da se pbd »Liburno« zaposli na pruži između Rijeke, Ancone i Zadra, za koju je u privrednim krugovima Rijeke tada vladalo veliko zanimanje. A kada je pbd »Liburno« 17. rujna 1873. godine isplovio na svoje prvo putovanje u Anconu, a potom prema levantinskim lukama »in cerca di carico«, kroničar riječkog dnevnika žali što društveni dioničari nisu nastojali brod uposliti u redovnoj vezi između Zadra, Ancone i Rijeke, kako se već ranije preporučivalo.²³ Dapače, godinu dana potom na godišnjoj skupštini senjskog brodarškog društva bio je razmatran prijedlog konzorcija suvlasnika pbda »Liburno« da bi oba društva preuzela svojim parobrodima redovnu vezu između Rijeke, Zadra i Ancone.²⁴ Na toj godišnjoj skupštini bio je formiran i poseban odbor koji je imao proučiti taj prijedlog, no zbog pomorske nezgode koja je zadesila dva mjeseca potom pbd »Liburno« i zbog neizvjesne njegove dalje sudbine taj zaključak nije bio više pertraktiran.

Situacija je dakle općih privrednih potreba za uvođenjem parobroda u pomorsku privredu Rijeke i njegova poslovanja bila dosta jasna; javnost je tražila primjenu parobroda u brodarstvu Rijeke, stvoreni su uvjeti za njegovu nabavku, no — kako ćemo vidjeti iz daljih razmatranja — nije postojala dovoljna i potrebna organizacija poslovanja i upošljavanja broda u pomorskim prijevozima. Bilo je u takvoj situaciji mnogo poteškoća koje su nailazile, novih momenata, nastalih zbog pomorskotehničkih faktora, s kojima suvlasnici pbda »Liburno« nisu bili — kao dugogodišnji inokosni vlasnici jedrenjaka — dovoljno upoznati i nisu bili dovoljno spretni i spremni da ih suzbiju. Drugim riječima, suvlasnici pbda »Liburno« nastavili su poslovati sa svojim novim parobrodom na još stari način, koji je odgovarao formi i načinu poslovanja s jedrenjacima duge plovidbe.

Nakon tih općih uvodnih razmatranja o prilikama i uvjetima stvaranja rada i akcije na izgradnji prvog riječkog parobroda duge plovidbe preostaje nam da na temelju građe i vrela koja su nam na raspolaganju

22 Kopija preventiva pronađena je u djelomično sačuvanoj Kozulićevoj arhivi, koju je uslužno ustupio autoru ove radnje pok. kap. Nikola Turina, lučki poglavar u m.

23 »La Bilancia«, od 18. 9. 1873.

24 »La Bilancia«, od 14. 9. 1874.

razmotrimo cijeli tok predradnja pokušaja stvaranja brodarskog društva, osnivanje karatne zajednice pbda »Liburno« i konačno njegova poslovanja i izvršenih plovidbenih zadataka.

II

Jedna od prvih akcija da se pristupi stvaranju brodarskog društva u Rijeci bila je poduzeta koncem 1868. godine. Tada Ernest Brelić, gradski viši konceptualni činovnik, objavljuje opširni dokumentirani članak²⁵ u kojem predlaže stvaranje takvog društva i prvenstveno osnivanje jednog osnivačkog odbora (»comitato promotore«) koji bi razmotrio sve uvjete i poduzeo mjere da dođe do ostvarenja društva. Brelić naglašava da bi u društvu mogao dati svoje akcije ne samo bogati brodovlasnik i kapitalista već i skromni pojedinac koji može raspolagati s nekoliko stotina forinti.²⁶ Čini se da je taj članak imao biti priprema javnosti za širu akciju, jer je već nekoliko dana potom objavljen u riječkoj štampi potpuniji i opširniji članak nepoznatog autora,²⁷ koji po uzoru na pelješko Brodarsko društvo pledira za osnivanje brodarskog društva za dugu plovidbu. To društvo imalo bi glavnica od 1.000.000 forinti austr. vrijednosti, podijeljenu na 1.000 dionica, svaka vrijednost od 1.000 forinti. I u tom članku istaknuta je široka supskripcija otvorena ne samo dosadašnjim riječkim kapitalistima, rentijerima i armaturima, već i širokim slojevima građanstva. Mogućnost udjela i ostalih građana u društvu istaknuta je u paragrafu 15. nacrtu projekta statuta društva, prema kojemu svaki potpisnik mora u času supskripcije uplatiti iznos od 10 forinti te svakog prvog u mjesecu taj iznos uplaćivati do uplate potpunog iznosa.

Međutim, taj nacrt statuta brodarskog društva u Rijeci ne predviđa u predmetu poslovanja i iskorištavanja brodova na paru. To dapače ne zapažamo ni iz sastavaka samog dopisa, pa možemo zaključiti da je akcija potekla samo po ugledu na pelješko Brodarsko društvo i s obzirom na uvjete lakše gradnje brodova u samoj Rijeci.²⁸ Da je tome tako, možemo zaključiti iz toga što sve kasnije akcije osnutka brodarskog društva u Rijeci nemaju takav karakter. Tokom 1869. godine dolazi do izražaja Benedettijev prijedlog osnivanja parobrodarskog društva, osobito prilikom kongresa madžarskih liječnika i prirodnjaka koji je održan u Rijeci početkom rujna 1869. godine. Tom prilikom predstavnici kongresa prisustvovali su porinuću jednog broda i izletu morem s parobrodom Lloydova društva. Tada Benedetti objavljuje članak²⁹ iz kojeg se razabire da predstavnici na kongresu nisu bili zadovoljni slabom uslugom koju

25 E. B.: Associazione marittima fiumana (»La Bilancia« od 5. 12. 1868).

26 Navedeni članak, citat glasi: »Potrebbe questo concedere vi concorra il ricco armatore e capitalista siccome l'umile particolare che può disporre di poche centinaia di fiorini.«

27 Progetto per un associazione marittima (»La Bilancia« od 12. 12. 1868).

28 Navedeni članak, citat glasi: »una associazione marittima fiumana avrebbe il vantaggio di poter costruire i suoi navigli nella stessa città di sua residenza e con profitto, esuberantemente provato, di confronto a tutti gli squeri austriaci e molti esteri.«

29 Benedetti: »Navigazione a vapore« (La Bilancia od 11. 9. 1869).

im je za izlet brodom učinila uprava Lloydova društva i da je to pobudilo neke sudionike kongresa da pokrenu pitanje osnutka jednog parobrodarskog društva. Stvarno, iskršlo je tom prilikom i pitanje da li tangenta kojom peštanska vlada u iznosu od oko 800.000 forinti sudjeluje u subvenciji parobrodarskog društva Austrijskog Lloyda odgovara dužnostima i obavezama koje je Lloydovo društvo preuzelo za održavanje pruga s Rijekom i njezinim gravitacionim područjem.³⁰ To se pitanje pokretalo i u nekoliko navrata tokom idućih godina, jer je parobrodarsko društvo Austrijskog Lloyda znalo na područje Rijeke uputiti starije i slabije parobrode,³¹ što je opravdano izazvalo reakciju javnosti a i pojedinih entuzijasta za uvođenje parobrodarstva Rijeke.

Pitanje koje je bilo izazvano nakon riječkog kongresa liječnika i prirodnjaka čini se da je naišlo na povoljne uvjete u samoj Pešti, jer je tokom 1870. godine objavljeno nekoliko vijesti o osnivanju mađarskog brodariskog društva, dapače i mađarskog parobrodarskog društva. Najpozitivnija vijest o tome, objavljena u riječkoj dnevnoj štampi u listopadu 1870. godine,³² govori da je u času kada je prije nekoliko godina u mađarskom parlamentu bila izglasana izgradnja spoja Alföld—Rijeka formiran jedan odbor u kojemu su bili ugledni mađarski političari i privrednici (E. Ivanka, G. Varady, C. Tisza, M. Iskai), neki časnici ratne mornarice, među njima lučki inspektor kap. H. Littrow s Rijeke i predstavnici riječkog »Stabilimento tecnico«. Taj je odbor zainteresirao za svoju akciju bečku Union banku i Anglo-Austrian Bank, a od peštanske je vlade zatražena garancija od 5 posto na uloženu glavnicu. Plan je društva bio da se izgradi jedno moderno brodogradilište u Rijeci te da se nabave u Glasgou neki parobrodi kojima bi se održavala veza između Rijeke i dalmatinske obale, Levanta, Velike Britanije i Brazilije. No kako je došlo do francusko-pruskog rata, ta akcija je zamrla. Sada — kako je naglašeno u dopisu — ponovno je ta akcija pokrenuta, zainteresirane banke pristale su na sudjelovanje, samo još nije postignuta garancija peštanske vlade na 5 posto uložene glavnice. Ali i ta akcija, kao i neke druge koje su bile u međuvremenu poduzete, nije postigla svoju svrhu. Pogotovo, kako vidimo iz daljih dopisa, nije bila postignuta garancija vlade, na koju su svi članovi odbora toliko polagali dalji opstanak težnje za osnutak društva.

I dok se nastojanje za stvaranje brodariskog, odnosno parobrodarskog društva vodi u krugovima mađarskih privrednika i bečkih banaka, povezanih s mađarskom izvoznom trgovinom i politikom, dok peštanska vlada vezana stavom Beča prema parobrodarskom društvu Austrijskog Lloyda obnavlja obavezu svojeg udjela u subvenciji u novom ugovoru od 18. studenog 1871. godine,³³ riječki se »Stabilimento tecnico« na svojoj godišnjoj skupštini od 31. ožujka 1870. pretvara u dioničko društvo i u predmetu poslovanja predviđa među ostalim također izgradnju, popravak

30 o. c.

31 Rapporto o. c., str. 7.

32 »La Bilancia« od 15. 10. 1870.

33 Rapporto o. c., str. 7.

i prodaju parnih strojeva za brodove »di ogni qualità«, zatim izgradnju drvenih i željeznih brodova, »svega što spada u pomorske podhvate« (e di quanto può appartenere all'industria marittima) i vršenje pomorskih prijevoza.³⁴ Takav položaj, takav stav, a i takvo poslovanje riječkog »stabilimento tecnico« pridonijelo je, nema sumnje, daljem radu na osnivanju parobrodarske djelatnosti u Rijeci. To svakako zaključujemo i iz činjenice da su u u pravnom odboru »Stabilimento tecnico« bili neki riječki brodovlasnici koji su kasnije sudjelovali kao karatisti pbda »Liburno«.³⁵

Još jednom nakon toga dolazi do izražaja akcija da Rijeka dobije vlastitu redovnu parobrodarsku vezu s otocima i istarskom i hrvatskom obalom: prilikom godišnje skupštine riječkog »Stabilimento tecnico«, održane 4. ožujka 1871. godine.³⁶ Tom prilikom odlučeno je da društvo također sudjeluje u tom pothvatu udjelom od 10.000 forinti. Plan je predviđao izgradnju dvaju brodova na paru, svaki kapaciteta od 100 do 120 osoba. Nekoliko dana potom riječka štampa dopunjuje tu vijest time da se ne radi izravno o inicijativi »Stabilimento tecnico«, već grupe nekolicine riječkih brodovlasnika, u kojoj »Stabilimento tecnico« sudjeluje samo kao dioničar.³⁷

Konačno je početkom rujna 1871. godine jedan širi sastanak »raznih brodovlasnika i posjednika« s Rijeke (diversi armatori e possidenti di questa città),³⁸ kojemu je prisustvovao i predsjedavao načelnik gradske općine Ivan de Ciotta, položio temelje skorog ostvarivanja parobrodarskog društva Rijeke. Da je toj akciji bila dana osobita važnost, dokazuje i to što je sastanak održan u dvorani općinskog vijeća. U svojem govoru načelnik de Ciotta ističe potrebu da se u Rijeci osnuje parobrodarsko društvo, a i potrebu moralne i materijalne potpore koju bi mađarska vlada imala pokazati toj korisnoj privrednoj djelatnosti. U diskusiji koja se potom provela gradski fizik dr Anton Gjačić iznosi da su u Pešti već dva osnivačka odbora zatražila od vlade odobrenje za rad pa smatra da bi trebalo stupiti u pregovore s tim odborima radi fuzije (per combinare una fusione). No sam predsjednik de Ciotta replicirao je predgovorniku istaknuvši kako bi veću važnost imali takvi pregovori pošto bi riječko društvo bilo konačno osnovano.³⁹ Nakon završene diskusije izabran je odbor u koji su ušli Nikola Bačić, Ivan de Ciotta, Anton F. Luppis, Gašpar Matković, Emidio Mohović i Franjo Verzenassi sa zadatkom da pozovu na sastanak one brodovlasnike, posjednike i trgovce koje smatraju

34 »La Bilancia« od 9. 4. 1870.

35 Ivan Franković, Franjo Jelovšek, pa i sam »Stabilimento tecnico«.

36 »La Bilancia« od 11. 3. 1871.

37 »La Bilancia« od 13. 3. 1871. citat glasi: »... questa istituzione lo si deve a diversi armatori di questa città, e non allo »Stabilimento tecnico« che vi figura soltanto come azionista«.

38 »La Bilancia« od 4. 9. 1871.

39 Navedeni članak, citat glasi: »Il signor Giovanni de Ciotta replica al preopinante facendo rilevare quanto maggiore importanza avrebbe una trattativa in proposito, dopochè la Società fiumana si fosse definitivamente costituita«.

najprikladnijima da prisustvuju novoj sjednici (di invitare quei signori armatori, possidenti e negozianti che crederanno più adatti ad una nuova seduta).⁴⁰

Nekoliko dana potom, 6. rujna 1871. godine,⁴¹ održan je ponovno u dvorani općinskog vijeća najavljeni sastanak »dei diversi armatori, negozianti e possidenti di questa città«. Na sastanku je prihvaćen prijedlog osnutka društva za parobrodarsku plovidbu, pa je čak tajnim glasanjem izabrana komisija za izradbu projekta rada društva i statuta. U tu komisiju birani su: Bačić Nikola, Burgstaller Pavao, de Ciotta Ivan, conte Domini Vinko, Kozulić Kazimir, Matković Gašpar, Pošćić Andrija, Verzenassi Franjo i Whitehead Robert. — Po sastavu zanimanja članova komisije vidimo da su u njoj bili predstavnici gradske općine (načelnik de Ciotta, zastupnici Bačić, conte Domini, Matković, Verzenassi), zatim Whitehead kao eksponent »Stabilimento tecnico«, a znatan je broj članova komisije pripadao krugu uvažanih riječkih pomorskih privrednika, brodovlasnika, trgovaca, članova Trgovinske komore i Mutue (Bačić, Burgstaller, Domini, Kozulić, Pošćić).⁴²

U dopisu koji je tom prilikom objavljen u riječkoj dnevnoj štampi i u kojemu je iznesen tok tog sastanka⁴³ vrijedan je pažnje ton napada na neodlučnost i indiferentnost koja je na tom sastanku vladala među vlasnicima brodova na jedra. Oni — veli pisac članka — ne mogu dobrim okom promatrati dominantan položaj koji počinje zauzimati parobrodarstvo nad jedrenjacima, dapače činjenica je da pojedinci ne mogu zaustaviti tu prevagu kao i da nekoliko brodova ne mogu na to vršiti utjecaj. Konačno, pisac članka ističe, ako Riječani ne osnuju parobrodarsko društvo, da li će moći spriječiti da ga drugi ne osnuju i da od riječke luke učine ishodište svojeg poslovanja jednom kada će Rijeka biti dvjema željezničkim prugama spojena sa zaleđem.⁴⁴ Pri kraju ispravno zaključuje da bi riječki armatori u tom posljednjem slučaju dočekali posljedice koje već sada sa strahom naslućuju, a da od toga ne bi imali koristi kao u prvom slučaju.

Ipak, trebalo je da prođe preko pola godine dok je komisija izradila program i objavila osnivanje društva. U programu za osnutak nacionalnog društva za parnu plovidbu (Programma per la formazione d'una Società nazionale di navigazione a vapore), koji je kao oglas objavljen dva puta u riječkoj dnevnoj štampi,⁴⁵ komisija koja je bila izabrana na sastanku od 6. rujna 1871. godine opširnim uvodom obrazlaže tehnički napredak koji

40 o. c.

41 »La Bilancia« od 7. 9. 1871.

42 R. F. Barbalić: Prodiranje hrvatskog industrijskog kapitala u parobrodarstvo duge plovidbe Rijeke koncem XIX stoljeća (Jadranski zbornik I, 1956), str. 148.

43 »La Bilancia« od 7. 9. 1871.

44 Navedeni članak, citat glasi: »... Inoltre non istituendo i fiumani una società di navigazione a vapore, potranno questi evitare che altri ne istituiscano e ne facciano del porto di Fiume il loro punto di partenza delle loro operazioni una volta che questo sarà riunito coll interno con due ferrate?«

45 »La Bilancia« od 18. 3. 1872. i od 20. 3. 1872.

je zahvatio sve zanatske i obrtne djelatnosti, a ujedno i trgovačku moraricu. »Nisu više teoretske špekulacije«, ističu članovi komisije u svom programu, »koje nam ukazuju na put izmjene pomorskog pogonskog sredstva od jedra na paru«,⁴⁶ i nadalje u programu ističu da okolnosti i razvitak privrednih poslova nameću takvu izmjenu. Konačno, otvaranjem dviju važnih željezničkih veza Rijeke sa zaleđem povećat će se i znatno izmijeniti dosadašnji opseg lučko-prijevoznog poslovanja Rijeke, a to za sobom povlači potrebu pojačavanja i proširivanja redovnih parobrodarskih veza. Treba se stoga odlučiti da li je potrebno pripremiti takva nova tehnička sredstva i sačekati spremno nagao razvoj pomorskog prometa, ili prepustiti se bespomoćno slučaju i monopolu koji će svakako netko drugi preuzeti.⁴⁷ Nakon tih opširnih razlaganja članovi komisije u tom programu ističu da treba sami da počnu, jer uzaludno bi bilo obmanjivati se tuđom pomoći ili vladinom inicijativom (Bisogna cominciare da soli; sarebbe inutile il cullarsi nelle illusioni di soccorsi o d'iniziative governiali).⁴⁸ Stoga je u osam tačaka obuhvaćen program rada, organizacije i osnutka poduzeća za pomorski prijevoz parobrodima.

Glavni momenti tog programa bili su ovi:

1. u Rijeci se osniva dioničko društvo pod firmom »Madžarsko-riječko društvo za parnu plovidbu« (Società di navigazione a vapore unghero-fiumana).

2. predmet poslovanja društva je pomorski prijevoz tereta i putnika, zapošljavanjem brodova društva u slobodnoj plovidbi i u redovnoj vezi s domaćim i inozemnim lukama.⁴⁹ No u toj je tački dodan i poseban stav da će o tome odlučiti samo društvo (La convenienza sociale deciderà in proposito). — Naše je mišljenje da su članovi komisije u toku izradbe programa, i sami u dvojbi kakvo bi poslovanje obavljalo društvo, zaključili da se takvom formulacijom i alternativom ostavi mogućnost skupštini da ona naknadno donese zaključak. Time su bile ostavljene skupštini slobodne ruke za konačan zaključak s obzirom na okolnosti koje bi uvjetovale jedan ili drugi vid poslovanja društva, pa smatramo da su članovi komisije ispravno i objektivno zauzeli takav stav pri izradbi nacrtu programa.

3. društvena glavnica predviđena je u iznosu od 4,000.000 forinti podijeljena na 20.000 dionica svaka u vrijednosti od 200 forinti. No za osnutak društva program je predviđao minimalnu supskripciju od osmine dru-

46 Navedeni članak, citat glasi: »Non sono più teoretiche speculazioni che ci additano la via alla trasformazione del materiale marittimo a vela in materiale a vapore«.

47 Navedeni članak, citat glasi: »...convenga d'apprestare da sè adatti e regolari mezzi di sfogo al sopradetto movimento, creando un servizio di navigazione a vapore, oppure di lasciare il proprio commercio in balia del caso e di abbandonarsi, per ciò che riguarda regolari comunicazioni marittime, mani e piedi legati, al monopolio altrui«.

48 o. c. »La Bilancia« od 18. 3. 1872.

49 U programu je zaposlenje brodova navedeno s »noleggi eventuali«, što znači slučajnim ili posebnim najmom. Međutim kako takav najam odgovara pojmu slobodne, odnosno tramperske, plovidbe, to smo ovdje taj izraz tako i preveli.

štvene glavnice, tj. 2.500 dionica u ukupnoj vrijednosti od 500.000 forinti. Nadalje je program u pogledu supskripcije i uplate dionica bio vrlo liberalan, jer je dopuštao da se prilikom supskripcije uplati 5 forinti, odnosno 2 1/2% vrijednosti dionice, a ostatak bi se uplatio u dva jednaka obroka u iznosu od 75 forinti, odnosno 37 1/2% vrijednosti dionice, i to prvi mjesec nakon odobrenja društvenog statuta, a drugi obrok u roku od 30 dana nakon toga. Ostatak od 60% imao je biti uplaćen u roku od devet mjeseci nakon osnutka društva u tri jednaka obroka.

Pošto bi supskripcijom bila uplaćena svota od 500.000 forinti, program je predviđao skupštinu potpisnika dionica radi prihvaćanja statuta i daljeg rada na osnutku društva.

Program koji su u dnevnoj štampi objavili članovi komisije odredio je ujedno javni sastanak građanstva Rijeke za 21. ožujka 1872. godine. Tog dana održan je doista taj javni sastanak, kojemu je — prema dopisu objavljenom u riječkoj dnevnoj štampi⁵⁰ — prisustvovalo 60 osoba. Čak, kako navodi pisac dopisa, galerije dvorane općinskog vijeća bile su dupkom pune (affollate). Sastanak je otvorio predsjednik komisije Kazimir Kozulić, koji je u svojem pozdravnom govoru istakao potrebu osnutka parobrodarskog društva u Rijeci, a ujedno i hitnost da se to tržište oslobodi monopola i da sebi pribavi sličnu nezavisnost u pomorskom prijevozu koja mu je već osigurana na kopnu.⁵¹

Čini se da je diskusija koja se razvila o pojedinim tačkama programa bila dosta opširna i plodna: diskutiralo se već o prvoj tački programa, pa je nakon stanovišta koja su izrekli učesnici sastanka Jurje Vranyszani, Pavle Scarpa i dr A. Gjačić, izvršena promjena firme u »Prvo društvo za parnu plovību na Rijeci« (Prima società di navigazione a vapore in Fiume). O trećoj tački programa, koja se odnosi na društvenu glavnice, diskusija je bila veoma živa i duga. Konačno, glavnica je u prvoj emisiji fiksirana na 500.000 forinti u vrijednosti od 200 svaka. Ona se u daljnim emisijama mogla povećati do iznosa od 6.000.000 forinti. Za osnutak društva predviđeno je da može biti uplaćeno 40% glavnice prve emisije. Što se tiče uplate supskribiranih dionica, program je izmijenjen u toliko što bi se tražila uplata od 5% odmah pri supskripciji, 15% nakon odobrenja društvenog statuta, a ostalih 15% mjesec dana kasnije. Time bi bilo uplaćeno 40% glavnice nužne za konstituiranje društva. U pogledu načina uplate ostatka od 60% imala bi odlučiti osnivačka skupština.

Diskusija se potom razvila o načinu supskripcije i daljem radu na postupku osnivanja društva. I tu je prevladalo stanovište dra Gjačića da se prvenstveno prikupe potpisi na modificirani program, a u isto vrijeme da osnivački odbor izradi statut, koji bi potom bio podniet na prihvaćanje potpisnicima supskripcije s Rijeke. Tek tada podnio bi se statut na odobrenje ministarstvu u Pešti.

50 »La Bilancia« od 22. 3. 1872.

51 Navedeni članak, citat glasi: »...ed urgenza, onde liberare questa piazza dalle strette del monopolio e procurarle anche per mare l'indipendenza nelle comunicazioni, già assicurate dal lato terrestres«.

Pri kraju je Pavao Scarpa predložio da dužnosti osnivačkog odbora (Comitato promotore) preuzme dosadašnja komisija, s time da se ona popuni s još dva člana. Taj je prijedlog prihvaćen, pa su novim članovima imenovani kap. Eduard Angjelović i dr Nikola Gjeletić.⁵² Pripominjemo da su novi članovi odbora bili ujedno općinski zastupnici, a i vlasnici jedrenjaka duge plovidbe, a Angjelović je dugo godina plovio kao zapovjednik na parobrodima bečkog dunavskog parobrodarskog društva.

Rezultati akcija koje su bile poduzete radi osnutka parobrodarskog društva u Rijeci čini se da su imali širok odjek u građanstvu Rijeke. Nekoliko dana nakon ožujskog javnog sastanka objavljena su u riječkoj dnevnoj štampi dva opširnija stručna članka u kojima njihovi autori podupiru akciju osnivanja parobrodarskog društva u Rijeci. Prema siglama autora prvi članak signiran sa »B« pripisujemo Petru Benedettiju⁵³, a drugi signiran s »L« pripisujemo kap. Henriku Littrowu⁵⁴. Benedetti, kako smo ranije razlagali, bio je u to doba neumorni agitator za uvođenje mehanizacije u brodarstvu Rijeke, a Littrow, do nedavno upravitelj Lučke kapetanije u Rijeci, a zatim nautički inspektor, bio je također povezan s krugovima koji su pledirali paroplovidbu, a ujedno je surađivao člancima iz pomorske privrede i ekonomike pomorskoprijevoznih sredstava u riječkoj dnevnoj štampi.

Benedettijev članak pisan je oduševljeno, s uvjerenjem da ta nova akcija neće propasti kao mnoge slične do tada, tim prije jer su se armaturi i kapitalisti, »utjecajne ličnosti« (persone influenti insomma), stavili na čelo pothvata koji će tom kraju donijeti mnogo probitaka. U Rijeci, veli Benedetti, neće biti teško naći potpisnika supskripcije 2.500 dionica, jer mali privrednici i srednja klasa raspolažu dovoljnim kapitalom da sami pokriju taj iznos.⁵⁵ Littrow se u svojem stalozenom članku osvrće na akcije osnivanja društva kao oblika privredne djelatnosti mjesto dotadašnjih individualnih i karatnih oblika privređivanja. Izgradnja parobroda traži ulaganje znatnijih svota novaca nego što je potrebno za izgradnju jedrenjaka, pa je razumljivo da ograničeni kapital inokosnog brodovlasnika nedostaje za skupu reformu u brodarstvu, za održavanje i redovne popravke parobroda. Littrow izražava svoje uvjerenje da će Riječani sudjelovati u supskripciji kapitala potrebnog za osnutak parobrodarskog društva.

Mjesec dana potom riječka dnevna štampa objavljuje jedan opširan i dokumentirani Benedettijev članak,⁵⁶ od kojeg se uredništvo ujedno ogradilo, jer potpuno ne dijeli mišljenje s Benedettijem (»non dividiamo pienamente le opinioni del signor Benedetti«). No, iz perspektive današnjice i

52 »La Bilancia« od 22. 3. 1872.

53 B. »Società di navigazione a vapore« (»La Bilancia« od 23. 3. 1872).

54 L. »La società di navigazione a vapore in Fiume« (»La Bilancia« od 30. 3. 1872).

55 Navedeni članak, citat glasi: »Nella nostra città e nei limitrofi luoghi marittimi non è cosa difficile coprire 2500 azioni; perchè in particolare i piccoli industriali, la classe media dispone di capitali bastanti, a cuoprire da sola quel numero«.

56 P. Benedetti: »Navigazione a vapore« (»La Bilancia« od 22. 4. 1872).

poznavajući razvoj akcije oko osnutka parobrodarskog društva u Rijeci do kojeg na kraju i nije došlo, možemo utvrditi da je Benedetti zauzimao opravdano stanovište, pokazujući ujedno na okolnosti pod kojima su se razvijale parobrodarske veze Rijeke s okolnim mjestima i inozemnim tržištima. Bez sumnje, ustanovio je Benedetti, svi su u Rijeci suglasni s time da se uvede parobrodarstvo, no projekti koji svaki čas nastaju štetni su svojom produženom nesigurnošću ovom kraju.⁵⁷ Dok njegov projekt predviđa subvenciju, odnosno garanciju, vlade, ostali projekti ne povezuju se s vladom, dapače taj posljednji projekt prvenstveno predviđa osnivanje društva, pa da se tek potom traži oslon na vladu. Benedetti se na taj posljednji projekt naročito obara, jer smatra da se neće ostvariti, tim prije što će u upravi i u odlukama društva uzimati udio dioničari kojima je struka nepoznata (azionisti affatto estranei al ramo), pa armaturi, kojima nije poznato da li će društvo biti potpomognuto od države ili ne, vjerojatno neće u izobilju dati podršku u stvaranju društva. Čak Benedetti vjeruje da će supskripcija naići na slabi odaziv izvan Rijeke, jer eto »Trst ima svoje društvo, Istra također, Dalmacija osim postojećeg predviđa i druge projekte parobrodarstva, Senj gradi svoj prvi parobrod, Bakar će se vjerojatno ravnati prema riječkim armaturima, dok Lošinj zna zadržati svoju nezavisnost u pomorskim pothvatima.«⁵⁸ Trebat će se stoga za pokriće supskripcije od 500.000 forinti obratiti na unutrašnjost. No što se tiče unutrašnjosti, nastavlja Benedetti, pošto je nekoliko projekta podnijetih Pešti palo u vodu, ona je jasno pokazala da ne sudjeluje u pomorskim pothvatima koji za sobom nemaju subvenciju ili pak garanciju vlade. Benedetti čak izražava svoju sumnju da bi supskripcija uspjela kada bi neko trgovačko ili industrijsko društvo supskribiralo 100.000 ili 200.000 forinti samo zato da velikodušno potakne supskripciju, jer bi potpisnici supskripcije tada u tome vidjeli premoć takvog društva. Ako i dođe do osnutka društva, nastavlja Benedetti, pa i do izgradnje dvaju parobroda, vlada ne bi za slobodnu plovidbu uopće dala garanciju, a redovne pruge već mora održavati Lloydovo parobrodarsko društvo. Konačno, kada bi društvo, u međuvremenu dok bi se kod vlade riješavalo pitanje potpore, zaposlilo brodove u slobodnoj plovidbi, prihod bi bio vrlo minimalan radi velikog administrativnog aparata društva, a to dioničari ne bi odobrili.

U međuvremenu je osnivački odbor izradio projekt društvenog statuta, a prema obavještenju danom u dnevnoj štampi⁵⁹ peštanska vlada odobrila je statut. No dok je osnivački odbor vršio radove na izradi društve-

57 Navedeni članak, citat glasi: »...continuamente sorgono nuovi progetti per la società di navigazione a vapore, i quali con si prolungata incertezza sono dannosi al paese...«

58 Navedeni članak, citat glasi: »Soscrizioni all'infuori di Fiume temo se ne farebbero poche, perchè Trieste ha la propria società, l'Istria ha l'associazione marittima, la Dalmazia oltre la esistente società ha degli altri progetti per vapori, la vicina Segna costruisce del pari il suo primo vapore, Buccari forse si regolerà, secondo gli armatori fiumani e Lussino poi sà tenersi la sua indipendenza nelle imprese marittime...«

59 »La Bilancia« od 23. 11. 1872.

nog statuta, već početkom mjeseca svibnja 1872. godine započelo se supskripcijom glavnice potrebne za izgradnju prvog parobroda.⁶⁰ Čak petnaest dana potom riječka dnevna štampa donosi vijest da je nekolicina budućih društvenih dioničara odlučila pristupiti odmah gradnji jednog parobroda, čija će vrijednost potom apotom ući u novo društvo. Ti dioničari, kako navodi dopis, podijelili su 24 karata broda na 4.000 forinti svaki karat, te se navodi da je već polovica, potrebne svote osigurana.⁶¹ Nekoliko dana potom donijela je dnevna štampa obavijest⁶² da je uglavnom svih 24 karata prvog parobroda koji se na brodogradilištu riječkog »Stabilimento tecnico« gradi za račun domaćeg parobrodarskog društva već supskribirano i da će doskora započeti gradnja tog parobroda.

Međutim, premda je u studenom 1872. godine došlo do odobrenja društvenog statuta od peštanske vlade, a time je i dana zakonom dopuštena mogućnost da se pristupi osnivačkoj skupštini društva, do toga nije došlo. U međuvremenu grupa riječkih brodovlasnika i pomorskih privrednika koja je u svibnju 1872. godine pokrenula supskripciju 24 karata prvog parobroda, u kojoj su velik dio bili članovi osnivačkog odbora,⁶³ svu je djelatnost postavila na izgradnju tog parobroda. Uvjeti izgradnje bili su povoljni, a isto tako i zakonski uvjeti da uklapanjem u plovidbu parobrod bude unijet kao apot u novo parobrodarsko društvo, pa smatramo da je s tog razloga zamrla dosadašnja živost i neobična aktivnost pripremnih radova na osnivanju društva.

Iz tih razloga dalji rad na organizaciji društva i aktiviranja društvene djelatnosti moramo posmatrati preko rada karatne zajednice pbda »Liburno«, koja je svoju namjeru i uspjela provesti u djelo.

Taj rad, odnosno program društvene djelatnosti, razabiremo iz jednog dokumenta o kojemu smo prije govorili.⁶⁴ Taj dokument iz djelomično sačuvane privatne arhive riječkog pomorskog privrednika i predsjednika riječke Trgovinske komore Kazimira Kozulića razmatra detaljno projekt izgradnje i dimenzije broda, preventiv redovnih putovanja između Rijeke i Trsta s podacima o rentabilitetu pojedinih putovanja i općih uvjeta djelatnosti karatne zajednice i realiziranja njenih planovi. Pisan na četiri stranice običnog arka, predstavlja kopiju tog projekta, uglavljenog na sastanku u Rijeci 1. lipnja 1872. godine, a prema našem mišljenju pisan je Kozulićevim rukopisom.

Prispodobom pak podataka o dimenzijama broda, koje smo naknadno dobili,⁶⁵ zatim informativnih dopisa u riječkoj dnevnoj štampi nakon to-

60 »La Bilancia« od 13. 5. 1872.

61 »La Bilancia« od 27. 5. 1872, citat glasi: »... alcuni dei futuri azionisti divisarono di cominciare tosto colla costruzione di un vapore, il cui valore enterebbe poscia a parte nella nuova Società per azioni. Rileviamo che questi signori stabilirono 24 azioni o caratti da 4000 fiorini cadauno, delle quali oltre una metà sarebbe di già coperta.«

62 »La Bilancia« od 1. 6. 1872.

63 Kazimir Kozulić Nikola Bačić, Pavao Burgstaller, Ivan Ciott, Franjo Verzenassi, Robert Whitehead.

64 Vidi našu opasku broj 22.

65 Ugo M. Castagna: I primordi della marina mercantile italiana (La marina mercantile 1957, vol. IV, str. 143) i pismo g. Castagne od 5. 3. 1958.

ga⁶⁶ i podataka u upisniku brodova duge plovidbe mađarske Pomorske vlade u Rijeci⁶⁷ možemo zaključiti da Kozulićeva kopija predstavlja autentične podatke o djelatnosti karatne zajednice na izgradnji prvog riječkog parobroda »Liburno« i preventiv njena osnutka i daljeg poslovanja.

Kozulićeva kopija — kako je možemo dalje u ovoj našoj radnji nazivati — pod naslovom »Projekt gradnje teretnog parobroda na vijak i uspostave redovne plovidbe tim brodom između Rijeke i Trsta« (Progetto per la costruzione d'un Vapore ad elice per merci e per l'attivazione di una navigazione regolare con questo battello fra Fiume e Trieste) podijeljena je na tri međusobno povezana dijela: *prvi*, koji je ispisan na prvoj strani, donosi opis i mjere broda i preventiv troškova i prihoda za 50 putovanja godišnje između Rijeke i Trsta; *drugi*, koji je ispisan na drugoj i trećoj strani, objašnjava svrhu djelatnosti karatne zajednice, obavezu »Stabilimento tecnico« da izgradi parobrod prema nacrtu priloženom projektu⁶⁸ i organizaciju i poslovanje administracije parobroda; *treći*, ispisan na posljednjoj, četvrtoj, strani, donosi popis potpisnika supskripcije karata, s brojem karata, iznosom u forintima i potpisom potpisnika. Drugim riječima, Kozulićeva kopija predstavlja prijepis zapisnika sastanka održanog na Rijeci 1. lipnja 1872, godine između riječkih pomorskih privrednika, koji su kao budući dioničari prvog riječkog parobrodarskog društva odlučili da sagrađe parobrod, koji je s osnutkom društva imao da uđe kao aport u parobrodarsko društvo.

Pojedine tačke, odnosno dijelovi tog projekta, značajni su za poznavanje akcije na stvaranju prvog riječkog parobroda i organiziranju karatne zajednice. Donosimo stoga niže tekst zaključaka tog sastanka,⁶⁹ a ujedno ćemo ovdje analizirati sadržaj pojedinih njegovih dijelova. Tu je

66 Novinski dopisi i članci objavljeni u riječkoj »La Bilancia« tokom 1872. i 1873. godine.

67 Uložak broj 171 upisnika brodova duge plovidbe Governo marittimo, koji se čuva u Historijskom arhivu u Rijeci.

68 Kozulićevoj kopiji nismo pronašli priložen nacrt, pa ni njegov precr.

69 Tekst zaključka sastanka prema Kozulićevoj kopiji glasi:

PROGETTO

per la costruzione d'un Vapore ad elice per merci e per l'attivazione di una navigazione regolare con questo battello fra Fiume e Trieste

I. Descrizione e dimensioni del battello.

Lunghezza sopra la linea d'acqua	146 piedi inglesi
Larghezza	22 piedi inglesi
Pescata media	8.10 piedi inglesi
Dislocamento	364 Tonnellate
Velocità da 8 a 9 miglia all'ora	
Massimo consumo di Carboni	5 Centinaja all'ora
Forza nominale della machina	50 Cavalli
Forza effettiva della stessa	200 Cavalli circa
Portata netta	200 Tonnellate
Prezzo del battello descritto	96000 fiorini

važan u prvom dijelu preventiv prihoda i rashoda za 50 putovanja godišnje koje bi izvršio pbd »Liburno« između Rijeke i Trsta i obratno. Osnivači u preventivu predviđaju prihod prosječno ukrcanog broda, i to iskorištavanja broskog skladišnog prostora u polovici u polasku, a tri četvrtine u povratku, pa dolaze do zaključka da bi djelomično iskorištavan

II. Preventivo per 50 viaggi annuali fra Fiume e Trieste

<u>Spese</u>		<u>Introiti</u>	
I. Paghe e Panatiche		Noli da Fiume per Trieste sopra	
1. Capitano	f. i 91 mensili	100 Tonte ossia mezzo carico per	
1. Tenente	„ 60 „	viaggio a Sol 15 per Cent. daziar-	
1. Nostromo	„ 45 „	io in 50 viaggi	f. i 15500
3. Timonieri	„ 105 „	Noli da Trieste a Fiume sopra 130	
1. Machinista	„ 80 „	Tonte ossia 2/3 del carico per	
1. 2 ^{do} . detto	„ 50 „	ogni viaggio a Sol. 20 per Cent.	
2. fuochisti	„ 70 „	daziaro in 50 viaggi	26000
2. Carbonisti	„ 60 „		
2. Mozzi	„ 40 „		
f. i 600 mensili ossia f. 7200		Diffalco Spese	Totale f. 41500
all'anno			35500
		Ossia oltre il 6 per cento sopra il	Utile netto f. 6000
		Capitale di fmi	96000

II. Combustibile e consumo machina

50 viaggi andata e ritorno a 30 ore per viaggio — 1500 ore a	
5 cent all'ora 7500 cent a f. 1	7500.—
olio, stoppa ed altro a f. 20 per viaggio	1000.—

III. Diverse:

Diritti di porto, Sanità ecc f. 50 per viaggio	2500.—
Spese caricaz. <u>ne</u> f. 100 per viaggio	5000.—
Sicurta 3 per ‰	2800.—
Deprezzamento 5 per ‰	4800.—
Imposte	700.—
Spese Am. <u>ne</u> ed altre eventuali	4000.—
	<u>Totale f. 35500.—</u>

Il locale Stabilimento Tecnico assume la costruzione di un battello col retro (sopra) descritto, ed anzi appar il qui unito disegno per il prezzo di f. 96000 e si obbliga di consegnarlo pronto alla vela entro 6 mesi dal giorno della ordinazione. — Lo Stabilimento Tecnico trattandosi del primo vapore per il paese, garantisce di eseguirlo con materiale di primissima qualità e di lavorarlo con ogni esattezza e solidità, rinunziando al guadagno usuale, come lo dimostra il basso prezzo che in riflesso delle presenti circostanze sul mercato inglese non potrebbe essere più vantaggioso per gli acquirenti.

Considerato inoltre:

- I. che nel preventivo fu preso per base soltanto il nolo di 2/3 del carico da Trieste a Fiume e di 1/2 carico soltanto da Fiume a Trieste, mentrechè vi e tutta probabilità che il carico sarà sempre pieno.
- II. che i noli di confronto a quelli del Loyd furono calcolati bassissimi.
- III. che non furono presi in considerazione che soli 50 viaggi, mentrechè con facilità si arriverebbe a farne almeno 75.
- IV. che si può far calcolo sopra gran numero di passeggeri di coperta.
- V. che le spese del Combustibile si possono ridurre almeno del 20 p ‰ essendo Carbone d'Istria o Stiva.
- VI. che le paghe e panatiche, come pure il numero degli individui dell'Equipaggio furono largamente calcolati.

brodski skladišni prostor donosio toliko prihoda da bi pozitivan saldo, kad se odbiju troškovi plaće i prehrane posade i troškovi za pogon broda, iskazivao dobitak od 6.000 forinti godišnje.

Drugi dio tog projekta međutim pokazuje izvjesne pozitivne i ekonomski realne pogledе osnivača na izgradnju i iskorištavanje parobro-

Si può far calcolo sicuro sopra un utile di almeno 10 per% del Capitale investito

L'Intenzione dei promotori sarebbe di costruire questo battello con Caratti di f 4000 per caratto e di piazzare possibilmente tutti i 24 caratti qui in Fiume fra gente di mare, come Armatori, Capitani, ec, ec.

L'Amme dovrebbe essere affidata ad un Comite di tutto al più tre persone che per le loro cure e prestazioni goderebbero una tangente dell'utile, e quest Amme dovrebbe essere più semplice che possibile senza impiegati o consiglieri, ma puramente come si amministrano i legni mercantili a vela.

Se le sottoscrizioni raggiungono la somma necessaria per la costruzione allora si convocheranno, tutti i partecipanti per discutere tutti i punti relativi all'oggetto.

Essendo pienamente firmato il numero necessario di Carati cioè 24 in tutto si dichiara costituita l'associazione e si passa alla nomina d un Comitato esecutivo che fu proclamato per unanimità nelle persone dei P. T. Sgri Cav. Casimiro Cosulich, Benedetto Minach e Nicolo Bachich.

Il detto Comitato viene incaricato di esaminare i piani... dallo Stab.to Tecnico di qui che assume il lavoro alle condizioni indicate per un Vapore di Ton.te 200 (duecento).

Approvati i piani sarà cura del Comitato di stringere col detto Stab.to Tecnico un regolare Contratto per il d.to Bast.e lanciato in mare e fornito del necessario inventario, e di stabilire nel d.to Contratto il modo rateale di pagam.to dell'importo del naviglio e necessarij di f. ni novantaseimilla fi. 96000 salvo meglio.

Con cio fu levata la radunanza oggi tenutasi tra i S.ri Associati appar Circolare d'invito d'odierna data.

Fiume il 1. o Giugno 1872

Addizionale

Il Comitato viene pure incaricato d'incassare a suo tempo i versamenti rateali dai singoli S.ri Associati e far estendere il voluto Contratto Sociale. Si stabilisce di nominare il Vapore *Liburno*.

Nomi e Cognomi	No dei Caratti	Importo	Ut supra	
			Luigi Clescovich Giov. Ciotta	Casimiro Cosulich Rob. Whitehead
Sottoscrizione per un Vapore ad Elice per merci				
Nomi e Cognomi	No dei Caratti	Importo	Firma	
Giov. Ciotta	uno	f. 4000	G. Ciotta	
Paolo Burgstaller	uno	4000	Paolo Burgstaller	
Giuseppe Verzenassi	uno	4000	G. Verzenassi	
Casimiro Cosulich	uno	4000	Casimiro Cosulich	
Giov. Francovich	uno	4000	Giov. Francovich	
Rob. Whitehead	due	8000	Rob. Whitehead	
Otto Baron Bruk	uno	4000	Otto B. Bruk	
Benedetto Minach	uno	4000	B. Minach	
Smith e Meynier	tre	12000	Smith e Meynier	
Cunardi...	uno	4000	vedi alla colonna	
Matteo Poglayen	uno	4000	M. Poglayen	
Giorgio Vranjeczany	1/2	2000	G. Vranjeczany	
Vincenzo Pessi	1/2	2000	Vincenzo Pessi	
Nicolò Baccich	1/2	2000	Nicolò Baccich	

da. Važna je pri tome uvoda klauzula, prema kojoj riječki »Stabilimento tecnico« garantira, s obzirom da se radi »del primo vapore per il paese«, da će brod izgraditi od prvoklasnog materijala, da će se rad vršiti ispravno i solidno, a pri tome se odriče uobičajenog dobitka, što dokazuje niska cijena gradnje. Tu se naglašava da naručitelji parobrod ne bi uz povoljnije uvjete mogli naručiti ni kod engleskih brodograditelja, koji su tada mnogo gradili i manje parobrode za inozemstvo.

Ekonomska analiza preventiva iskorištavanja novog parobroda ističe da je u njemu predviđen prihod samo vozarine djelomično iskorištavanog brodskog prostora, premda postoji vjerojatnost da bi brodski kapacitet bio potpuno iskorišten,⁷⁰ zatim da bi brod mogao izvršiti godišnje i do 75 putovanja, da postoji mogućnost da uzima i putnike, da bi se troškovi pogona mogli smanjiti i za 20% jer bi se upotrebljavao istarski ugljen, a ujedno da bi se plaća i prehrana posade smanjila, jer je u preventivu računat veći broj članova posade nego bi stvarno bilo potrebno. Prema tome može se računati da će se od poslovanja broda moći dobiti korist i od 10% na investirani kapital.

Projekt ističe nakanu osnivača da bi svih 24 karata trebalo biti investirano u Rijeci »fra gente di mare«, među brodovlasnicima i kapetanima. No što se administracije tiče, predviđa se da ona bude povjerena trojici članova, da bude što jednostavnija, bez namještenika i savjetnika, dapače na istoj administrativnoj organizaciji koja se provodi za jedrenjake.⁷¹ Kako je tokom sastanka ustanovljeno, supskribirano je svih 24 karata, pa je izabran izvršni odbor od tri osobe, i to Kazimira Kozulića, Nikole Bačića i Benedikta Minaka.

Pri kraju je zaključeno da se parobrodu dade ime »Liburno«. Konačno je na posljednjoj strani ispisan popis potpisnika karata tog parobroda. »Stabilimento tecnico« supskribirao je 4 karata, tvornica papira Smith &

Otto Schlick	1/2	2000	Otto Schlick
Francesco Verzenassi	uno	4000	Fr. Verzenassi
Luigi Clescovich	1/2	2000	L. Clescovich
Casimiro Cosulich	1/2	2000	Casimiro Cosulich
Giov. Ciotta	1/2	2000	G. Ciotta
Rob. Whitehead cede il carato a Jellouscheg Franc.	uno	4000	
Stabilimento Tecnico garantisce pello Stabilimento delle dette 4 Azioni a collocazione Cedette a Caratto a	quattro	16000	
	G. ...		
	G. P. ...		
	A. G. Cosulich		
	G. A. Durbessich		
Fiume, 1.0	Giugno 1872.		

70 o. c., citat glasi: »...mentrechè vi è tutta possibilità che il carico sarà sempre piene...«

71 »...quest Amme dovrebbe essere più semplice che possibile senza impiegati o consiglieri, ma puramente come si amministrano i legni mercantili a vela«.

Meynier 3 karata, Robert Whitehead, vlasnik tvornice torpeda, 2 karata, a ostali su karati supskribirani u cjelini ili polovici od riječkih pomorskih privrednika i pomoraca. Ovdje pak susrećemo i austrijskog državnika i privrednika baruna Otta Brucka, koji je kasnije bio dugi niz godina član uprave i savjetnik parobrodarskog društva Austrijskog Lloydja. Usporedimo li pak sastav tih potpisnika s karatistima koji su kasnije, 1873. godine, upisani kao suvlasnici broda prilikom upisa u upisnik,⁷² vidimo da se njihov sastav veoma malo promijenio.

Izvršni odbor nakon toga proveo je punu aktivnost na uplati supskribiranih karata i na izgradnji parobroda. Tako smo u prije navedenoj djelomično sačuvanoj Kozulićevoj privatnoj arhivi pronašli i priznanice koje je izvršni odbor izdavao potpisnicima karata,⁷³ a u riječkoj dnevnoj štampi nalazimo i nadalje informacije i dopise o radu na izgradnji prvog parobroda. Tako je koncem lipnja 1872. godine⁷⁴ objavljena notica da su dioničari prvog parobroda dali narudžbu domaćem »Stabilimento tecnico« da izgradi trup i stroj broda u roku od šest mjeseci. Dapače u toj je notici naglašeno da će »il primo legno fiamano a vapore« nositi ime »Liburno«.

Međutim iz nama nepoznatih razloga izgradnja se pbd »Liburno« znatno produžila i protekla je puna godina dana dok je brod konačno izgrađen i porinut u more. Porinuće je pbd »Liburno« izvršeno 24. lipnja 1873. godine prigodom otvaranja pruge između Šenpetra i Rijeke,⁷⁵ pa je time izražena želja riječkih privrednih krugova da pomorska trgovina i plovidba budu povezane s kopnenim prijevoznim putovima.

III

Pbd »Liburno«, porinut u more 24. lipnja 1873. godine na brodogradilištu »Stabilimento tecnico« na Rečici, bio je — kako je to predvidio zapisnik sastanka od 1. lipnja 1872. godine — spreman za plovidbu (pronto alla vela) tokom ljeta. Već 9. rujna 1873. godine⁷⁶ izvršio je pokusnu vožnju na relaciji od Rijeke do Dubnog, prevalivši tom prilikom najveću postignutu brzinu od 9 1/2 milje na sat. Toj pokusnoj vožnji prisustvovalo je uz tehničkog direktora »Stabilimento tecnico« Roberta Whiteheada i graditelja inž. Otta Schlicka također dvadesetak građana, najvećim dije-

72 Uložak broj 171 upisnika brodova duge plovidbe Governo marittimo ungherese.

73 Priznanica koja je izdana 4. srpnja 1872. karatisti Antonu Augustu Kozuliću iz Malog Lošinja (Kozulić je imao jedan karat u parobrodu, no pronašli smo samo dvije priznanice izdane u srpnju i kolovožu 1872. god., svaka na iznos od 1.000 forinti) glasi:

»Per f. 1.000 V. A. diconsi fiorini Mille che il sottoscritto Comitato esecutivo conferma avere ricevuti dal Signor Ant. Agost. Cosulich e questi a titolo di primo versamento sul costo del carato di proprietà da lui assunte nel vapore *Liburno*.

Fiume li 4 Luglio 1872.

Casimiro Cosulich

Nicolò Baccich

B. Minach«

74 »La Bilancia« od 26. 6. 1872.

75 »La Bilancia« od 10. 6. 1873.

76 »La Bilancia« od 10. 9. 1873.

lom karatista broda. Prema informaciji u dnevnoj štampi pokusna je vožnja pokazala vrlo dobar rezultat.

Nekoliko dana prije izvršen je u upisniku brodova duge plovidbe riječkog Governo marittimo upis broda.⁷⁷ No iz upisnika ne razabiremo mnogo njegove tehničke podatke (dimenzije, baždarske mjere, snagu stroja i brzinu broda). Znamo samo da je imao 252 reg. tone i da je na brodu bila ukrcana posada od 14 članova. Međutim uporedbom tehničkih podataka iz Kozulićeve kopije s podacima koje smo dobili od g. Uga Castagne, pisca radnje o počecima talijanske trgovačke mornarice,⁷⁸ vidimo da se podaci o dimenzijama veoma malo razlikuju. Pretvorivši iz Kozulićeve kopije engleske mjere u metre, vidimo da je pbd »Liburno« imao 44.60 m dužine na vodenoj liniji, 6.70 m širine, a gaz mu je iznosio 2,46 m.⁷⁹ Nakon pomorske nezgode prodan je u Italiju najprije komanditnom društvu u Bariju, a kasnije se u vlasništvu broderskog društva »Puglia« iz Barija zadržao u plovidbi sve do nakon prvog svjetskog rata. Kupljen od novih vlasnika, nije doživio bitnih promjena, pa tako saznajemo da je to bio brod čelične konstrukcije, s jednom palubom i dva jarbola i da je imao dva skladišta s kapacitetom od 419 m³. Tonaža mu je iznosila 333.04 BRT i 183.32 NRT.

Uzmemo li stoga u obzir prilike u kojima je građen i namjenu koja mu je bila određena u teretnom pomorskom prijevozu, vidimo da je pbd »Liburno« za tadašnje prilike bio možda i nešto prevelik i da njegov brodski prostor nije predviđao ekonomsko korištenje u tim prvim momentima razvoja mehaniziranog pomorskog prijevoza Rijeke.

Podaci pak o suvlasnicima pbd »Liburno« detaljni su u upisniku i pokazuju nam suvlasnički karakter njegovih karatista. Bilo je ukupno 25 karatista, najvećim dijelom Riječana.⁸⁰ Od tih Benedikt Minak imao je

77 Uložak broj 171, upis je izvršen 6. rujna 1873. god.

78 Castagna: o. c. str. 143. — Ovi podaci identični su s podacima pbd »Bari«, objavljenim u »Libro registro« talijanskog Registro italiano za 1926. god. na strani 61.

79 Dimenzije broda pošto je prodan u Italiju prema podacima iz »Libro registro del Registro italiano« za 1926. god., str. 61, bili su: 45.94 m dužine, 6.75 m širine i 4.19 m visine.

80 Prilikom upisa broda u upisnik kao karatisti navedeni su:

Baccich Nicolò di Ant.	Dubrovnik-Rijeka	2 1/2 kar.
Bruck barone Ottone	Gratz	1/2 „
Burgstaller Paolo	Rijeka	1 „
Clescovich Luigi fu Marino	„	1/2 „
Clescovich Spiridione	„	1/2 „
Ciota Giov. fu Lor.	„	1 „
Cosulich cav. Casimiro	„	1 1/2 „
Cosulich Angelo Gius. di Giov. Batt.	„	1/2 „
Cosulich Antonio Agostino	Mali Lošinj	1 „
Cunradi Eugenio	Trst-Rijeka	1/2 „
Durbessich Giov. Nep.	Grobnik-Rijeka	1/2 „
Francovich Giovanni	Rijeka	1 „
Cosulich Pietro fu Dom.	„	1/2 „
Jellouscheg Franc. senior	„	1/2 „
Lemuth Franc. di Bort.	„	1/2 „
Leard Giuseppe	„	1/2 „

4 1/2 karata, Nikola Bačić 2 1/2 karata, Kazimir Kozulić i »Stabilimento tecnico« svaki po 1 1/2 karata. Kao predstavnik karatne zajednice fungirao je čitavo vrijeme Nikola Bačić, pa je neko vrijeme u pojedinim godišnjacima »Annuario marittimo« brod naveden kao njegovo vlasništvo.⁸¹

Zapobjednikom pbd »Liburno« bio je postavljen kap. Ivan Antor. Mate Kozulić od Ivana Matije s Rijeke, te njime zapovijedao neprekidno od preuzimanja do prodaje 1875. godine, odnosno do časa kada je brod bio brisan iz upisnika.

O putovanjima i eksploataciji pbd »Liburno« nismo uspjeli pronaći dokumente, odnosno brodske dnevnike. Stoga sebi o njegovu zaposlenju, o njegovim plovidbenim zadacima možemo djelomično predočiti sliku prema rubrici o kretanjima austrougarskih brodova u domaćim i inozemnim lukama, koja su u razdoblju od 1873. do 1875. redovno bila objavljivana u tršćanskom dnevniku »L'Osservatore Triestino« i u riječkom dnevniku »La Bilancia«.

Prvu opširniju vijest o putovanjima pbd »Liburno« donosi riječka dnevna štampa polovicom rujna 1873. godine.⁸² Tada je — 17. rujna — pbd »Liburno« isplovio iz Rijeke na svoje prvo putovanje prema Anconi, prevezavši oko stotinu radnika, koji su bili zaposleni na izgradnji željezničke pruge. Tom prilikom štampa je izrazila svoje žaljenje da vlasnici broda nisu brod zaposlili na redovnoj pruži između Zadra, Ancone i Rijeke, o kakvoj se vezi u riječkim privrednim krugovima već davno govorilo. No nakon razmatranja podataka o kretanju pbd »Liburno« nakon toga smatramo da je to putovanje bilo samo pokusno. Isplovivši iz Ancone prema Carigradu, relaciju od Ancone do Dardanela (925 nautičkih milja) prevalio je »Liburno« u četiri dana, pa je prema tome put prevalio s prosječnom 9.65 NM na sat. Koncem listopada 1873. godine pbd »Liburno« nalazi se već na Rijeci, a istodobno je u riječkoj i tršćanskoj dnevnoj štampi⁸³ objavljen oglas da brod krca teret i putnike iz Trsta za Rijeku. Do počet-

Minach Benedetto fu Giov.	Volosko-Rijeka	4 1/2	„
Pauer de Budahegy Giov. Nep. di Carlo	Rijeka	1/2	„
Pessi Vincenzo fu Franc.	„	1/2	„
Poglayen Matteo	„	1	„
Prodam Giovanni	„	1/2	„
Verzenassi Giuseppe fu Giacomo	„	1	„
Verzenassi Francesco fu Giacomo	„	1	„
Vranyczany barone Giorgio fu Matteo	„	1/2	„
Stabilimento tecnico Fiume	„	1 1/2	„

Tokom iskorištavanja broda 6. 12. 1873. barun Bruck prodao je svoj udio Bačiću, a 19. 7. 1874. Ivan Nep. Durbešić svoj udio Franji Blažu s Rijeke.

⁸¹ Nikola Bačić bio je istaknuti riječki privrednik. Rođen u Dubrovniku 1825. god., rano je došao u Rijeku, bavio se veletrgovinom i osnovao svoju firmu. Bio je član Hrvatske čitaonice. Oženjen ovdje, bio je suvlasnik nekoliko poznatih jedrenjaka. Član riječke banke, Trgovinske komore, Mutue, asesor kod suda, jedan od pokretača stvaranja parobrodarskog društva član komisije Trg. komore za osnivanje slobodne luke. Umro na Rijeci 20. travnja 1884.

⁸² »La Bilancia« od 18. 9. 1873.

⁸³ »La Bilancia« od 23. 10. 1873. i »L'Osservatore Triestino« od 21. 10. 1873.

ka siječnja 1874. godine »Liburno« izvršio je nekoliko redovnih putovanja između Rijeke i Trsta, polovicom studenog 1873. godine⁸⁴ objavljen je oglas da krca teret i putnike također za Pulu. Dapače u riječkoj dnevnoj štampi početkom prosinca 1873. godine⁸⁵ objavljena je bilješka da će pbd »Liburno« održavati redovna putovanja između Rijeke i Trsta i obratno, polazeći s Rijeke svakog 1. i 15. u mjesecu, a iz Trsta svakog 7. i 22. u mjesecu. Možemo čak reći da se tih tačnih datuma na svojim putovanjima pbd »Liburno« tokom prosinca 1873. i pridržavao.

U prvoj polovici 1874. godine pbd »Liburno«, međutim, prekida ovu redovnu vezu i do konca lipnja izvršio je tri putovanja iz Rijeke u Solun. Na putovanju 11. travnja 1874, na putu prema Rijeci, u jakom nevremenu jugoistočnjaka u blizini Budve, spašena su četiri pomorca, kojima je nevrjeme prevrnulo njihovu brodicu. Zapovjednik pbda »Liburno«, kap. Ivan A. Kozulić, i prvi časnik kap. Andrija Malle dobili su za taj svoj pothvat pismeno priznanje tršćanske Pomorske vlade.⁸⁶

Tokom lipnja i srpnja 1874. godine pbd »Liburno« zadržava se na Rijeci te vrši izletnička putovanja u nedjelje i blagdane. Tako je 25. lipnja izvršio izlet u Opatiju, 26. lipnja izlet u Kraljevicu i Bakar, a 27. lipnja izlet u Veneciju. Čini se da su takvi izleti veoma uspješni, jer je npr. izletu u Bakar prisustvovalo 200 izletnika,⁸⁷ a izlet u Veneciju je zbog vremenske nepogode slabije uspio.⁸⁸ No idući izlet, 12. srpnja, u Bakar prigodom Margaretinja bio je naročito uspješan. Uz pbde »Hrvat« i »Grad Bakar« pbd »Liburno« izvršio je tokom dana dva putovanja, a na drugom putovanju pri povratku na brodu se nalazila gradska glazba s Rijeke, koja je održala na brodu koncert.

Tokom srpnja i kolovoza 1874. godine pbd »Liburno« izvršio je još dva putovanja u Veneciju, a potom je do konca studenog izvršio šest putovanja s Rijeke u Bari i Manfredoniju. Prema redovnosti tih putovanja smatramo da su ona pogodovala i da je brod imao povoljan teret, koliko s Rijeke za luke Puglie, toliko iz tih luka za Trst i Rijeku. Vjerojatno bi se ta veza zadržala i održala da nisu brodu u noći od 20. na 21. studenog 1874, zbog fortunala u luci Molfetta, popucali vezovi pa je bio bačen na obalu tako da je znatno ošteti krmeni bok, vijak i kormilo. Prva vijest u riječkoj dnevnoj štampi⁸⁹ veli da je brod pretrpio takve štete da se smatra da će teško biti spašen. Ni druga brzojavna obavijest, objavljena u tršćanskoj dnevnoj štampi,⁹⁰ ne daje nade u spas. Zapovjednik i posada morali su napustiti brod, a idući dan nakon pomorske nezgode teret je uglavnom spašen, no trup broda smatra se posve izgubljenim.

Ipak, izvršeni su pokušaji spašavanja broda, koje je preuzelo osiguravajuće društvo austrijskog Lloyda, i već devet dana nakon pomorske

84 »La Bilancia« od 13. 11. 1873.

85 »La Bilancia« od 1. 12. 1873.

86 *Annuario marittimo* za 1875. god., str. 227.

87 »La Bilancia« od 27. 6. 1874.

88 »La Bilancia« od 1. 7. 1874.

89 »La Bilancia« od 23. 11. 1874.

90 »L'Osservatore Triestino« od 23. 11. 1874.

nezgode šteta je bila toliko popravljena privremenim radovima da je 3. prosinca dotegljen od pbda tršćanskog Lloyda »Aroiduchessa Carlotta« u Trst.⁹¹ Tu se prema sporazumu između osiguravajućeg društva i suvlasnika imao brod popraviti, no kako su troškovi popravka bili tako veliki da su ozbiljno ugrožavali glavnicu uloženu od karatista na brod,⁹² odlučili su da ga dadu na dobrovoljnu dražbu. Stvarno, tršćanska Burza objavila je već 14. siječnja 1875. da se stavlja na dražbu pbd »Liburno« od 252 reg. tone, privezan u Trstu uz gat Giuseppina »come sta e giace« uz isključnu cijenu od 30.000 forinti austr. vrijednosti. Dražba se ima održati 29. siječnja 1875. godine u uredu tršćanske Burze.⁹³

I već sutradan dnevna je štampa objavila da je pbd »Liburno« prodan u Trstu na javnoj dražbi za svotu od oko 38.000 forinti.⁹⁴ Ujedno je u upisniku brodova duge plovidbe bilo provedeno brisanje pbda »Liburno«.

Time je sudbina pbda »Liburno« kao riječkog broda bila završena. No, prema podacima g. Castagne,⁹⁵ pbd »Liburno« bio je prekupljen od komanditnog društva iz Barija i dobio je ime »Bari«. Slijedeće godine prešao je k novo osnovanom brodarskom društvu »Puglia« u Bariju i ostao u službi sve do nakon prvog svjetskog rata, kada je između 1928. i 1931. godine eliminiran iz plovnog parka društva.

IV

Pokušaj osnutka prvog parobrodarskog društva u Rijeci — reasumiramo li podatke koje smo prethodno iznijeli — doista je značajan i interesantan detalj stanja i razvoja pomorske privrede Rijeke u drugoj polovici prošlog stoljeća. Zbilja, pomorski privredni krugovi u Rijeci pokazivali su punu volju da ostvare namisao primjene mehaničkog pogona u brodarstvu Rijeke. Pa ako taj pokušaj zlosretnom sudbinom pbda »Liburno« zamire i ne pokreće više riječke privredne krugove da tu aktivnost obnove,⁹⁶ uzrok treba tražiti u drugim faktorima, u drugim uvjetima principa rentabilnosti i ekonomičnosti pomorskoprijevoznih objekata; tu je pojačana veza parobrodarskog društva austrijskog Lloyda, pa prodiranje brodarstva južnotalijanske jadranske obale preko brodarskog društva »Puglia« iz Barija na povezivanju istočnih i zapadnih jadranskih tržišta⁹⁷ i konačno veza senjskog pbda »Vinodol« između Rijeke i Trsta s istarskim lukama.⁹⁸

Iz pregleda putovanja pbda »Liburno« u razdoblju od jeseni 1873. do studenog 1874. godine vidimo da se on nije ustalio na određenim plovid-

91 »L'Osservatore Triestino« od 4. 12. 1874.

92 Un vecchio lupo di mare: »La navigazione a vapore dei ludi liburnici« (»La Bilancia« od 30. 1. 1875).

93 »La Bilancia« od 18. 1. 1875, oglas je bio još dva puta objavljen, 10. i 20. 1. 1875.

94 »La Bilancia« od 30. 1. 1875.

95 Castagna: o. c., str. 143.

96 Barbalić: o. c., str. 149.

97 T. Gropallo: Navi a vapore ed armamenti italiani dal 1818 ai giorni nostri. — Borgo S. Dalmazzo 1958, str. 119.

98 VI. Olivieri: »Povjesne crtice iz senjske brodarске prošlosti« (»Jugoslavenski pomorac« 1934. god., broj 8, str. 2).

benim relacijama. Premda je sastanak od 1. lipnja 1872. godine imao na umu toliko traženu redovnu vezu Rijeke s Trstom, premda je čak preventiv predviđao mogućnost rentabilnog uposlenja broda na toj plovidbenoj relaciji, ta putovanja ipak nisu stalna i nisu uvedena; nekoliko putovanja prema Trstu, zatim nekoliko putovanja prema Solunu i pri kraju i duža i čvršća veza Trsta i Rijeke s lukama Puglie mogle su značiti samo traženje tržišta, traženje veza određenog tereta koji je u tadanjim voza-rinskim stavovima pomorskog prijevoza mogao biti namijenjen parobrodu. Vjerujemo da je taj moment utjecao nakon pomorske nezgode na brodovlasnike da odluče brod staviti na javnu dražbu, jer ipak jednogodišnje zaposlenje broda nije donijelo one rezultate koje su oni očekivali od njega.

U tom zaposlenju, u tom ekonomskom iskorištavanju pbda »Liburno« smatramo da je još jedan moment utjecao na stvaranje pasivnog odnosa brodovlasnika; naime, u zapisniku sastanka od 1. lipnja 1872. godine bilo je zaključeno, kako smo prije spomenuli, da će administracija broda biti što jednostavnija, posve ista kao i administrativna organizacija koja se vrši za brodove na jedra. Nije li pak taj moment, koji je još uvijek bio pogodan za riječke jedrenjake duge plovidbe — i konačno ostao pogodan za njih sve dok se i posljednji riječki jedrenjak duge plovidbe povukao — bio upravo fatalan za dalji prosperitet pbda »Liburno«? Namjena pomorskog prijevoza, naime više-manje slobodna plovidba prvog riječkog parobroda, tražila je bezuvjetno organiziraniji oblik djelovanja njegovih suvlasnika, slično organizaciji velikih kolektivnih poduzeća, kakva nailazimo u zapadnim pomorskim državama.⁹⁹ No tom organizacionom obliku karatna zajednica pbda »Liburno« nije dorasla i prvi moment njene slabosti — koju predstavlja teža pomorska nezgoda što je brod zadesila u Molfetti u studenom 1874. godine — dovodi i do popuštanja i do napuštanja pomorskoprijevozne djelatnosti tim brodom. Svakako, da nije došlo do te pomorske nezgode, možda bi sav dalji razvoj djelatnosti konzorcija pošao drugim, čak umjerenim i pozitivnorazvojnim putem, a poslovanje bi pbda »Liburno« dalo podstrek da riječki pomorskoprivredni krugovi, toliko oduševljeni stvaranjem svojeg prvog domaćeg parobrodarskog društva, pokrenu nove akcije proširivanju plovidbenih pravaca i zahvaćanju novih pomorskih tržišta.

Ima i nekih drugih faktora u donošenju zaključaka o poslovanju i djelatnosti pbda »Liburno«. To su pomorskotehnički momenti, koji su i te kako važni i značajni. Moramo pri tome uzeti u obzir da je pbd »Liburno« u tadašnjim konstrukcionim pogledima bio i te kako velik brod. Npr. pbd »Hrvat« ima 83 reg. tone, pbd »Grad Bakar« 29 reg. tona, pbd »Vinodol« 158 reg. tona,¹⁰⁰ a pbd »Liburno« ističe se svojim dimenzijama.¹⁰¹ Iz poje-

99 C. Supino: La navigazione dal punto di vista economico — Milano 1913, str. 36.

100 Annuario marittimo za 1875. god., str. XCVI.

101 Prema podacima Gropalla, brod je kao talijanski »Bari« pred prvi svjetski rat imao 311 BRT i 131 NRT. — o. c. str. 119.

dinih spisa i isprava¹⁰² saznajemo da je to bio brod sagrađen od željeza, s parnim strojem od 50 nom. KS, da je imao dva kotla i četiri ložišta, jednu palubu i da je prilikom gradnje bila posvećena naročita pažnja solidnom radu. Iz pojedinih novinskih informacija saznajemo da je imao za tadašnje prilike odlična maritimna i navigaciona svojstva i da u preko godinu dana plovidbe nije imao nijednu havariju.

Međutim, smatramo da su baš ti pomorskotehnički faktori utjecali na djelomičnu njegovu neefikasnost; bio je, naime, prevelik za plovidbene zadatke koji su mu bili namijenjeni.

Nekoliko dana pošto je pbd «Liburno» bio prodan na dražbi pojavio se u riječkoj dnevnoj štampi jedan vrlo objektivan članak koji u mnogome osvjetljava prilike parobrodarstva Rijeke i Hrvatskog primorja. Članak je napisao »Un vecchio lupo di mare«,¹⁰³ a po sastavu i poznavanju prilika parobrodarstva smatramo da ga je napisao kap. Eduard Angjelović, koji je i sam bio član osnivačkog odbora parobrodarskog društva. Vjerojatno je članak pisan u času kada je, petnaestak dana ranije, bio objavljen oglas o dražbi pbda »Liburno«, a iznosi mnogo momenata značajnih za poznavanje poslovanja i ekonomskog iskorištavanja ne samo pbda »Liburno« već i senjskih parobroda »Hrvata« i »Vinodola« i bakarskog pbda »Grad Bakar«.¹⁰⁴

Pisac članka ističe da pbd »Liburno«, s' obzirom na solidnost i preciznost izgradnje, može stajati uz bok bilo kojem parobrodu sagrađenom na inozemnim brodogradilištima.¹⁰⁵ No brod sa svojim parnim strojem sistema Compound, snage 50 nom. KS i preko 200 ind. KS uz prosječni potrošak od 5—6 q ugljena na sat morao je ne samo povećati broj osoblja stroja već uzimati prosječno bunker ugljena za 10 do 12 dana, što je zauzimalo od 80 do 90 tona. Drugim riječima, brod je za ugljen zauzimao 1/3 korisnog prostora. U slučaju pak da je uzimao manje bunkera, morao bi skrenuti svaka tri do četiri dana u bilo koju luku radi dopune bunkera, što bi svakako nanosilo štetu i gubitak vremena. Pisac članka zatim navodi da bi se brod pokazao isto tako neekonomičan da je bio uposlen u obalnoj plo-

102 Oglas tršćanske Burze o dražbi broda objavljen u »La Bilancia« od 18. 1. 1875. i ovjerovljeni prijepis kupoprodajnog ugovora od 28. 11. 1874. kojim je Kazimir Kozulić kupio jedan karat u brodu od An. Aug. Kozulića iz Malog Lošinja.

103 Tada su se u riječkoj dnevnoj štampi redovno pomorski stručni članci potpisivali šifrom »Un lupo di mare«, »Un vecchio lupo di mare«. Taj običaj dugo se zadržao, pa ga i sušačka »Sloboda«, riječka »Hrvatska Sloga« i Supilov »Novi list« preuzimaju i donose nekoliko članaka potpisanih sa »Stari morski lisjak« ili samo »Morski lisjak«. — Ovaj članak pripisujemo Angjeloviću, jer se u nekrologu (»La Bilancia« od 1. 8. 1886) navodi da je često objavljivao stručne članke u dnevniku pod tom šifrom. Osim toga, Angjelović je bio dugogodišnji zapovjednik parobroda bečkog Dunavskog društva, a kada se povukao u penziju u Rijeku u svoj rodni grad, bio je aktivno zauzet kao gradski zastupnik u nekim pomorskooprivrednim djelatnostima.

104 Un vecchio lupo di mare, citirani članak.

105 »... in tale riguardo puo stare a fronte di qualunque piroscavo costruito all'estero«.

vidbi, tu bi režijski troškovi ostali na istoj visini, a vozarina je na tim plovidbenim pravcima zbog velike konkurencije reducirana na minimum.

Svakako, pokušaj stvaranja prvog parobrodarskog faktora Rijeke u njezinoj pomorskoj privredi pokazao je da su pomorski privredni krugovi Rijeke realno posmatrali primjenu mehanizacije u pomorstvu. Parobrod, postavljen na vrlo dobrim konstrukcionim principima svojeg graditelja inž. Schlicka, čiji su se brodovi zadržali razmjerno dugo u plovidbi,¹⁰⁶ možemo reći, nije bio racionalno iskorištavan s obzirom na svoj brodski kapacitet i pomorskotehničku namjenu; dolazimo stoga ponovno do zaključka koji smo malo prije naglasili, naime, da suvlasnici parobroda nisu bili organizaciono i komercijalno spremni da ga racionalno uposle. Konkretno, u slučaju pbda »Liburno« u sukob dolazi pomorskotehnički i konstruktivno spreman i sposoban brod sa zastarjelim nazorima njegovih suvlasnika o administrativnoj djelatnosti, izraženoj u zaključku od 1. lipnja 1872. godine, naime djelatnosti administracije podobne za jedrenjake duge plovidbe (puremente come si amministrano i legni mercantili a vela). Prodajom pbda »Liburno« u Bari smatramo da su baš ti momenti došli do izražaja, jer je brod pomorskotehnički i konstruktivno odgovarao plovidbenoj politici novog brodarškog društva, a osim toga je društvo svoj komercijalni i organizacioni rad temeljilo na suvremenim principima vođenja brodarških dioničkih društava. Zbog toga se brod i zadržao tako dugo u plovidbi i eksploataciji.

Shvatljivo nam je stoga da je nestankom pbda »Liburno« iz pomorske privrede Rijeke zamrla aktivnost stvaranja parobrodarstva, da se pomorski privrednici Rijeke još dugo drže starog inokosnog oblika vlasništva jedrenjaka, a i administrativne organizacije pomorskoprijevoznog objekta.¹⁰⁷ Ne možemo ipak propustiti da naglasimo i da istaknemo da su pomorskoprivredni krugovi Rijeke pokazivali živo shvaćanje i razumijevanje za primjene tehničkog unapređivanja i mehanizacije brodarstva. Razvoj pak rentabilnosti i ekonomskog probitka njihova prvog parobroda najvjerojatnije je prouzrokovao malodušnost u času kada se nakon pretrpljene pomorske nezgode ustanovilo da će troškovi popravka znatno otežati uloženi kapital u parobrodu, a ujedno i zasluženu dobit.

Stoga uz pokušaje primjene mehanizacije u brodarstvu Senja, Bakra i Kraljevice, koji su, kako znamo, djelomično uz velike poteškoće i velike žrtve donekle i uspjeli, slučaj pbda »Liburno«, odnosno pokušaj osnutka prvog parobrodarskog društva u Rijeci, zanimljiv je detalj razvoja i stanja pomorske privrede Rijeke sedamdesetih godina prošlog stoljeća, koji je vrijedan pomena i objašnjenja.

106 Pbd »Hrvat« sagrađen 1872. god. nalazio se u plovidbi kao tržički »Besenghi« još 1918, a pbd »Vinodol« sagrađen 1873. god. nalazio se u plovidbi kao napuljski pbd »Capri« još nakon prvog svjetskog rata.

107 Nekoliko mjeseci nakon prodaje pbda »Liburno« dolazi do financijskog sloma nekih trgovačkih firma na Rijeci (G. R. Mayer, Gjelčić, Burgstaller), dolazi do likvidacije »Stabilimento tecnico«, čija postrojenja preuzima tvornica torpeda Whitehead, pa ovi momenti mnogo djeluju na stav riječkih privrednika u primjeni mehanizacije u brodarstvu (»La Bilancia« od 13. 10. 1875. i Rapporto o. c. str. 153).