

1.01 Izvirni znanstveni članek

UDK 656.615:929.5Gorup:929.5Kalister(450.361Trst+497.5Reka)"18"

Prejeto: 3. 8. 2009



## Nadja Terčon

magistrica zgodovinskih znanosti, muzejska svetnica, Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran, Cankarjevo nabrežje 3, SI-6330 Piran  
e-pošta: nadja.tercon@guest.arnes.si

# Kalister, Gorupi in pomorstvo

### IZVLEČEK

*V prispevku so prikazane vloge Janeza Kalistra, Josipa Gorupa in njegovih sinov v pomorstvu v obdobju od sredine 19. stoletja do konca prve svetovne vojne. V prvem delu sta orisana čas in prostor, v katerem je živela in delovala rodbina Kalister – Gorup, v drugem pa je predstavljena pomorska vloga posameznih družinskih članov. Poudarek je zlasti na vodilni pomorski vlogi Trsta in Reke kot dveh glavnih avstro-ogrskih pristanišč, v katerih se je zbiral in plemenitil tudi slovenski kapital. Skozi razvoj avstro-ogrškega pomorstva v času, ko so z morskimi gladin in trgovskega poslovanja izginjale lesene jadrnice in ko so njihovo vlogo prevzemali parniki, lahko v pomorskih poslih zaznamo tudi delovanje Kalistra in vseh Gorupov.*

### KLJUČNE BESEDE

*Janez Kalister, Josip Gorup, Kornelij Gorup, Milan Gorup, Aleksander Gorup, Ivana Muha roj. Gorup, Sigismund Kopajtič, Trst, Reka, Sušak, 19. stoletje, pomorstvo, ladjarstvo, pomorske družbe, Adria, Ungaro-Croata, Orient, Dalmatia, karat, bark, brik, parnik*

### ABSTRACT

#### KALISTER, THE GORUPS AND MARITIME BUSINESS

*The paper shows what roles Janez Kalister, Josip Gorup and his sons held in maritime business from the mid-19<sup>th</sup> century to the end of World War I. In the first part, the paper outlines the time and place in which the Kalister–Gorup family lived and worked, whereas in the second, it focuses more closely on individual family members and their respective roles in maritime business. Particular emphasis is placed on Trieste and Rijeka, the leading ports of Austria–Hungary, where Slovenian capital, too, was invested and harvested. The business performance of Kalister and the entire Gorup family can also be traced in light of the development of the Austro-Hungarian navigation in the days when wooden sailing ships gradually disappeared from the surface of the seas and maritime transport, giving way to steam powered ships.*

### KEY WORDS

*Janez Kalister, Josip Gorup, Kornelij Gorup, Milan Gorup, Aleksander Gorup, Ivana Muha (born Gorup), Sigismund Kopajtič, Trieste, Rijeka, Sušak, the 19<sup>th</sup> century, maritime business, shipping, Adria, Ungaro-Croata, Orient, Dalmatia, carat, three-masted ship, two-masted ship, steamship*

### Trst in Reka postaneta središči pomorske dejavnosti<sup>1</sup>

Po odkritju novih dežel se je spremenil pomen jadranskih mest, ki so bila v večstoletnem obdobju beneške vladavine pomembna trgovska in pristaniška središča. Donosna trgovina z začimbami se je iz Sredozemskega in Jadranskega morja prenesla na obale Zahodne Evrope. Benetke, ki so prej prevladovali v tej trgovini, so počasi izgubljale svojo pomembno pomorsko vlogo. Spremenjeni gospodarski položaj je povzročal, da so trgovci iz zaledja počasi preusmerjali svoj promet namesto v zahodnoistrska mesta v naglo razvijajoča se Trst in na Reko, ki sta začela postajati glavni jadranski pristanišči. Trst se je že v 1. polovici 18. stoletja, še bolj pa po propadu Benetk leta 1797, začel naglo razvijati in je postal glavno pristanišče habsburške monarhije. Zaradi merkantilistične gospodarske politike dunajskega vladarskega dvora, ki je sprejela idejo o pospešenem razvoju neagrarnih dejavnosti, v prvi vrsti trgovine, obrti, manufaktur, pomorstva, prometa, denarnišva in rudarstva, je Trst postajal glavno državno pristanišče. Potencirane dejavnosti je ta politika vezala na točno določen izbran teritorij, prvorazredno vlogo pa je namenila jadranski obali, vključno z izbranimi pristanišči in mesti. Trst naj bi bil najprimernejši za razvoj avstrijske pomorske trgovine. Imel je ugodno geografsko lego ter veliko pristanišče z možnostjo širjenja. Leta 1717 je bila razglašena svobodna plovba po Jadranu, leta 1719 pa sta bila tako Trst kot Reka razglašeni za svobodni pristanišči in se zato začeli razvijati veliko hitreje od drugih jadranskih pristanišč. Posebej velja to za Trst. Leta 1818 je v Trstu zaplul prvi parnik v Jadranskem morju, leta 1829 so tu potekali Resslerovi poizkusi s Civetto – prvim parnikom na ladijski vijak. V drugi četrtini 19. stoletja je prišlo v Trstu do dokončnega zagona in povezave ladjedelstva, ladjarstva in zavarovalništva, kar je omogočila trgovinska dejavnost, ki je spodbujala promet in širjenje bogastva ter odpirala možnosti za nove ambiciozne projekte. Trst je postal sedež vseh večjih paroplovnih družb na vzhodni obali Jadrana: Orientalska družba (Compania orientale 1719), Tripčević & Cons. (1895), Cosulich (lastniki so bili ladjarji, ki so v Trst prišli iz Lošinja), Austro-Americana, Navigazione libera Triestina (1905), Navigazione generale Gerolimich e C. (1907), Associazione Marittima Istriana (1869), Società di navigazione a vapore provinciale Istriana (1885), Società Istria-Trieste in druge družbe.<sup>2</sup> Leta 1833 je sedem tržaških zavarovalnic ustanovilo Avstrijski Lloyd, eno naj-

večjih ladjarskih družb in vzor prepletanja najrazličnejših dejavnosti tistega časa.

Podoben razcvet je doživljala tudi Reka, čeprav se je nahajala v podrejenem odnosu proti Trstu. Svoj vzpon je doživela dejansko šele po nagodbi in uvedbi dualizma leta 1867, vendar je dejansko ostajala v podrejenem položaju vse do konca druge svetovne vojne, ko je pripadla Jugoslaviji. Reško gospodarstvo se je v 19. stoletju razvijalo, prednjačili so industrija, trgovina in obrt, vse pa se je povezovalo z ladjedelstvom in pomorstvom. Pomen reškega pomorstva je bil vseskozi omejen na hrvaško-ogrski teritorij. Leta 1873 so Reko železniško povezali z Zagrebom in Budimpešto. Posledica je bila, da se je na Reki naglo povečalo število obiskovalcev, ki so iz vseh krajev avstro-ogrske monarhije prihajali v to razvijajoče se mesto. Vse to so omogočile boljše prometne povezave. Vanjo se je doseljevalo kmečko prebivalstvo, tukaj pa so se zbirali poslovni krogi, ki so ves ta razvoj tudi usmerjali. Med enimi in drugimi so na Reki bili tudi številni Slovenci. Z izgradnjo železniške postaje in razvojem trgovskega pristanišča so v mestu začeli graditi nove stanovanjske objekte. Na Reki so svoj sedež imele tudi številne ladijske družbe in številni ladjarji. Med najpomembnejše ladijske družbe sodijo Adria, Ungaro-Croata in Oriente. Med Trstom, na katerega sta se vezala avstrijsko ozemlje z ožjim zaledjem in Dalmacija, ter Reko, proti kateri je gravitiral ves hrvaški in ogrski del države z dalmatinskim, vzhodnoistrskim in prostorom Avstrijskega primorja ter delom slovenskega, zlasti notranjskega ozemlja, je vseskozi obstajala medsebojna konkurenca. Kot pomorski vojaški center Avstrije je bil izbran Pulj.<sup>3</sup>

Vse to je vplivalo na hiter razvoj pomorskega prometa in z njim povezane trgovine. Gospodarsko uspešni so postali ljudje, ki so bili po svojem rodu doma daleč od Trsta in Reke, med njimi je bilo tudi veliko Slovencev. Število prebivalcev se je v Trstu zelo povečalo prav v času velikih pristaniških in železniških del, a ne toliko z relativno majhnim povečanjem števila rojstev v mestu, temveč bolj z velikim doseljevanjem, ki je potekalo v več fazah. Po odprtju Južne železnice Dunaj–Trst se je v 2. polovici 19. stoletja v Trstu začela razvijati še industrija. Leta 1869 je Trst prvič dosegel milijon ton letnega pomorskega pretovora. To blago je pripeljalo in odpeljalo 11.500 ladij. Vrhunec gospodarskega razvoja pa je mesto doživelo v letih tik pred prvo svetovno vojno.

Z razvojem Trsta je slovensko ozemlje postalo pomembno križišče trgovskih poti, Trst, Reka in druga obalna mesta pa so doživela nov naselitveni val Slovencev. Razvijalo se je predvsem prevoznništvo med severnimi avstrijskimi deželami in deželami ob

<sup>1</sup> Terčon, *Z barko v Trst*, str. 27–78.

<sup>2</sup> Pahor, *Sto let slovenskega ladjarstva*, str. 57–60; Bonin, Čeh, *Slovenci in pomorstvo*, str. 41–82.

<sup>3</sup> Terčon, *Riječka grada*, str. 145–172.



*Pogled na živahen trgovski vrvež na pomolu sv. Karla v Trstu. V ospredju so manjša lesena plovila iz istrskih krajev, v ozadju pa večji parniki, ki so bili v lasti pomorskih družb (Original hrani PMSMP, inv. št. U 2539).*

jadranski obali. Po slovenskem ozemlju je med drugim tekla t. i. *jamborna cesta*. To je bila pot, po kateri so večinoma slovenski furmani prevažali v tržaške ladjedelnice smrekova debla za jambore in je potekala po reliefno dokaj razgibanem terenu, desno od cesarske ceste na relaciji Planina–Postojna–Razdrto–Senožeče, mimo in po vaseh Strmica, Studeno, Belsko, Bukovje, Gorenje Predjama, Landol, Šmihel, Brezje, Malo in Veliko Ubeljsko ter Strane.<sup>4</sup> V tržaški ladjedelnici so jambore vgrajevali v velike preoceanske jadrnice, ki so tu začenjale svojo trgovsko pot. Prav tako so pretovarjali še drug les iz slovenskih gozdov in veliko drugega blaga za gradnjo vedno hitrejših in okretnejših plovil, ki so bila namenjena in grajena za hitre prevoze med Evropo in Ameriko. To so bili barki, briki, škunerji, kliperji in druga plovila. Številni Slovenci so se zaposlovali v pristanišču, ladjedelnicah in trgovini, na trgovskih in vojaških ladjah pa so pluli predvsem kot mornarji in oficirji.

Pomorstvo je postalo ena najobetavnejših dejavnosti, zato ni manjkalo kapitala, ki so ga bili nekateri pripravljene vložiti vanj. Tudi Slovenci so sami ali skupaj z družabniki vlagali kapital v nakup ladij ali delnic pri pomorskih družbah ter poizkušali uspjeti v tej novi gospodarski veji. Med njimi so bili npr. Danijel Polak iz Trsta, Nikolaj Valušnik, Marija, Leopold in Valentin Dolenc, Matej Gasser iz Škofje Loke, Franc Jelovšek iz Vrem na Krasu, Anton in sin Peter Mašera iz vasi izpod Krna, Jožef, Ivan in Emilija Miklavčič ter številni drugi, ki so bili lastniki ali solastniki jadrnic, kasneje pa tudi

parnikov. Omeniti velja še Henrika Angela Jazbeca, ki je bil do leta 1911 lastnik jadrnice Beechdale, zadnje trgovske jadrnice v avstrijski državi. Ena najpomembnejših rodbin v tem poslu je bila zagotovo Kalister – Gorupova iz Slavine.

Svoje ladjarske posle so ti Slovenci opravljali tako na Reki kot v Trstu. Nekateri med njimi so bili celo člani trgovinskih in industrijskih zbornic za Trst in Reko, kar vsekakor kaže na njihovo pomembno vlogo in visok položaj v družbi. Člani zbornic so bili namreč voljeni, njihova imena pa najdemo zapisana v pomorskih analih v vsem obdobju delovanja zbornic od 1851 do 1918. Anton Porenta, Anton Toman, Karlo Jeleršič in Rihard Rupnik so bili člani Trgovinske in industrijske zbornice za Trst, Jernej Sardoč, Krištof Kosovel in Alojz Dejak pa za Istro. Člani Trgovinske in industrijske zbornice za Reko so bili Franc Jelovšek (1858–1872), Jožef Valušnik (1861–1863), Nikolaj Valušnik (1864–1868), Anton Valušnik (1885–1910), Franc Jelovšek mlajši (1878–1903), Franc Gilbert Korošec (1902–1909), Jožef Kante, Jožef Premrou (?–1918) in Milan Gorup (1906 (?) – 1910).<sup>5</sup>

Zbornice za trgovino in obrt so odigrale zanimivo vlogo v oblikovanju gospodarske politike države. Imele so nalogo spremljati gospodarski razvoj svojega področja. Že leta 1850 so v Avstriji ustvarili mrežo trgovinsko-obrtnih zbornic, ki so bile sestavljene iz voljenih predstavnikov gospodarskih dejavnosti in so imele nalogo spremljati gospodarski

<sup>4</sup> Pahor, *Po jamborni cesti*, str. 10–11.

<sup>5</sup> Pahor, *Sto let slovenskega ladjarstva*; Terčon, *Z barko v Trst*, str. 70–73.

razvoj svojega področja, sporočati vladi mnenja in želje gospodarskih krogov ter dajati pobude za gospodarsko politiko.<sup>6</sup>

Novonastajajoči sloj trgoveškega meščanstva, ki je začel rasti v Trstu po razglasitvi svobodne plovbe leta 1717 in ustanovitvi svobodnega pristanišča leta 1719, je omejil moč mestnega plemstva, ki je nasprotovalo cesarskemu načrtu po posodobitvi in krepitvi državne oblasti. Trgovinska borza je bila tako najpomembnejši organ, ki je izražal in ščitil trgovske in industrijske interese ter je kot privilegirani posrednik med osrednjo oblastjo in njenimi deželni organi izdajal mnenje, predlagal imenovanja in sprejel odločitve, ki so tako ali drugače zadevale gospodarske interese. Člani zbornice so bili vključeni v vse lokalne in osrednje ustanove, vplivali so na politične odločitve, jih usmerjali in prek svoje gospodarske moči imeli v svojih rokah oblast v pravem smislu besede.<sup>7</sup> Istrska zbornica je bila na primer razdeljena na dve sekciji: trgovinsko in industrijsko. V trgovinsko so se lahko vključevali posamezniki in podjetja, ki so se ukvarjali s trgovino ali pomorstvom. To so bili lastniki ladij, kapitani dolge plovbe, direktorji plovbe, pomorske agencije ter pomorske zavarovalnice.

Celotni razvoj gospodarstva, obrti, industrije in tudi pomorskih družb pa je bil odvisen od razvoja denarništvu in raznih posojilnic, zastavljalic, bank pa tudi dobrodelnih ustanov, ki so imele v obliki tujega kapitala pomembno vlogo v procesu industrializacije. Hranilnice pa so pri vlaganju v obrt in industrijo omejevali predpisi. Hranilnice so začeli ustanovljati leta 1820, prve delniške banke na slovenskem ozemlju pa so bile ustanovljene pred dunajskim borznim polomom. Na prelomu stoletij je bila v Ljubljani ob pomoči češkega kapitala ustanovljena Ljubljanska kreditna banka, leta 1905 pa v Trstu s slovanskim kapitalom Jadranska banka. Prav Jadranska banka je financirala mnoga pomorska podjetja. Ob koncu 19. stoletja, to je v letih najintenzivnejše kapitalne ekspanzije, je tudi na slovensko ozemlje prodiral poleg dunajskega še tuji kapital (berlinski in francoski), ki je bil od domačega kapitala, v katerega prištevajo tako slovenskega kot nemškega, kar 7–8-krat močnejši.<sup>8</sup> V Gorici in

Trstu se je poleg nemškega pojavljala tudi italijanski kapital. Tržaški kapital je bil na začetku močan, potem pa je tako kot drugod vse bolj prehajal v nemške roke, nemški podjetniški sloj pa je gospodarsko vse bolj prevladoval v slovenskih deželah. Tik pred prvo svetovno vojno je bila najmočnejša tržaška banka, Banca Commerciale Triestina, že pod vplivom dunajskega kapitala.

Taka situacija je sovpadala s prodorom nemškega kapitala, ki je krepil svoj delež in položaj v najpomembnejših tržaških in reških industrijskih obratih, zavarovalniških družbah in bankah. Kljub prevladi nemškega in madžarskega kapitala pa se je uveljavljal, raste in se krepil tudi slovenski nosilec kapitala, z njim pa tudi slovenski kapital.<sup>9</sup> V kapitalnih poslih sta izstopala najprej Janez Kalister v Trstu in nato Josip Gorup na Reki. Ne smemo pa prezreti še Josipove sestre Ivane, poročene Muha, ki je kot podjetna predstavnica ženskega spola in tudi te družine zagotovo odigrala zanimivo vlogo.

Pomorski promet in ladjarstvo sta bila odvisna tudi od razvitosti ladjedelstva. V pomorskem okrožju Trsta je na primer leta 1892 obstajalo 9 ladjedelnic in 9 škverov.<sup>10</sup> Na tržaškem področju so bili ladjedelski obrati v Trstu (Sv. Andrej pri Trstu, Sv. Rok pri Miljah, Sv. Lovrenc pri Škednju), Kopru, Izoli, Piranu in Gradežu. Število ladjedelnic in škverov je nihalo. Tržaške ladjedelnice so se v 19. stoletju razvile v samostojno in specifično lesno in kasneje železarsko industrijo in so prevzele vse najpomembnejše, največje in finančno dobro pokrite gradnje ladij, medtem ko so ladjedelnice v istrskih mestih vse do petdesetih let 20. stoletja ostale na obrtni ravni in izdelovale manjša plovila za naročnike iz domačega okolja in zgolj lokalne potrebe. Ladjedelstvo je bilo na področju Reke in okolice zelo razvito. Prevladovala je predvsem izgradnja lesenih jadrnic, ki je bila uspešna zlasti z izdelano linijo jadrnic, formo in posebej še v navtičnih in prevoznih odlikah ladij. V 2. polovici 19. stoletja so bile na Reki štiri ladjedelnice, na Sušaku tri, v Pečinah dve, v Martinščici, Bakru in Kraljevići pa po ena.<sup>11</sup> Zaupanje ladjarjev reškimi ladjedelnicam je bilo v tem obdobju dokajšnje, saj je bilo tam zgra-

<sup>6</sup> Trgovinske in obrtne zbornice so organizirali na podlagi ministrske uredbe z dne 26. marca 1850. Zbornica za Kranjsko je delovala v Ljubljani, za Koroško v Celovcu, za graško in mariborsko okrožje v Gradcu, za okrožje Bruck na Muri v Leobnu, za Goriško in Gradiško v Gorici, za Trst v Trstu ter za Istro v Rovinju. Zbornici v Gradcu in Leobnu sta bili ustanovljeni leta 1850, v Celovcu, Ljubljani, Gorici in Rovinju leta 1851, v Trstu pa leta 1853. Na področju Avstrijskega primorja pa so bile poleg zbornice v Trstu še v Rovinju, Zadru, Splitu in Dubrovniku. Na podlagi zakona z dne 29. junija 1868 so trgovinske in obrtne zbornice preoblikovali.

<sup>7</sup> Tatò, *Prestigio e influenza*, str. 609–618, iz povzetka v slovensčini.

<sup>8</sup> Fischer, *The Slovenian economy*, str. 55–56.

<sup>9</sup> Gestrin, Melik, *Slovenska zgodovina*, str. 161.

<sup>10</sup> V ladjedelski stroki je bilo točno določeno, kaj je ladjedelnica in kaj škver. Po definiciji pomorskih oblasti, ki je bila objavljena v *Annuario marittimo*, je bila ladjedelnica obrat, ki je zasedal prostor ob morju z najmanj 290 m<sup>2</sup> površine in so v njem lahko gradili plovila od 200 ton nosilnosti. To je bila po mnenju takratnih strokovnjakov tista najmanjša možna površina, ki so jo mojstri potrebovali za gradnjo takšnih ladij. Za škver pa so veljala obalna področja, kjer so gradili in popravljali manjše ladje in je njihova delovna površina merila manj kot 290 m<sup>2</sup>. Lahko pa so tam gradili tako "barche" (plovila z nosilnostjo do 10 ton) kot "naviglie" (plovila od 10 do 200 ton nosilnosti). Terčon, *Z barko v Trst*, str. 93–94.

<sup>11</sup> Barbalić, *Pomorstvo Rijeke*, str. 1548.



*Pogled na tržaško pristanišče (Original hrani Osrednja knjižnica Srečka Vilharja Koper, št. 9633/2002).*

jenih vsaj 18 večjih lesenih jadrnic, katerih lastniki so bili Slovenci. Na drugem mestu je to zaupanje veljalo Malemu Lošinju in šele na tretjem vsem tržaškim ladjedelnim skupaj. Na Reki so med drugim zgradili bark Laibach, navo Fiume, bark Florido, bark Marghizo, bark Francesco Gilberto, brigškuner Iri, bark Gazella, brig Polixeni in številne druge. Njihovi lastniki so bili tako Slovenci z Reke kot tisti iz Trsta.

Razvoj industrije v Trstu je bil vezan predvsem na pomorstvo, povečal pa se je zlasti po letu 1891, ko je mesto izgubilo status svobodnega pristanišča in ko se je močni trgovski dejavnosti v veliko večji meri kot kdaj prej pridružila še industrija z večjim številom najrazličnejših tovarn. Že leta 1825 je bila ustanovljena delavnica za izdelavo navtičnih instrumentov, ki velja za predhodnico tovarne Fabbrica Macchine dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico. Tega leta je namreč pomorski kapitan Giorgio Simeone Strudhoff (iz Bremna) skupaj s partnerjem ustanovil prej omenjeno dejavnost, ki se je po desetih letih najprej spremenila v livarno, potem pa v mehanično delavnico; obe sta imeli sedež pri Sv. Andreju. Tako je leta 1846 iz Strudhoffove stavbe nastalo podjetje, v katerem so izdelali prvi stabilni parni stroj v Trstu. Po letu 1850 so izdelovali parne stroje za pomorski pogon, najprej v letu 1851 na ladijsko pogonsko kolo, potem pa na ladijski vijak.<sup>12</sup> Leta 1857 pa je bil ustanovljen Stabilimento tecnico Triestino (Tržaški tehnični zavod), na katerega je družina Strudhoff prenesla svoje dejavnosti, pri njegovem ustanavljanju pa so sodelovali tudi baron Pasquale Revoltella, Reyer, Schlick in drugi.<sup>13</sup> Najmočnejši sta

postali železarska industrija v Škednju ter ladjedelska industrija v Trstu.

Leto 1913, leto pred začetkom prve svetovne vojne, je pomenilo višek pomorstva v Avstro-Ogrski. Dejansko se je v tej državi skladno s politično ureditvijo in usmerjenim gospodarskim razvojem ustvarila tudi dvojna trgovska mornarica, avstrijska in ogrska. Avstrijska je bila v primerjavi z ogrsko veliko večja in močnejša in je štela 306 parnikov s skupno 820.357 BRT, ogrska pa 126 parnikov s 250.188 BRT.<sup>14</sup> Ni pa mogoče spregledati dejstva, da je avstro-ogrsko pomorstvo v relativno kratkem času doseglo velik razvoj, modernizacijo in napredek, ki pa se ne kaže samo v kvantiteti ladjevja, temveč zlasti v kvalitativnem pogledu tako na ladjarstvo kot tudi na celotno pomorstvo.

### Janez Kalister – tržaški ladjar

V hitro razvijajoči se kozmopolitski Trst je iz majhne Slavine prišel Janez Nepomuk Kalister (Janez, Ivan, Giovanni, Johannes). Postal je ugleden in premožen tržaški trgovec. Bil je zelo podjeten in ustvaril si je veliko premoženje. Je začetnik podjetništva in bogastva te družine, pa tudi začetnik ukvarjanja z ladjarstvom in pomorskimi posli. Njegovi nasledniki v pomorskem poslovanju so bili njegov neposredni dedič, nečak Josip Gorup ter za

Slovensko zaledje v kooperaciji s pomorskim ladjedelnštvom (Acta historico-oconomica Iugoslaviae, Vol. 5, Zagreb 1978, str. 133–147) na str. 146 postavil Miroslav Pahor. Pravi namreč, "da je bil Tržaški tehnični zavod osnovan skoraj izključno na slovenskem kapitalu, ki se je v veliki meri naslanjal – kakor druge ladjedelnice – na kooperacijo slovenskega zaledja".

<sup>14</sup> Kojić, *Osnovne karakteristike*, str. 167. BRT = bruto registrske tone. NRT = neto registrske tone.

<sup>12</sup> Panjek, *La storiografia marittima*, str. 213.

<sup>13</sup> Prav tam, str. 211, 214. Zanimivo trditev je v svojem članku

njim njegovi sinovi Kornelij Gorup, Milan Gorup in Aleksander Gorup.<sup>15</sup>

Janez Kalister je umrl v Trstu 17. decembra 1864. Malo pred smrtjo je 24. novembra 1864 napisal oporoko. Svoje premoženje je zapustil svojima nečakoma Francu Kalistru in Josipu Gorupu.<sup>16</sup> Oba sta dediščino po stricu sprejela in to v popolnoma enakih deležih.<sup>17</sup> Ker sta bila v Kalistrovem podjetju že dolgo zaposlena, je mogoče sklepati, da sta bila o prevzemu poslov in premoženja, z njim tudi tako dogovorjena. Iz zapuščinske dokumentacije iz let 1864–1866, ki vsebuje natančen popis Kalistrovega premoženja z natančno cenitvijo tako nepremičnin kot tudi premičnin, je razvidno, v kakšne razsežnosti in smeri podjetništva in poslovanja se je Kalister spuščal. Janez Kalister je upravljal z bombažno predilnico, barvarno in papirnico. Imel je velika skladišča na Contradi Stefano št. 461 na Reki, ki jih je verjetno uporabljal za skladiščenje blaga, ki ga je med drugim prevažala njegova ladja – bark Maria Francesca. Čeprav v zapuščinskih listinah ni zavedene nobene ladje, iz drugih virov<sup>18</sup> vemo, da jo je Kalister imel, vendar jo je prodal leta 1861 ali 1862.

Pozornost pa pritegne Kalistrova posojilna dejavnost. Zanimivo je, da je posojal veliko denarja. Kalister je med drugim denar posodil tudi železnici, in ta je denar vrnila, kar je posebej pribeleženo. 24.987 kron oz. 29 Napoleonovih zlatnikov je Kalister posodil tudi gospodu Brucku iz Trsta. Predvidevamo lahko, da gre tukaj za znanega barona Karla Ludwiga Brucka, ravnatelja Avstrijskega Lloydja, ki je bil v petdesetih letih 19. stoletja avstrijski minister za finance in trgovino. To je izredno pomemben podatek, saj na nek način kaže, kako pomembne so bile poslovne vezi, ki jih je imel Kalister in v kakšnih krogih so ga poznali. Baron Karl Ludwig Bruck je bil namreč ugleden človek, ki je imel velike zasluge pri združitvi poslovanja sedmih tržaških zavarovalnic, ki so leta 1833 ustanovile Avstrijski Lloyd. Veliko manjših zneskov pa je Kalister posojal svojim rojakom iz Slavine, Koč, Hrašč, Sežane, Senožeč, Ilirske Bistrice, Laž in Postojne.<sup>19</sup>

Na seznamu dolžnikov je na prvem mestu zapišan Walussnig, ki mu je Kalister posodil 155.000 (verjetno) kron.<sup>20</sup> Najverjetneje gre za Nikolaja Valušnika<sup>21</sup> iz Trsta, ladjarja in sodobnika Janeza Kalistra, ki pa je deloval tudi na Reki. Nikolaj Valušnik je bil tudi svetnik za industrijske družbe pri Reški trgovski in industrijski zbornici, Jožef Valušnik pa pri isti svetnik za ladijske gradnje. Zapis je več kot zanimiv, saj kaže na to, da so bile takrat možne transakcije med ladjarji in da so si sposojali denar med partnerji. Posebej pa je to zanimivo, ker gre za transakcijo med dvema slovenskima ladjarjema. Da sta bila Kalister in Valušnik sodobnika in očitno tudi partnerja ali pa morda celo prijatelja, priča tudi to, da sta oba ladji kupila na Pečinah. Obe ladji, Kalistrova in Valušnikova, sta bili zgrajeni leta 1854, oba sta ju kupila leto kasneje, to je leta 1855. Kalistrova ladja, ki jo je poimenoval Maria Francesca, je bila jadrnica tipa bark, Valušnikova Resiza pa tipa brik. Oba sta kupila celo ladjo oziroma vseh 24 karatov. Obe ladji sta pluli na dolgi plovbi. Le dolžina lastništva ni enaka. Valušnik je svoj brik Resiza prodal leta že 1857, nato je leta 1858 kupil polovico ladje, to je 12 karatov, na novem briku Resiza N., ki je bila prav tako zgrajena na Pečinah. Svoj delež na novi Resizi N. je Nikolaj Valušnik prodal leta 1864. Morda pa je moral delež prodati, da je lahko povrnil dolg dedičema Janeza Kalistra, ki morda do njega nista bila tako uvidevna kakor njegov prijatelj. Na prijateljstvo med Kalistrom in Valušnikom kaže kar nekaj podatkov, pri čemer izstopajo zelo podobna poslovna dejanja.

Leta 1855 je Janez Kalister uradno začel s svojo in družinsko pomorsko dejavnostjo. V ladjarske posle se je spustil z nakupom barka z imenom Maria Francesca, s čimer je dokazal, da ni sledil samo trendom v gospodarstvu, temveč je upošteval še varnost, da se je na nek način izognil tveganju ter da je ob nakupu imel dovolj denarja. Kupil je vseh 24 karatov, kar pomeni, da je kupil celo ladjo. To je bilo dokaj redko, saj so velikokrat posamezniki kupovali le določene deleže na ladjah, t. i. karate.<sup>22</sup> Ta sistem je znan kot karatni sistem in pomeni posebno vrsto skupnega ali združnega lastništva

<sup>15</sup> Ker ni podatkov, da bi bili pomorski posli del gospodarskega poslovanja drugega Kalistrovega neposrednega dediča nečaka Franca Kalistra, njemu v tem prispevku ne bo namenjenega več prostora.

<sup>16</sup> Testament, Protocollo di Stima volontaria, AST, verjetno fond Tribunale Commerciale marittimo. Fotokopije snopiča arhivskih dokumentov o Kalistrovi zapuščini, ki so citirane na tem mestu in v nadaljevanju razprave, so last Alfreda Whycombe Gorupa. Za uporabo raziskave mi jih je prijazno posredovala Vesna Bučić. Obema se najlepše zahvaljujem.

<sup>17</sup> Testament. Izjava dedičev z dne 19. 12. 1864. AST, verjetno fond Tribunale Commerciale marittimo.

<sup>18</sup> AM 1856, str. 150; AM 1857, str. 151; AM 1858, str. 159; AM 1859, str. 172; AM 1860, str. 146; Pahor, *Sto let slovenskega ladjarstva*; Vilhar, *Prispevki Slovencev*, str. 56; Granda, *Josip Gorup*, str. 332.

<sup>19</sup> Passione giurabile dell' asse relitto da Giovanni Kalister

morto in Trieste il 17 Dicembre 1864. Rubrika c: Intavolazioni minori. AST, verjetno fond Tribunale Commerciale marittimo.

<sup>20</sup> Credito verso Walussnig intavolato sopra i NO. 1182, 1185, 1380 e 1381 di Trieste ... 155000.

<sup>21</sup> Nikolaj Valušnik je začel svojo ladjarsko kariero leta 1847 z nakupom brigantine Baro Vay (1847–1851, 2 karata), nadaljeval z barkom Marghiza (1853–1857, 24 karatov), brigom Resiza (1855–1857, 24 karatov) in brigom Resiza N. (1858–1864, 20 karatov). Skupaj s sinom Rudolfom Valušnikom je imel v lasti bark-luger Nicolo (1865–1868, Nikolaj 12 karatov, Rudolf 3 karati). Po letu 1868 se Nikolaj Valušnik v pomorskih analih ne omenja več. Pahor, *Sto let slovenskega ladjarstva*.

<sup>22</sup> Caratus, gr. keretion, ar. qirat, fr. qûirat, it. carato, po pomenu angl. Share in nem. Schiffspart.

plovila, ki je bilo značilno zlasti za večje ladje v Trstu, na Reki in dalmatinski obali. Celotna kupna vrednost ladje se je delila na 24 delov – karatov, idealnih delov v lastništvu. Karatni sistem ni bil povsod enak, saj se je na mediteranskem področju ladja delila na 24 delov, v Angliji na 64, Skandinaviji 100, v Nemčiji pa po dogovoru. Kasneje so karatni sistem zamenjale delnice. Prihodek so si lastniki razdelili med seboj glede na število karatov, del dohodka pa je pripadel tistemu, ki je vodil administracijo. V Kalistrovem primeru je tako tudi ves prihodek najverjetneje pripadal samo njemu, saj ni bilo mogoče ugotoviti, ali je sam vodil poslovanje ali pa je morda to opravljal tolikokrat omenjeni Nikodem Celligoj, kapitan ladje Maria Francesca. Ladjarji so večkrat dajali ladje v najem ali pa so zanje v njihovem interesu v celoti skrbele na njih zaposlene posadke.

Jadrnice tipa bark (it. bark) so veljale za najznačilnejše in zelo varne trgovske jadrnice 2. polovice 19. stoletja na celotni vzhodnojadranski obali. Ladjedelnice na avstrijski obali so za razliko od drugih svetovnih ladjedelnic<sup>23</sup> največkrat gradile barke s tremi jambori in nosilnostjo od 250 do 1.000 ton. Te ladje so plule predvsem na relacijah med sredozemskimi pristanišči, na morski progi med Sredozemljem in Severnim morjem ter na liniji med evropskimi ter severno- in južnoameriškimi pristanišči.<sup>24</sup> Poleg barkov so bili med ladjami dolge plovbe značilni in pogosti še briki, nave, polake, brigantine, golete, škunerji, briki škunerji, lugerji, kuterji, levti in gajete.<sup>25</sup> Izdelovali so jih v tržaških, reških, lošinjskih in drugih večjih ladjedelnicah v monarhiji, nekaj posameznih primerkov pa tudi v drugih evropskih ladjedelnicah, zlasti angleških. Že pri nakupih lesenih jadrnic, kot tudi kasneje pri nabavi parnikov, so se ladjarji spraševali, ali je pametneje in smotrneje kupovati nove ladje v tujini ali z naročili favorizirati domače ladjedelstvo ali pa kombinirati oboje. Kot kažejo viri, so se največkrat odločali za drugo varianto, v manjši meri pa tudi za tretjo.<sup>26</sup>

Kalistrov bark Maria Francesca je bil zgrajen leta 1854 v Pečinah, v uveljavljeni in uspešni ladjedelnici blizu Reke. Njegova nosilnost je znašala 518 ton. Opremljen je bil z dvema topovoma, saj je bila manjša oborožitev običajna tudi za trgovske jadrnice. Na njem je bilo prostora za 12 članov posadke, ki naj bi bila po Vilharjevih podatkih slovenska.



Model jadrnice tipa bark, kakršno je imel Janez Kalister. Model je bil izdelan v modelarski delavnici PMSMP v letih 1969–1970, inv. št. 5186 / P 2518.



Model barka Marghiza, katerega lastnik je bil v letih 1853–1857 Nikolaj Valušnik, sodobnik Janeza Kalistra. Model je bil izdelan v modelarski delavnici PMSMP v letih 1969–1970, inv. št. 5188 / P 2520.

Komandant ladje je bil Nikodem Celligoj.<sup>27</sup> Leta 1861 se je na ladji zamenjal poveljnik. Ž ladjo je Kalister posloval vse do leta 1862, ko jo je dve leti pred svojo smrtjo prodal Trifunu Gedoviću. Za leto 1862 je namreč Giovanni Kalister v Annuariu marittimu še vedno zapisan kot lastnik barka Maria Francesca.<sup>28</sup> Po nekaterih podatkih naj bi bil Kali-

<sup>23</sup> Drugod po svetu so gradili barke z nosilnostjo od 1400 do 3500 ton in s po štirimi jambori; Bonin, Čeh, *Slovenci in pomorstvo*, str. 75.

<sup>24</sup> Terčon, *Z barko v Trst*, str. 109.

<sup>25</sup> Bonin, Čeh, *Slovenci in pomorstvo*, str. 64–76; *Pomorska enciklopedija in Pomorski leksikon* pod posameznimi gesli; AM 1878, 1883. Disegni di bastimenti, AM 1878 str. 200–211.

<sup>26</sup> Terčon, *Z barko v Trst*, str. 108.

<sup>27</sup> Vilhar, *Prispevki Slovencev*, str. 56. Zapis imena Nikodem Celligoj. Po Vilharjevih podatkih naj bi bil najverjetneje doma iz Slavine oz. kakšne bližnje vasi. Slika ladje je objavljena v Slovenskem pomorskem zborniku in v Granda, *Josip Gorup*, str. 332. Vir podatkov: AM 1856, str. 150; AM 1857, str. 151; AM 1858, str. 159; AM 1859, str. 172; AM 1860, str. 146; Granda, *Josip Gorup*, str. 332.

<sup>28</sup> Vir podatkov: AM 1856, str. 150; AM 1857, str. 151; AM 1858, str. 159; AM 1859, str. 172; AM 1860, str. 146.

ster lastnik še ene ladje Martinščice, vendar zanjo v uradnih pomorskih virih ni zaslediti podatka, pa tudi v popisu premoženja ob ladjarjevi smrti je ni.<sup>29</sup>

Oba Kalistrova dediča sta dobro poznala stričevo poslovanje in bila dobro uvedena v tržaške posle. Po dobrem desetletju skupnega dela sta se poslovno razšla. Josip Gorup se je preselil na Reko in se med drugim spuščal v posle v pomorstvu. Podedovano bogastvo je kot dober poslovnež ohranjal in ga lepo oplemenitil. Franc Kalister je ostal v Trstu in vsaj do sedaj ni bilo odkritih dokumentov, ki bi pričali, da je svoje mesto našel med pomorskimi poslovneži.

### Josip Gorup v reškem in tržaškem pomorstvu

Eden pomembnejših mož v pomorskem poslu je bil Josip Gorup plemeniti Slavinijski. Rodil se je 6. aprila 1834 v Slavini pri Pivki in tam odrasel v družini s petimi otroki.<sup>30</sup> Domači so ga klicali za Jožeta, sam pa se je v nekaterih pismih podpisoval kot Jožef Gorup, v uradnih dokumentih pa vselej kot Giuseppe Gorup. Leta 1854 je maturiral na ljubljanski gimnaziji in se nato zaposlil pri svojem stricu Janezu Kalistru v Trstu. Da je bil izobražen pričajo med drugim tudi njegova pisma. Ko je bil star trideset let, je umrl njegov stric Janez Kalister in mu zapustil polovico svojega premoženja. To je bil dober začetek in močan finančni in premoženjski temelj za mladega moža, ki je bil takrat še samski in ki si je še le po stričevi smrti začel ustvarjati veliko družino. Po stričevi smrti leta 1864 je v Trstu skupaj z bratrancem Francem Kalistrom prevzel vodenje podjetja in že takrat najemal ladje za prevoz svojega blaga. Ker sta si bila bogata bratranca Josip Gorup in Franc Kalister značajsko zelo različna, sta se leta 1876 pri vodenju firme Kalister in dediči razšla. Tega leta se je Josip Gorup z družino preselil na Reko in ustanovil svoje podjetje. To se je ukvarjalo s finančnimi posli pri gradnji železnic, zakupi užitnin in vlaganjem denarja.<sup>31</sup> Sodelovanje Josipa in kasneje sina Milana Gorupa pri železniških poslih lahko razberemo tudi iz seznamov Madžarske železnice iz leta 1911.<sup>32</sup> Josipovo delovanje zasledimo tako na Reki kot v Trstu.

Cas, v katerem so delovali Josip Gorup in za njim njegovi sinovi, je obdobje, ko se je razvila kriza pomorstva na jadra in so se uveljavili parniki. Okoli let 1869–1870 se je začelo upadanje števila jadrnic dolge plovbe, ki so do tedaj predstavljale glavnino plovil avstrijskega in ogrskega pomorstva. Z odprtjem Sueškega kanala leta 1869 se je odprla nepo-

sredna pot iz Sredozemlja proti Daljnemu vzhodu. Ker jadrnice na tej poti niso mogle slediti parnikom, sta njegovo odprtje in obratovanje še bolj utrdila premoč parnikov. Kriza jadrnic dolge plovbe pa dveh glavnih avstro-ogrskih trgovskih pristanišč zaradi vedno večjega prevladovanja parnikov ni posebej prizadela. Država Trsta in Reke tudi ob tej krizi ni pustila v nemar, ampak ju je podprla. Tako Trst kot Reka sta bila tudi tokrat s strani države potencirana kot izhoda na morje. Plovba in pomorski promet, predvsem s parniki, sta se namreč še bolj usmerila v velika pristanišča, ki jih je bilo po številu znatno manj kot manjših lokalnih pristanišč. V manjših pristaniščih istrskih in dalmatinskih mest pa je potekala v glavnem le maloobalna plovba. Vendar pa parnega pomorstva ne Trst in ne Reka v svoji "nerazvitosti", kljub prednostim, ki sta jima dajala tako ugoden geografski položaj kot državni status, v primerjavi s svetovno pomembnimi pristanišči, nista izkoristila v zadostni meri.<sup>33</sup> Trst je notranjegospodarsko in notranjepolitično postal pomemben za Avstrijo in Reka za Ogrsko, v svetovnogospodarskem smislu pa tega ne eden in ne drugi nista uspela izkoristiti v večji meri. To se je najbolj pokazalo po odprtju Sueškega prekopa, ko ne Trst in ne Reka nista izkoristila svojega ugodnega geografskega položaja v smislu večje bližine, ki sta ga imela za dežele srednje Evrope. V primerjavi z drugimi evropskimi pristanišči sta bila veliko bližje Suezju in že zaradi te krajše razdalje je marsikatera država raje uporabljala njune usluge kot usluge bolj oddaljenih pristanišč. Prek njiju so marsikatera dežela, predvsem srednjeevropske, opravljale pomorske posle z bližnjim in Daljnem vzhodom, vendar pa ti posli nikakor niso bili takšni in tako obsežni, kot bi z drugačno organizacijo in poslovanjem lahko bili.<sup>34</sup> To seveda ni krivda političnih in ekonomskih krogov v Trstu in Reki, temveč je posledica ekonomskih, pravnih, finančnih in tehničnih problemov, do katerih je prišlo po spremembi pogonske sile v pomorstvu, ki jih je morala vsaka pomorska država reševati sama glede na lastni specifični položaj.

Kljub jasni krizi v pomorstvu jadrnic, o kateri je razpravljala tudi dunajski parlament na pobudo istrskega poslanca Dinka Vitezića, pa so statistike kazale povečanje pomorskega prometa. Ta je statistično uspeval na račun upadanja pomorstva in ladjarstva na jadra in naraščanja števila parnikov. Vendar pa pomorstvo proti koncu 19. stol. že ni več ponujalo konstantnega vira zaslužka. Zaradi pomanjkanja potrebnega kapitala in ustreznih ladjedelnic za gradnjo parnikov, nizkih vozarin, s katerimi so npr. jadrnice komajda pokrivalo stroške plovbe, visokih taks in carin, uveljavljanja parnikov

<sup>29</sup> Granda, *Josip Gorup*, str. 332; Vilhar, *Slovenski pomorski zbornik*, str. 55–56.

<sup>30</sup> Gorup Jožef, sin Mateja (oz. Matevža). AM ungherese, 1902–1912.

<sup>31</sup> Granda, *Josip Gorup*, str. 333.

<sup>32</sup> <http://www.bogardi.com/cgi-bin/rx007001.cgi?act=searchsn&act1=&query=gorup&filter=fiume>.

<sup>33</sup> Kojić, *Propast brodarstva*, str. 40.

<sup>34</sup> Prav tam.





*Palača ogrske pomorske družbe Adria, ki jo je le-ta zgradila konec 19. stoletja na obali Szapary reškega pristanišča (Riječka luka, str. 37).*

in manjšega števila potrebnih mož oziroma posadke na njih, se je ponekod začelo preusmerjanje pomorskih podjetij, pomorskih družin in posameznikov v druge veje gospodarstva. Med dolgoletno krizo so propadali ladjarske družbe in ladjarji. Število parnikov je vseskozi naraščalo in se ujemalo s svetovnim napredkom pomorske tehnike, tehnologije in razvoja. Lesena plovila na jadra so počasi spodrivali leseni in železni parniki ter večje tovarne ladje, izdelane v tržaških in drugih večjih avstrijskih in evropskih ladjedelnicah. Svojo vlogo je pri tem odigrala še železnica, ki je resda nekako izničila pomen pomorskih poti, z druge strani pa jo razumemo tudi kot nekakšen podaljšek pomorskih poti v notranjost. K širjenju in poglobljanju krize je z visokimi davki, taksami ter carinskimi ukrepi pripomogla tudi država sama. V vsej svoji razsežnosti se je pokazala prednost železa kot gradbenega materiala pred lesom. V tem obdobju splošne krize so npr. druge evropske države subvencionirale posamezna pomorska podjetja in ladjarje, medtem ko Avstro-Ogrska finančno podprla le dve največji pomorski družbi, in še to državni, to je tržaško Avstrijski Lloyd in reško Adrio. Manjši ladjarji so bili v dobi depresije prepuščeni sami sebi.<sup>35</sup>

V takšni krizni situaciji je svojo poslovno nišo uspešno našel Josip Gorup. Svoj podedovani kapital je začel vlagati v različne posle,<sup>36</sup> po prihodu na

Reko tudi v pomorstvo, ki je bilo za to področje vendarle zelo perspektivno. Bil je eden od ustanoviteljev, podpredsednik in delničar pomorske družbe Ungaro-Croata – Ogrsko hrvaške parobrodne družbe, ter član njene direkcije. Josip Gorup je bil lastnik velikega števila delnic družbe Ungaro-Croata, po nekaterih podatkih celo večinskega, to je 60%.<sup>37</sup> Skupaj s Sigismundom Kopajtičem je bil med ustanovitelji Ungaro-Croate Libere, družbe za prosto plovo. Svoje delnice je imel še pri treh pomorskih družbah Dalmatia, Oriente in Adria.<sup>38</sup> Bil naj bi tudi delničar Avstrijskega Lloyda, kar pa v tem trenutku ni mogoče zagotovo trditi. Posedoval pa je 4-karatni delež pri ladji Rečina.<sup>39</sup> To je edini znani primer, da se je Gorup spustil v konkretno solastništvo s posameznimi ladjarji. V drugih virih ga najdemo kot delničarja in člana direkcije štirih pomorskih družb. Že Miroslav Pahor je opozoril, da sta se ob prelomu stoletja oblikovali dve vrsti ladjarjev: tisti, ki so se spuščali v direktno lastništvo ladij,

narjev, trgovcev, obrtnikov... Dejansko je živel od rent, dobičke so mu prinašale dividende in najemnine. Podatek posređoval arhivist v DAR Ivan Peranić, za kar se mu lepo zahvaljujem.

<sup>37</sup> Ustni vir: Mladen Urem, Vesna Bučić.

<sup>38</sup> DAR, JU 9, sv. 240, sv. 241 (JU-9) = Pomorska oblast za Ugarsko Hrvatsko Primorje u Rijeki (Governo marittimo per Litorale Ungaro-Croata); sv. 241 je Upisnik Brodova duge plovidbe. V tej knjigi so zapisane ladje pomorskih družb Adria in Oriente.

<sup>39</sup> Dokumentacija PMSMP; Pahor, *Sto let slovenskega ladjarstva*, str. 30; Terčon, *Z barko v Trst*, str. 30–31.

<sup>35</sup> Terčon, *Z barko v Trst*, str. 139–140.

<sup>36</sup> Josipa Gorupa ni najti v nobenih seznamih reških tovar-



*Pogled na Reško pristanišče (Original hrani PMSMP, inv. št. 1401).*

in tisti, ki so bili z pomorstvom povezani samo preko lastništva delnic v pomorskih družbah. Pomorske družbe *Adria*, *Oriente*, *Ungaro-Croata* so se začele pojavljati šele z uvajanjem parnikov in šele potem, ko so začele izginjati lesene jadnice. Lesene ladje so bile v posesti posameznikov (karatistov), v delniških pomorskih družbah pa so delnice v bistvu nadomestile karate. Takšna preobrazba v pomorskem lastništvu je zelo jasno razvidna iz zapisov ladij dolge plovbe v reškem arhivu.<sup>40</sup>

Družbo *Adria*<sup>41</sup> je na Reki leta 1882 ustanovila ogrska vlada s kapitalom budimpeštanskih industrijskih magnatov in angleškega kapitala. Razvila se je v vodilno pomorsko ogrsko družbo. Ob ustanovitvi je štela sedem parnikov dolge plovbe s skupno 5.910 tonami nosilnosti in 154 člani posadke. Družba se je razvijala naprej. Delitev oblasti na avstrijski in ogrski del se je kazal in delil tudi v pomorstvu. Avstrijsko pomorstvo je slonelo na tržiščem Avstrijskem Lloyd, ogrsko pa na reški *Adrii*. Lloydove pomorske linije so bile usmerjene na Levant in dalje na vzhod, kjer je avstrijska industrija lahko zdržala konkurenco zahodnoevropskih držav. Pomorske linije *Adrie* pa so bile usmerjene na zahod, kjer je bilo glavno tržišče agrarnih proizvodov, lesa in drugih surovin iz Ogrske in

Hrvaške. Vzdrževala je redne pomorske linije med Reko in severno Evropo, zahodnim Sredozemljem in Južno Ameriko. Ustanovitev *Adrie* je zadala težak udarec plovbi na jadra v Hrvaškem primorju, ki se je ob ustanovitvi *Adrie* že znašla v krizi. *Adria* je svoje pomorske linije odprla med Reko in zahodnimi lukami. Zaradi parnikov je lahko hitreje in bolje izvajala pomorske storitve. Jadnicam je tako odvzela najpomembnejši in največji del prometa. Že prej jim je namreč luke Vzhoda s svojimi pomorskimi storitvami prevzel Avstrijski Lloyd. Leta 1893 je vlada v Budimpešti podala iniciativo za razvoj svobodne parne ladijske plovbe na Reki. Ta zamisel se je lahko ustvarila šele leta 1900, ko so bile uvedene povečane premije za plovbo po preplutih miljah.<sup>42</sup>

Poleg *Adrie* je bilo na reškem področju ustanovljenih še veliko manjših pomorskih družb, ki pa niso zdržale konkurence večjih. Leta 1891 se je več manjših pomorskih družb in skupin karatistov (*Svr-ljuga* in *Krajač*) združilo v drugo pomembno družbo *Ungaro-Croata*<sup>43</sup> (*Ungaro-Croata* = *Società in azioni ungaro-croata di navigazione marittima a vapore, Fiume*). Postali so ladijska družba za obalno plovbo in ta se je razvila v največje pomorsko družbo obalne plovbe v Avstro-Ogrski. Leta 1914 je imelo kar 46 parnikov s skupno 11.472 BRT. Vse-

<sup>40</sup> DAR, JU 9, sv. 240, sv. 241 (JU-) 9 = Pomorska oblast za Ugarsko Hrvatsko Primorje u Rijeki (Governo marittimo per Litorale Ungaro-Croata); sv. 241 je Upisnik Brodova duge plovidbe.

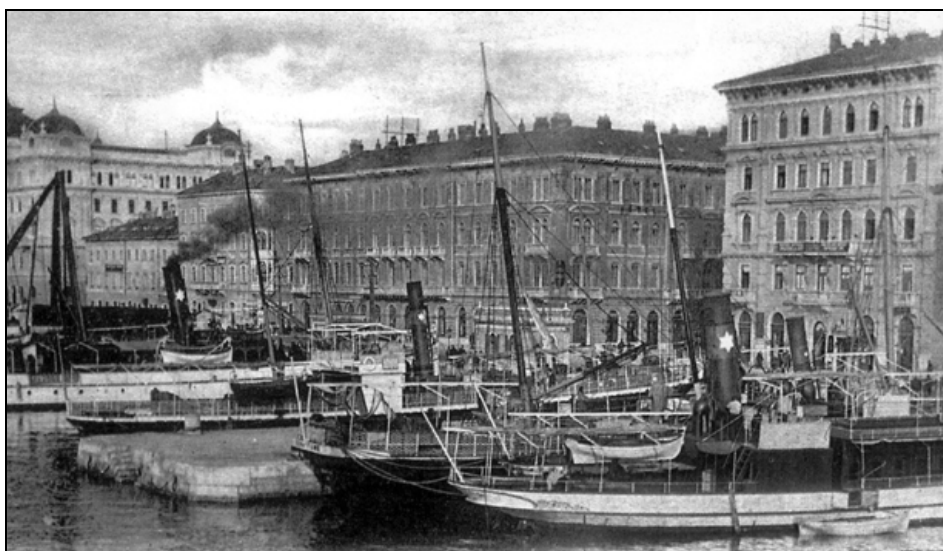
<sup>41</sup> "Adria" Regia ungarica Societa anonima di navigazione marittima di Fiume ( ) Reka; "Adria" Regia ungarica societa marittima ( ) Reka; "Adria" S. A. di navigazione marittima ( ) Reka; *Adria magyar kiraly tengerhajózási részvevőársaság* ( ) Reka; *Societa di navigazione del Carnaro in liquidazione* (1937–1944) Reka.

<sup>42</sup> Kojič, *Osnovne karakteristike*, str. 160.

<sup>43</sup> Ugarsko-Hrvatsko dioničarsko društvo za slobodnu plovidbu (1899–1922) Reka; *Prekomorska plovidba d.d. Sušak* (1922–1941?) Sušak (Reka), Zagreb (sedež uprave); *Societa in Azioni Ungaro-Croata di Navigazione Marittima a Vapore in Fiume* (1899–1922) Reka; *Magyar-horvat szabad hajózási részvevő-társaság* (1899–1922) Reka; *Ungarisch-kroatische Actiengesellschaft für freie Schifffahrt* (1899–1922) Reka.

Tabela 1: *Josip Gorup v pomorskih družbah 1894–1912, Reka*<sup>44</sup>

| leto | ime            | Družba        | funkcija       | vir                   |
|------|----------------|---------------|----------------|-----------------------|
| 1894 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1894, str. 134     |
| 1895 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1895, str. 138     |
| 1896 | Giuseppe Gorup | Oriente       | Direktor       | AM 1896, str. 139     |
| 1896 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1896, str. 138     |
| 1897 | Giuseppe Gorup | Oriente       | Direktor       | AM 1897, str. 139     |
| 1897 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1897, str. 139     |
| 1898 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1898, str. 141     |
| 1899 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1899, str. 141     |
| 1900 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1900, str. 136     |
| 1901 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | Ni seznama            |
| 1902 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | Ni podatkov           |
| 1903 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1903, str. 171     |
| 1904 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1904, str. 175     |
| 1905 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1905, str. 177     |
| 1906 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1906, str. 177     |
| 1907 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1907, str. 172     |
| 1908 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1908, str. 170     |
| 1909 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1909, str. 176     |
| 1910 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1910, str. 176     |
| 1911 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1911, str. 297     |
| 1912 | Giuseppe Gorup | Ungaro-Croata | Član direkcije | AM 1912, str. 214     |
| 1912 | Giuseppe Gorup | Oriente       | Delničar       | Zapuščinski dokumenti |
| 1912 | Giuseppe Gorup | Adria         | Delničar       | Zapuščinski dokumenti |
| 1912 | Giuseppe Gorup | Dalmatia      | Delničar       | Zapuščinski dokumenti |



*Pogled na reško pristanišče s privezanimi ladjami pomorske družbe Ungaro-Croata. V ozadju je Gorupov Hotel Evropa (sredina) (Riječka luka, str. 37).*

<sup>44</sup> Pahor, *Sto let slovenskega ladjarstva*, str. 31–32; AM 1894–1912; Dokumentacija PMSMP.



*Osmrtnica za Josipom Gorupom, ki jo je pomorske družba Ungaro-Croata objavila v reskem časopisu Riječki Novi list 27. aprila 1912.*

skozi pa je bila uprava v rokah hrvaških (in slovenskih! op. a.) podjetnikov iz Reke, Bakra, Kraljevice in Senja.<sup>45</sup>

Leta 1893 je pridobil na moči zakonski predpis o subvencioniranju ladjarstva, kar je na Reki omogočilo, da so se ustanovile še nekatere javne trgovske in pomorske družbe. Kasneje, leta 1907, je prišlo do fuzije štirih manjših dalmatinskih pomorskih družb v eno samo večjo, to je pomorsko družbo Dalmatia (Società anonima austriaca di navigazione a vapore Dalmatia). Uprava te družbe je bila v Trstu. Vzdrževala je obalne proge v severni in srednji Dalmaciji in tri proge s Trstom.<sup>46</sup> Združitev teh manjših pomorskih družb v večjo predstavljajo dejansko prvo pomembnejšo združitev hrvaškega kapitala v pomorski linijski plovbi. Ker je pri vseh teh družbah sodeloval tudi Josip Gorup, lahko trdimo, da gre tukaj za koncentracijo hrvaškega in slovenskega kapitala.

Leta 1896 je bil Josip Gorup eden izmed direktorjev anonimne ogrske družbe za pomorsko ladjarstvo Oriente (Società anonima ungherese di armamento marittimo "Oriente") na Reki. Ta položaj je obdržal vsaj še naslednje leto 1897, potem pa ga v arhivskih podatkih ni več zaslediti. Predvidevamo lahko, da zaradi pre zaposlenosti ni več kandidiral za to funkcijo, delnice je obdržal vse do svoje smrti. Na položaju člana direkcije ga je po smrti nasledil sin Milan.

Leta 1906 naj bi Gorup svoje premoženje razdelil med svoje sinove. Ali je do tega prišlo in kolikšno je bilo to premoženje, avtorici ni znano in tega v prispevku ne obravnava. Predvideva se lahko, da je bil to večji delež. Ali je bil večji od tistega, ki ga je ob smrti 25. aprila 1912 na Reki zapustil vsem svojim petnajstim dedičem, ni mogoče ne pokazati in ne pojasniti. Jasno pa lahko zapišemo, da je svojim dedičem zapustil delnice štirih pomorskih družb. Poleg 230 delnic družbe Ungaro-Croate in 439 delnic družbe Oriente je bilo v seznamu zapuščine tudi 100 delnic Dalmatie in 37 delnic Adrie. Zapuščina se je delila na 15 enakih deležev (14 otrok in žena). Tako naj bi vsak dedič dobil 15 delnic Ungaro-Croate, 29

Oriente, 6 Dalmatie in 2 Adrie. 6 delnic Dalmatie je bilo vredno 840 kron, vsaka torej 140 kron. Vsaka delnica Ungaro-Croate je bila vredna 1.000 kron, kar je na dediča skupaj zneslo 15.000 kron. Delnice Adrie so bile vredne 200 kron, skupaj jih je vsak dedič dobil v vrednosti 400 kron. Tudi delnice Oriente so bile vredne po 1.000 kron. Skupaj jih je vsakdo dobil v vrednosti 29.000 kron. Če seštejemo, je vsak dedič podedoval 45.240 kron od pomorskih delnic ter 1/15 deleža od 4 karatov Rečine, ki je ob prodaji znašal natanko 70.669,68 kron. Seštevek vsega Gorupovega pomorskega premoženja je znašal natančno 771.069,68 kron. 678.600 kron je znesla vrednost delnic v pomorskih družbah, natančno 70.669,68 kron jim je pripadlo od prodaje 4 karatov parnika Rečina, 21.800 kron pa je bila vrednost delnic pomorskih družb, ki jih niso mogli razdeliti in naj bi jih prodali.<sup>47</sup>

Za primerjavo lahko navedemo še oceno Gorupovega nepremičnega premoženja in na podlagi te finančne ocene stavb razumemo, kolikšna je bila dejansko vrednost pomorskega premoženja. Palača v mestnem središču Trsta na ulici Coroneo je bila ocenjena na 789.597 kron, malce več, kot je znašala vsa vrednost pomorskih delnic in ladjinega deleža skupaj. Druge hiše so bile veliko manj vredne: tista v Trstu na ulici Salice 117.470 kron, na ulici del Ronco le 39.94?, parcela v predmestju Ljubljane v Gradišču 122.536 kron, stavbni parceli na Rimski ulici in Gorupovi ulici v Ljubljani 175.683 kron, ter še ena stavbna parcela na Gorupovi ulici 72.559 kron. Stavbe in parcele v Trstu in Ljubljani so bile torej ocenjene na 1.317.756 kron.<sup>48</sup>

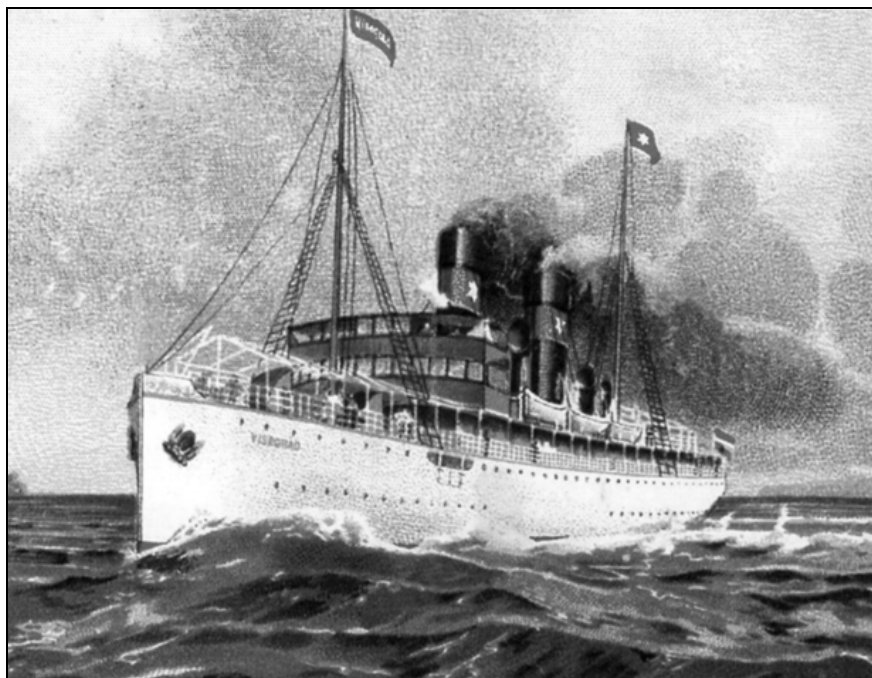
Sinovi Kornelij, Milan, Aleksander so nadaljevali očetovo delo in bili opazni akterji v pomorskem poslovanju. Da je svoje sinove Gorup poskušal dobro uvajati v svoje posle, nakazuje tudi povezava poslovnega sodelovanja njegovih sinov z njegovimi poslovnimi partnerji. To je najbolj razvidno pri

<sup>45</sup> *Pomorski leksikon*, str. 871.

<sup>46</sup> Kojić, *Osnovne karakteristike*, str. 160; *Pomorski leksikon*, str. 160.

<sup>47</sup> DAR, PR 3, III – 36/1912; Distinta ... al sig. cav. Cornelio Gorup 31. 12. 1912, Distinta ... Milan Gorup, 13. 7. 1912, Distinta ... al dr. Alessandro Gorup 12. 7. 1912; Distinta, 17. 1. 1913.

<sup>48</sup> DAR, PR 3, III – 36/1912, Nenaslovljen in nedatiran ter zelo poškodovan popis Gorupovih stavbnih parcel.



*Parnik Višegrad, ena najbolj poznanih ladij pomorske družbe Ungaro-Croata. Zgrajena je bila leta 1913 in ima značilne barve te ladijske družbe: bel ladijski trup, temno modra dimnika z rdečim pasom in belo šestokrako zvezdo na njem (Riječka luka, str. 37).*

solastništvu ladij, saj je bil Gustav Pongrac solastnik tako Gorupove ladje Rečina kot Kornelijeve ladje Triglav. Kaj pa se je zgodilo s podedovanimi delnicami? Milan, ki je posloval na Reki, je umrl zelo zgodaj, toda te delnice bi morala naslediti njegova družina. Enako je s Kornelijevim deležem. Na vprašanje, koliko je pobrala ali spremenila prva svetovna vojna, pa zaradi omejene raziskave ni mogoče pojasniti. Zagotovo je najdlje v Ungaro-Croati in po preimenovanju v Jadransko plovitvo deloval sin Aleksander. Nehote se pojavlja še vprašanje, ali so tudi drugi dediči oz. dedinje, mišljene so predvsem žena in hčerke, kaj bolj aktivno upravljale z delnicami pomorskih družb. Tudi njim je pripadel enak delež kot njihovim bratom. Vsekakor so jih na zapuščinski obravnavi zastopali možje. Hčerke so pooblaščale možje, da jih zastopajo v dednem postopku. Mogoče je, da so tudi one še naprej imele delnice, vendar se je lastništvo vodilo pod drugim imenom, čeprav so se tudi hčerke vselej podpisovale še z deklinškim priimkom *"nata Gorup de Slavinski"*. Pri dosedanjih raziskavah se poslovni vlogi dedinj ni posvečala pozornost. Morda pa te možnosti sploh niso imele. Gorupove hčerke po pričevanju ene izmed njih že pred poroko *"niso veljale"* veliko, saj je v Gorupovi *"biši vladal stari patriarhalni sistem, v katerem so sinovi veljali vse, hčere pa kolikor mogoče malo"*.<sup>49</sup> Kaže, da so namesto njih samih v skladu s

takrat veljavnimi družbenimi normami z njihovim premoženjem gospodarili njihovi možje. Ob poroki so dobile primerno doto, živele pa so v raznih krajih monarhije.

### Ladja Rečina

Edini znani primer, kjer se Josip Gorup direktno omenja kot ladjar posameznik, je njegovo solastništvo pri parni ladji Rečina. Delež na njej je kupil leta 1902 in mu ostal zvest vse do svoje smrti. Ladja je imela veliko solastnikov, Gorup pa je bil najprej s tremi, potem pa štirimi karati največji, ne pa tudi najpomembnejši. Med njegovimi partnerji so bili najvidnejši ladjarji reškega prostora in časa začetka 20. stoletja, kot so bili njegov kasnejši zet Sigismund Kopajtič, Gustav Pongrac iz Zagreba, Viktor Jenko iz Gorice, sinova uglednega hrvaškega ladjarja Venceslava Turkoviča, pa sin ladjarja Mateja Svrlljuge in drugi.

Pri parni ladji Rečini je veljal karatni sistem, ki je bil sicer značilen predvsem za lesene jadrnice. V tak karatni sistem so bili vključeni lastniki posameznih delov ladje. To so bili lahko posamezniki, lahko skupine posameznikov, lahko pa tudi posamezne družbe. Ena oseba je imela lahko več karatov na posamezni ladji, vendar pa je bil odnos med lastniki ali karatisti normiran in točno določen v medsebojnem dogovoru oz. pogodbi. Običajno je

<sup>49</sup> Bučić, *Josip Gorup*, str. 82, op. 35.

Tabela 2: *Lastništvo ladje Rečina leta 1902*<sup>50</sup>

| Število karatov | Ime in priimek lastnika oz. predstavnika konzorcija | Kraj rojstva | Domicil    | Državljanstvo |
|-----------------|---|--------------|------------|---------------|
| 2               | Copaitich Sigismondo fu Antonio, direktor           | Bakar        | Reka       | ogrsko        |
| 2               | Ploech Annibale fu Michele                          | Verona       | Reka       | ogrsko        |
| 1 1/2           | Bačić Raimondo fu Giuseppe                          | Grobница     | Reka       | ogrsko        |
| 1               | Pangravatz cav. Gustavo fu Guido                    | Ljubljana    | Zagreb     | ogrsko        |
| 1               | Turkovič Dragutin di Venceslav                      | Karlovac     | Karlovac   | ogrsko        |
| 1               | Turkovič Milan di Venceslav                         | Karlovac     | Karlovac   | ogrsko        |
| 1               | Ružič Girgio fu Giovanni                            | Kreglin      | Reka       | ogrsko        |
| 1               | Jenko Vittorio fu Edmondo                           | Gorica       | Reka       | ogrsko        |
| 1               | Pollich Matteo fu Giuseppe                          | Bakar        | Reka       | ogrsko        |
| 1/2             | Sterk Antonio fu Andrea                             | Reka         | Reka       | ogrsko        |
| 1/2             | Sodič Francesco fu Giacomo                          | Kostrena     | Kostrena   | ogrsko        |
| 1/2             | Sverljuga Antonio fu Matteo                         | Kraljevica   | Kraljevica | ogrsko        |
| 1/2             | Thianic Tommaso fu Matteo                           | Draga        | Draga      | ogrsko        |
| 1/2             | Baccarich Giovanni fu Antonio                       | Draga        | Draga      | ogrsko        |
| 1/2             | Baccarich Paolo fu Antonio                          | Draga        | Draga      | ogrsko        |
| 1/2             | Cheracci Antonio fu Gregorio                        | Reka         | Reka       | ogrsko        |
| 1/2             | Antič L. Andrea di Felice                           | Krasica      | Bakar      | ogrsko        |
| 1/2             | Andrianič C. Andrea fu Andrea                       | Bakar        | Bakar      | ogrsko        |
| 1/2             | Mariasevich Alessandro fu Bortolo                   |              | Reka       | ogrsko        |
| 1/2             | Batthyany Conte Teodoro di Sigismondo               |              | Budimpešta | ogrsko        |
| 1/2             | Paikurič Edoardo fu Andrea                          |              | Reka       | ogrsko        |
| 1/2             | Percich Nicolo fu Michele                           |              | Voloska    | avstrijsko    |
| 3 + 1           | Gorup Giuseppe fu Matteo                            | Slavina      | Trst       | avstrijsko    |
| 1               | Philipp Giovanni                                    |              | Eibiswald  | avstrijsko    |
| 1               | Gairard Delphina nata Samat                         |              | Bandel     | francosko     |

sistem funkcioniral tako, da je eden od lastnikov vodil administracijo ladje. Pri ladji Rečina je bil to najverjetneje direktor (Ungaro-Croate?) Sigismund Kopajtič. Po ustaljenem običaju, ki pa je bil zelo trden, je ta karatist naredil obračun dobitka po vsakem potovanju. Za to svojo nalogo je bil administrator plačan posebej, običajno z 1% bruto prihodka. Preostali del prihodka so razdelili med seboj glede na število karatov, ki so jih imeli posamezni lastniki. Ladjarji so večkrat dajali ladje v najem, ali pa so zanje v njihovem interesu v celoti skrbele na njih zaposlene posadke.

Za ladjo Rečina so v dokumentih navedeni prav vsi lastniki. Če v tabeli seštejemo vse deleže ladje, dobimo skupaj 24 karatov. Pokaže se, da gre tukaj za tipičen primer karatnega sistema. Tudi karate so tako kot drugo premoženje po smrti karatistov dedovali zakoniti dediči. Tako so npr. po smrti lastnika polovice karata Aleksandra Mariaševića leta

1902 na njegovo mesto vpisali šest njegovih dedičev. Vsak je dobil 1/12 karata. Leta 1903 je Gorup kupil še en karat na Rečini, tako da jih je skupaj imel štiri in to količino obdržal do svoje smrti. Pogodba o nakupu tega karata je bila podpisana na Reki 25. junija 1903 pod številko 4002-903. Ni pa zapisano, od koga ga je kupil. Vrednost teh štirih karatov je ob prodaji ladje leta 1912 znašala 70.669,68 kron.

Ladja Rečina je bila železna parna ladja na vijak in velja za eno prvih hrvaških parnih ladij, ki ji Hrvati pripisujejo zgodovinski pomen. Zgrajena je bila leta 1899 v Port Glasgowu. V morje je bila splovljena 13. marca 1899. Nosilnost je znašala 2535/1604 ton. Imela je 2488,91 BRT in 1599,77 NRT. Dolga je bila 95,54 m, široka 12,67 m, in visoka 6,35 m.<sup>51</sup> V register ladij dolge plovice je bila

<sup>50</sup> DAR, JU 9, sv. 240, sv. 241 (JU-9) = Pomorska oblast za Ugarsko Hrvatsko Primorje u Rijeki (Governo marittimo per Litorale Ungaro-Croata); sv. 241 je Upisnik Brodova duge plovitbe. Str. 217 – zapis o ladji Rečina. Imena lastnikov in kapitanov so zapisana v taki obliki, kot so v dokumentu. Če bi jih zapisali v izvorni obliki, bi lahko videli, da so bili večinoma slovanskega porekla.

<sup>51</sup> DAR, JU 9, sv. 240, sv. 241 (JU-9) = Pomorska oblast za Ugarsko Hrvatsko Primorje u Rijeki (Governo marittimo per Litorale Ungaro-Croata); sv. 241 je Upisnik Brodova duge plovitbe. str. 217 – zapis o ladji Rečina. AM ungherese 1902, str. 219; AM ungherese 1903 str. 223; AM ungherese 1904, str. 221; AM ungherese 1905, str. 247; AM ungherese 1907, str. 209; AM ungherese IX 1908, str. XX; AM ungherese 1909, str. XXIX; AM ungherese 1910, str. XXVII; AM ungherese, 1911, str. XXVII; AM ungherese 1912, str. XXVII.



*Vrvež na pristaniški obali, v ozadju Gorupov hotel Evropa  
(Riječka luka, str. 294).*

vpisana 14. maja leta 1899 pod številko 2689/1899. Njeno matično pristanišče je bila Reka, plula pa je pod avstro-ogrsko zastavo in pod signalom J. Q. N. S. Registrirana je bila za 19 članov posadke in kapitana. Tudi na njej se je število posadke spreminjalo v skladu s potrebami vsakokratnega potovanja. Kasneje je bilo trikrat zabeleženo le 9 članov posadke. Komandanti ladje so se po posameznih potovanjih večkrat menjali. V registru jih je navedenih več. Prvi komandant je bil Tomaž Tianić, sin (pokojnega) Mateja, ki je bil z ½ karata tudi njen solastnik. Sledili mu je Anton Antić iz Bakra, sin solastnika Rečine Andreja Antića. Po dvakrat sta Rečini poveljevala Dragimir Randić, sin Andreja, in Colazio Natale, sin Casua iz Trsata. Paolo Gercchtshammer, sin Gaspara, iz Bakra, Colazio Natale in Svilokar Vladimir, sin (pokojnega) Jožefa, pa so pluli po enkrat.

Leta 1914 v uradnih pomorskih analih ladje ni več zapisane. Sklep o prodaji Rečine je padel že pred Gorupovo smrtjo, prodajni postopek pa je

sovpadel ravno z Gorupovo smrtjo in zapuščinskim postopkom. S prodajo so izpolnili sklep lastnikov ladje, ki so ga sprejeli na seji konzorcija parnika Rečina 20. maja leta 1911. Seja konzorcija se je odvijala v prostorih družbe Ungaro-Croata ob 11. uri dopoldne. Predsedoval ji je Sigismund Kopajtić, prisotni pa so bili tudi drugi lastniki. Obravnavali so bilanco iz leta 1910, ki ni bila najboljša. Odločili so se, da ladjo prodajo, čim se pokaže priložnost. Pooblastili so direktorja Kopajtića, da izvede prodajni postopek.<sup>52</sup> Dne 11. marca 1912 je Sigismund Kopajtić pisal Gorupovim na Reko. Obvestil jih je, da mu je končno uspelo prodati njihov skupni parnik Rečina. Za skupni znesek 430.000 kron ga je kupila dubrovniška pomorska družba Naprijed. Plačilo naj bi bilo izvršeno ob predaji ladje. Zaprošil jih je, da naj mu "polnopomagajo" (s pooblastili?), tako da bi lahko čim prej podpisal kupoprodajno pogodbo.

<sup>52</sup> DAR, PR3, Predmet III-36/1912, kut. 283 /Pr-3 = Okružni fond Reka, Tribunale Civile e Penale Fiume; Protocollo della seduta...

Čim bo izterjal denar, pa jim bo pripadajoči znesek poslal preko bančnih nakaznic.<sup>53</sup>

Sigismund Kopajtič plemeniti Bakarski (Žig-mund, Žiga) je bil direktor ladje Rečina, njen so-lastnik, istočasno pa tudi Gorupov zet, mož Gorupove hčerke Jože. Rojen je bil v Bakru leta 1853, umrl je v Rimu leta 1925. Bil je kapetan dolge plovbe in najbolj znan član bakarske plemiške družine Kopajtič. Bil je pobudnik pomorskega razvoja v Bakru in konzul kraljevine Norveške na Reki. Leta 1910 mu je cesar Franc Jožef I podelil plemiški naslov, grb in predikat *de Bakar*. Bil je eden izmed tistih, ki so 1891 osnovali Ungaro-Croato, od leta 1898 dalje pa je bil tudi njen predsednik. Leta 1895 je osnoval pomorsko družbo za prosto plovbo Sigismund Kopajtič i drugovi, v kateri so bili Gustav Pongrac, Hanibal Ploech, Milan Turković, Mate Polić in drugi, najverjetneje tudi Josip Gorup. To so vse ljudje, ki jih najdemo tudi med lastniki ladje Rečina, veljajo pa za najmočnejše in najpomembnejše hrvaške oz. ogrske ladjarje. Ker je imel Gorup tudi največji delež ladje (4 karate) ga, v primerjavi z naštetimi ladjarji, dokazljivo lahko uvrščamo med pomembnejše pomorske podjetnike tistega časa. Vsekakor pa tukaj ni mogoče spregledati dejstva, da sta se prek poroke v družinsko skupnost povezala dva zelo močna in pomembna poslovna partnerja – Josip Gorup in Sigismund Kopajtič. Lahko predvidevamo, da je tudi darežljivi Gorup svoje poslovno delovanje povezoval in krepil z družinskimi vezmi ter vplival na poroko svoje hčerke Jože z devetnajst let starejšim Sigismundom Kopajtičem. Joža je bila hči iz prvega zakona in je bila rojena leta 1874. V času poroke je bila stara že 34 let, kar je v tistem času za mladoporočenko predstavljalo že visoko starost. Verjetno se prej zaradi telesne pohabljenosti (imela je grbo) ni uspela poročiti. Sigismund Kopajtič in Joža Gorup sta se poročila leta 1908. Po poroki sta živela na Sušaku in imela sina Aleksandra.<sup>54</sup>

Po prvi svetovni vojni je Kopajtič ostal v pomorstvu. Bil je utemeljitelj in predsednik novoustanovljene Jadranske plovitve na Sušaku. Leta 1925 je Jadranska plovitva za svojo floto kupila ladjo, ki je bila zgrajena leta 1904 v Middlesbroughu za ladjarja R. McAndrewa & Co. iz Glagowa. Do nakupa je prišlo kmalu po smrti predsednika družbe Sigismunda Kopajtiča. Zato so ladjo v spomin nanj in v znak spoštovanja poimenovali z njegovim imenom. Ladja Žiga Kopajtič je pod tem imenom plula še po prenovi in kasneje tudi pod zastavami drugih družb.<sup>55</sup>

Dolga leta je bil strokovni javnosti zanimiv podatki, da je Josip Gorup leta 1905 začel pripravljati prostor na Skalajah Sv. Petra v Izoli, ki naj bi bil na-

menjen ladjedelnici. Tam naj bi gradili manjše ladje, primerne za obalno plovbo.<sup>56</sup> Vseskozi se je sicer pojavljalo vprašanje, ali gre v tem primeru za znanega reškega poslovneža Josipa Gorupa ali morda za kakšnega drugega z enakim imenom. Po eni strani je nekoliko nelogično, da bi tak poslovnež vlagal svoj kapital v tako majhno mesto, kot je bila Izola, po drugi pa je to zelo razumljivo. Izola je bila vendarle zaradi močne predelovalne industrije najpomembnejše istrsko industrijsko središče, na skalah Sv. Petra pa je delovalo tudi termalno kopališče. Oboje, industrija in turizem, bi bila dobra razloga za morebitno Gorupovo vlaganje v tamkajšnje okolje. Ob ponovno odkritem dokumentu iz arhivskega fonda Občine Izola pa se je izkazalo, da gre v tem primeru za drugega Josipa Gorupa, stanujočega v ulici Vespucci v Trstu. Bil je konstruktor, ladijski graditelj za ladje male kabotaže. Zaposlen je bil v Ladjedelnici sv. Marka v Trstu v Stabilimento Tecnico Triestino. Izolsko občino je prosil, da bi mu to zemljišče prodali. Občina prošnji ni ustregla in mu zemljišča ni prodala.<sup>57</sup> Josip Gorup se omenja tudi kot delničar ladjedelnice sv. Marka tržaškega Tehničnega zavoda. Tudi v tem primeru se postavlja vprašanje, ali gre za istega Josipa Gorupa, ali kakšnega drugega.

#### Ivana Muha, rojena Gorup<sup>58</sup>

Ivana Gorup, poročena Muha (Ivanka Gorup Mucha) je bila Josipova sestra. Bila je najmlajša izmed petih otrok. Rojena je bila leta 1849. Josip je bil najstarejši in je bil rojen leta 1834, Andrej leta 1836, Marija 1840 in Franc 1843. Ivana Gorup se je poročila z Eduardom Mucho. Miroslav Pahor je menil, da je bil njen mož doma iz ene od briških vasi na robu furlanske nižine, po zapisu imena iz zaročne vizitke, pa lahko sklepamo, da gre najverjetneje za Čeha. *"Ivanka Gorup-ova in Eduard Mucha, zaročena"*, je zapis, ki se je lepo ohranil.<sup>59</sup> Ni pa datiran, tako da nam vir ne nakaže niti približnega datuma poroke.

Njeno vlogo, kljub pomanjkanju podatkov, ocenjujemo kot zelo pomembno ali vsaj zelo zanimivo. Morala je biti zelo podjetna, saj jo kot predstavnico ženskega spola zasledimo na seznamih lastnikov ladij. Ali je Ivana ladjo podedovala po možu ali jo je kupila sama, ni znano. Pahor pravi, da si je ladjo kupila s svojo doto. Je pa zanimivo, da je edina predstavnica Gorupov, če izvzamemo Kalistra, ki je

<sup>56</sup> Terčon, *Z barko v Trst*, str. 104–105.

<sup>57</sup> PAK, fond Izola, fasc. XLV III, leto VII/2. Prošnja Giuseppe Gorup, costruttore 23. 7. 1905, piano di situazione, 14. 7. 1905, Odgovor Municipio di Isola 15. 1. 1906.

<sup>58</sup> Pahor, *Sto let slovenskega ladjarstva*, str. 17, 31–32; AM 1878–1890; Dokumentacija PMSMP; Bučić, *Josip Gorup*, str. 76, op. 1.

<sup>59</sup> Fotografija zaročne listine, ki mi jo je prijazno posredovala Vesna Bučić, za kar se ji lepo zahvaljujem.

<sup>53</sup> DAR, PR3, Predmet III-36/1912, kut. 283 /Pr-3 = Okružni fond Reka, Tribunale Civile e Penale Fiume.

<sup>54</sup> Bučić, *Josip Gorup*, str. 84.

<sup>55</sup> Barbalič, Marendić, *Onput, kad smo partili*, str. 84–85.





Model briga *Aurora M.*, ki ga je imela v svoji lasti Ivana Muha, rojena Gorup. Model je bil izdelan v modelarski delavnici PMSMP v letih 1969–1970, inv. št. 5190/P 2522.

bila lastnica cele ladje, to je vseh 24 karatov. Žal ne vemo, ali je bila morda tudi ona deležna vsaj malo drobtinic iz ogromnega stričevega premoženja ali pa morda celo kakšnega bratovega finančnega darila ali vsaj podpore (kar bi bilo seveda pošteno in korrektno), ali je morda do lastništva ladje prišla samo z moževo pomočjo ali celo le kot dedinja po njegovi smrti. Vsekakor pa je že dejstvo, da je kot slovenska podjetnica delovala v Trstu, vredno vse pozornosti.

Ivana Muha je bila leta 1878 lastnica 24 karatov brika *Aurora M.* Brik z nosilnostjo 334 ton je bil zgrajen leta 1866 na Malem Lošinju. Z njim je poslovala vsaj 16 let vse do 1884, ko je zadnjič zapisano njeno ime.<sup>60</sup> Brik (it. brick) je po razširjenosti na področju Jadrana in cenjenosti med pomorci zasedal ugledno mesto v družbi barkov in brigantin, namenjen pa je bil hitrim prevozom. Te tovrne jadrnice so bile običajno dolge do 32 m in imele so nosilnost od 100 do 370 ton. Imele so dva jambora, veliko križnih jader in koš na jamboru. Obvladovanje velikega števila jader je narekovalo veliko število posadke, ki je štela od 11 do 17 članov. Prav velike posadke in s tem povezani stroški so bili vzrok, da so brike začeli opuščati med prvimi, njihovo mesto pa so še pred parniki prevzele druge jadrnice.<sup>61</sup>

### Kornelij Gorup kot ladjar

Kornelij Gorup (Cornelio) je bila najstarejši Gorupov sin. Rojen je bil v Zakamnu 12. septembra

1868, umrl pa v Trstu 8. julija 1952. Oče ga je že zgodaj uvedel v svoje posle v Trstu, kjer je Kornelij vseskozi živel in deloval. Leta 1897 se je poročil s hčerko tržaškega advokata Albertino pl. Volpi in imel z njo pet otrok. V času prve svetovne vojne je bil v Trstu konzul kraljevine Srbije.<sup>62</sup>

Kornelij je z začetimi posli nadaljeval in postopoma prevzemal vodstvo celotnega družinskega premoženja. Bil je eden močnejših delničarjev in član nadzornega sveta ladijske družbe Austro-Americana v Trstu. Ta družba je veljala za drugo najmočnejšo avstrijsko oziroma tržaško ladijsko družbo, takoj za Avstrijskim Lloydom. V njeno upravo je po letu 1890 uspelo priti tudi bratoma Kalistu in Albertu Kozuliću, ki sta se iz Malega Lošinja preselila v Trst. Do njunega prihoda so imeli v tej družbi pretežni delež dunajski in angleški trgovci. Ko so leta 1903 odšli iz družbe angleški delničarji, sta Kozulića skupaj z drugim tržaškim kapitalom, tudi Gorupovim, združila svojo družbo z Austro-Americano v enotno pomorsko družbo pod imenom Unione Austriaca di navigazione già Austro-Americana e fratelli Cosulich. Leta 1913, v letu tik pred prvo svetovno vojno, ko je Trst doživel svoj pomorski višek, je družba štela 34 parnikov z 218.000 tonami nosilnosti. Prevažala je predvsem na progi Evropa-Amerika. Z ladjami te družbe je v Ameriko odpotovalo tudi veliko slovenskih izseljencev, ki so v deželi sanj iskali boljši zaslužek in boljše življenje.<sup>63</sup>

Kornelij Gorup je bil ladjar v pravem pomenu besede. Imel je delež na dveh parnikih, na parniku Triglav in parniku Pečine. Parniki<sup>64</sup> so bili plovila

<sup>62</sup> Bučić, *Josip Gorup*, str. 83–84.

<sup>63</sup> Austro-Americana = Unione Austriaca di navigazione già Austro-Americana, Trst; Austro Americana & Cosulich = Unione Austriaca di navigazione già Austro-Americana & fratelli Cosulich società anonima in Trieste. Bonin, Čeh: *Slovenci in pomorstvo*, str. 58.

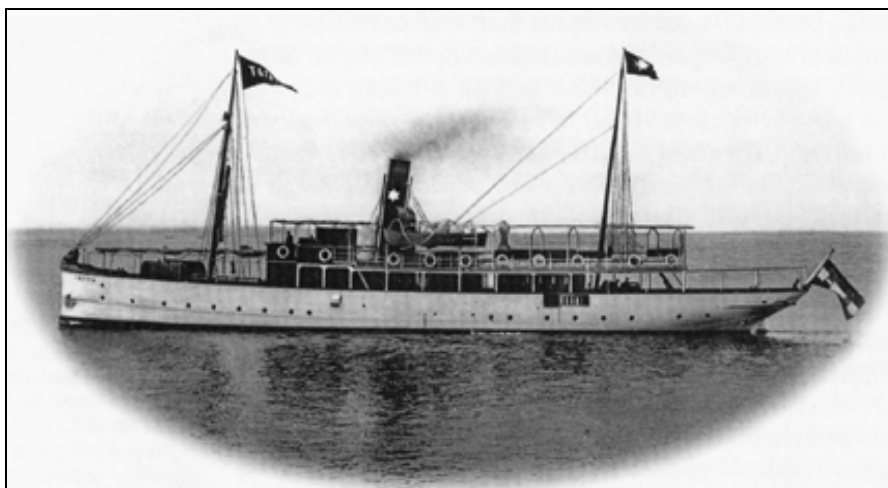
<sup>64</sup> Poluradna zgodovina parnega pomorstva se začne z Robertom Fultonom (1765–1815, Pennsylvania, ZDA, zlatar in urar) in njegovo parno ladjo Clermont leta 1807. Leta 1787 je odpotoval v Anglijo, kjer je spoznal Jamesa Watta, ki je bil v tem času pri koncu izpopolnjevanja parnega stroja. Od tedaj dalje se je Fulton posvečal ladijski mehaniki. Potem se je preselil v Pariz, kjer je 1801 ponudil Napoleonu, da bi mu pri njegovem osvajanju Anglije pomagal s prevajanjem vojske prek kanala na splavih, ki bi jih poganjali stroji. 1803 je izvedel prvi poskus na Seni, ki pa ni uspel. Ladja na parni pogon se je takrat prepolovila in potonila. Pravzaprav se je ideja o izkoriščanju moči parnega stroja za pogon ladje rodila veliko pred Fultonovim uspešnim poskusom leta 1807. Njegov uspeh je v bistvu samo nekakšna zaključna faza niza eksperimentov različnih raziskovalcev in izumiteljev ter nekakšna odskočna deska za vse nadaljnje eksperimente in gradnje velikih parnikov. Najbolj poznana graditelja parnih strojev na svetu v tem obdobju sta bila James Watt in Matthew Boulton. Watt je bil konstruktor in izdelovalec, Boulton pa bogat industrijalec, ki je financiral tudi prvi parni stroj, katerega je Watt uspešno končal 1766. V Fultonovo ladjo je bil tako vgrajen stroj, ki ga izdelalo prav Boultonovo podjetje. Kojić, *Propast brodarstva*, str. 16–17, op. 16 in 17.

<sup>60</sup> AM 1878, str. XXVIII; AM 1879, str. XXVIII; AM 1880, str. XXIX; AM 1881, str. IV; AM 1882, str. XXVIII; AM 1883, str. XXX; AM 1884, str. XXX.

<sup>61</sup> Terčon, *Z barko v Trst*, str. 110.

Tabela 3: *Kornelij Gorup v pomorskih družbah, Trst*<sup>65</sup>

| leto | ime            | Družba                      | funkcija       | vir               |
|------|----------------|-----------------------------|----------------|-------------------|
| 1906 | Cornelio Gorup | Austro Americana & Cosulich | Nadzorni odbor | AM 1906, str. 173 |
| 1907 | Cornelio Gorup | Austro Americana & Cosulich | Nadzorni odbor | AM 1907, str. 168 |
| 1911 | Cornelio Gorup | Austro Americana            | Nadzorni odbor | AM 1911, str. 204 |
| 1912 | Cornelio Gorup | Austro Americana            | Nadzorni odbor | AM 1912, str. 211 |
| 1913 | Cornelio Gorup | Austro Americana            | Nadzorni odbor | AM 1913, str. 211 |



*Parnik pomorske družbe Ungaro-Croata Tatra, ki je bil zgrajen leta 1905. Po sporazumu Trumbić Bertolini je ladja pod imenom Triglav plula v sestavi Jadranske plovitve d. d. Sušak (Riječka luka, str. 116).*

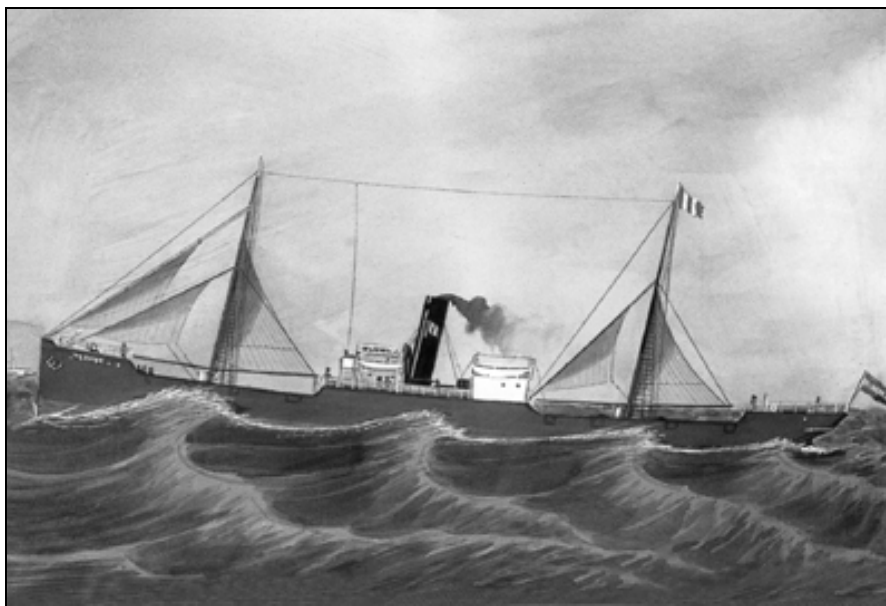
na paro (bastimenti a vapore). Zgrajeni so bili najprej iz lesa, potem so imeli železno konstrukcijo, kasneje pa so bili v celoti iz železa. Njihov pogon je bilo ali kolo ali ladijski vijak. Bili so zelo različnih dimenzij ter z večjo in manjšo nosilnostjo. Manjše ladjedelnice, tudi tiste ob istrski in kvarnerski obali, so še dolgo časa po uveljavitvi parnega stroja, prisegale na leseno gradnjo parnih ladij. To je bil še vedno čas, ko se železo še ni povsem ni uveljavilo in je bilo zaradi tega potrebno dokazovati, da ima kot gradbeni material prednost pred lesom. Nagli napredek tehnike v svetovnem merilu pa je povzročil, da so parniki hitro zastarali in so stalno gradili novejši in bolj izpopolnjeni. Pri tem so prednjačili Angleži, ki so bili najboljši in najhitrejši pri tehničnem izboljševanju in izpopolnjevanju ladjedelnstva. Istočasno so tudi zmanjševali stroške in skrajševali čas, ki je bil potreben za izgradnjo parnikov. Da bi lahko zmanjševali stroške plovbe, so pove-

čevali tonažo. Ta trend je kasneje postal zakonitost v ekonomiji ladjarstva, tudi avstro-ogrskega.<sup>66</sup>

V kontekstu tega prispevka je pomembnejši parnik Triglav, saj je bil Kornelij Gorup njegov večinski lastnik. 13 karatov železne parne ladje Triglav je kupil leta 1901. Ladja je bila zgrajena v Trstu leta 1898 in to na pobudo Kornelija Gorupa in še drugih desetih ladjarjev. V Trstu je parnik imel tudi svoj sedež oziroma luko pripadnosti. Ladjo je pred oblastmi in poslovnimi partnerji zastopal Gorup sam. Ladjo je poganjal ladijski vijak, imela je 575/115 konjev, dolga je bila 63,44 m, visoka 9,60 m in široka 4,72 m. Njena nosilnost je znašala 992/618 ton. Štela je 13 članov posadke. 13 karatov je posedoval vse do leta 1909, ko je zadnjič zapisan kot solastnik ladje. Leta 1903 je 2 karata na parniku Triglav kupil tudi poslovni partner Josipa Gorupa Gustav vitez Pongrac iz Zagreba. Leta 1907 se je med lastniki ponovno zgodila sprememba. Poleg 13

<sup>65</sup> Pahor, *Sto let slovenskega ladjarstva*, str. 31–32; AM 1906–07, 1911–1913; Dokumentacija PMSMP.

<sup>66</sup> Terčon, *Z barko v Trst*, str. 143.



*Parnik Pečine. 1 karat je bil v lasti Kornelija Gorupa (Barbalić, Marendić: Onput, kad smo partili, str. 49).*

karatov Kornelija Gorupa in 2 karatov Gustava Pongraca so tedaj zavedeni še Tripković in še 24 solastnikov (Ditta Tripković rapp. E altri 24 comproprietari). Ladjo oziroma svoj delež je Kornelij Gorup prodal Tripkoviću, najverjetneje leta 1909 ali 1910.<sup>67</sup>

Drugi parnik, pri katerem je kot solastnik svoje pomorske posle vršil Kornelij Gorup, je bil parnik Pečine. Leta 1901 je Gorup stopil v poslovne stike s tržaško družbo Mimbelli, ki je tedaj kupila parnik Pečine. Njegov delež je bil samo en karat. Po Pahorjevih podatkih naj bi prav Kornelij Gorup družbi priskrbel še enajst družabnikov, ki so skupaj odkupili devet karatov.<sup>68</sup> Parnik Pečine je bila železna parna ladja na vijak, ki je bila zgrajena v Stockholmu leta 1900. Imela je 1010/202 konjev. Tehnični podatki ladje so bili: dolžina 87,77 m, širina 12,74 m, višina 5,77 m. Nosilnost je znašala 2296/1463 ton. Na njej je bilo zaposleno 20 članov posadke. Svoj delež na ladji, zgoj 1 karat, je Kornelij Gorup kupil leta 1902 in ga obdržal vse do leta 1910.<sup>69</sup> V internetnih seznamih madžarskih ladij najdemo tudi ladjo Pečine, in to v lastništvu družbe L. Cossulich v letih 1900–1909.<sup>70</sup>

Po pričevanjih je Josip Gorup prvorojenega sina Kornelija v poslovnih zadevah vselej postavljaj na prvo mesto. Naredil je tudi oporoko, po kateri naj bi večino premoženja dedoval najstarejši Kornelij, vendar pod pogojem, da bi poskrbel za vse družinske člane. Ker pa je opazil sinovo gospodovalnost in pohlep, in izvedel, da ima še nepoštene posle, si je premislil in hudo razočaran to oporoko razveljavil. Prišlo je celo do sodnega procesa, v katerem je bil udeležen Kornelij. Pred zaporno kaznijo ga je rešila prva svetovna vojna.<sup>71</sup> Bratje in sestre se s Kornelijem niso razumeli. Zapuščinska dokumentacija pravi, da ga v zapuščinski obravnavi bratje in sestre niso sprejeli medse v upravni odbor, ki so ga ustanovili zaradi urejanja dediščine po očetovi smrti. Seveda ga niso mogli spregledati in so si potem z njim skladno z dednim pravom enakovredno razdelili premoženje. V tem upravnem odboru so bili Milan, Vladimir in Aleksander Gorup, ki so morali poskrbeti za premoženje v avstrijskem delu države, za premoženje na Reki pa jim je pomagal še svak Felix Meynier.<sup>72</sup> Lastnik reške tovarne papirja Francoz Felix Meynier je bil mož Gorupove hčerke Marije (Trst, 1871 – Reka, 1956), s katerim se je poročila 1894 na Reki in z družino živela v pritličju

<sup>67</sup> AM 1901, str. XXX; AM 1902, str. XXXII; AM 1903, str. XXXVI; AM 1904, str. XXXIV; AM 1905, str. XXXV; AM 1906, str. XXXIV; AM 1907, str. XXXIV; AM 1909, str. XXXIV.

<sup>68</sup> Pahor, *Sto let slovenskega ladjarstva*, str. 30.

<sup>69</sup> AM 1902, str. XXIX; AM 1903, str. XXXII; AM 1904, str. XXX; AM 1905, str. XXXI; AM 1906, str. XXVIII; AM 1907, str. XXX; AM 1908, STR. XXIX; AM 1909, str. XXIX; AM 1910, str. XXI.

<sup>70</sup> <http://www.papernet.hu/?t=tengeri&l=list&lang=eng>, podatki z dne 15. 9. 2006.

<sup>71</sup> Bučić, *Josip Gorup*, str. 84, op. 43. Citat: Milena Fiorese v svojih spominih piše, da je "v začetku bil oče navdušen nad tem, kako dobro Kornel vodi njegove posle in mu je vse prepuščal; toda Kornelov pohlep, skopost in morda tudi od Perghoferjevih podedovana norost, vse to ga je zapeljalo, da je izgubil mero in cilj, in se podal v nepoštene posle. Prišlo je celo do sodnega procesa, in če ne bi prišlo do vojne, bi bil moral v zapor..."

<sup>72</sup> DAR, PR 3, III – 36/1912; Contratto di mandato, Fiume 28 Maggio 1912.

Tabela 4: Milan Gorup v pomorskih družbah, Reka<sup>73</sup>

| leto | ime               | Družba        | funkcija       | vir               |
|------|-------------------|---------------|----------------|-------------------|
| 1906 | Milan Gorup       | Ungaro-Croata | Nadzorni odbor | AM 1906, str. 177 |
| 1907 | Milan Gorup       | Ungaro-Croata | Nadzorni odbor | AM 1907, str. 172 |
| 1908 | Milan Gorup       | Ungaro-Croata | Nadzorni odbor | AM 1908, str. 170 |
| 1909 | Milan Gorup       | Ungaro-Croata | Nadzorni odbor | AM 1909, str. 176 |
| 1910 | Milan Gorup       | Ungaro-Croata | Nadzorni odbor | AM 1910, str. 176 |
| 1911 | Milan Gorup       | Ungaro-Croata | Nadzorni odbor | AM 1911, str. 208 |
| 1912 | Milan Gorup       | Ungaro-Croata | Nadzorni odbor | AM 1912, str. 214 |
| 1913 | Milan Gorup       | Ungaro-Croata | Nadzorni odbor | AM 1913, str. 214 |
| 1913 | Milan vitez Gorup | Oriente       | Član direkcije | AM 1913, str. 215 |

družinske hiše na Mlaki.<sup>74</sup> Pogodbo o upravnem odboru je podpisalo 14 dedičev, vsi razen Kornelija. Se je pa Kornelij, tako kot polsestri Štefanija in Natalija ter nečak Rudolf Brosch, ki ga je zastopal njegov oče, kapitan korvete Rudolf Brosch, odpovedal pohištvu in umetninam v vili Gorup. Strinjal se je, da to ostane v popolni lasti njegove mačehe, vdove Klavdije, in da se teh premoženj pri dedovanju ne upošteva in se jih ne zapiše v seznam premoženj dediščine, ki jo bodo delili.

Od pomorskega premoženja je po očetovi smrti podedoval 1/15 tega premoženja: 15 delnic Ungaro-Croate, 29 Oriente, 6 Dalmatie in 2 Adrie, enako kot drugi dediči. Skupna vrednost delnic je znašala 45.240 kron, pripadla pa mu je tudi petnajstina štirih karatov parnika Rečina v vrednosti 4.711 kron. V dokumentih je točno določeno tudi, kdaj začne teči dividende za podedovane delnice. Za Adrio so mu začele teči že z letom 1911, za Dalmatio od leta 1909, za Orient leta 1912 in za Ungaro-Croata leta 1912. Predvidevamo lahko, da je Kornelij Gorup s tem premoženjem v skladu s političnimi in gospodarskimi spremembami, ki jih je prinašal čas, dobro gospodaril.

### Milan Gorup

Drugorojeni sin Milan se je rodil v Trstu leta 1870 in živel na Reki. Leta 1894 se je poročil s svojo sestrično Amalijo Gorup (1871–1948), hčerko očetovega brata Franca Ksaverija Gorupa. Na Reki so se jima rodili trije otroci. Po poroki mu je oče daroval majhno vilo v bližini družinskega doma. Milan jo je potem temeljito predelal in v njej živel z družino. Po zgodnji moževi smrti (1914) se je Amalija preselila v Ljubljano. Milan se je uveljavil kot trgovec, tovarnar in bil kot predsednik in podpredsednik raznih družb in bank zelo cenjen v reških elitnih krogih.<sup>75</sup> Ne moremo pa se izogniti

dejstvu, da je Gorup očitno vplival na poroke svojih otrok. Zagotovo je vplival na poroke hčerke Jože z ladjarjem Kopajtičem. Sin Milan se je poročil z bratovo hčerko, s sestrično Amalijo. Amalija naj bi se na željo staršev poročila z Milanom. Gre za poroko med sorodnikoma. Zagotovo to ni bila poroka iz ljubezni. Toda zakaj taka poteza? Ali je ta veza pomenila način Josipa Gorupa, da se bratu na nek način odkupi in prek poroke omogoči socialno varnost in vstop v višji družbeni sloj? Josip Gorup je bil v družbi zelo spoštovan mož, tudi zaradi svoje darežljivosti in dobrotnosti. V kolikšni meri pa je pomagal svoji družini – staršem in bratoma ter sestrama? Če je po stricu podedoval in oplemenitil tako veliko premoženje, koliko in kaj so imeli njegovi svojci od tega?

Milan Gorup je bil v prvem desetletju 20. stoletja član industrijske sekcije reške Trgovinske in industrijske zbornice. Ko naj bi leta 1906 Josip svoje premoženje razdelil med svoje sinove, je Milan postal član nadzornega odbora v družbi Ungaro-Croata, Josip pa je bil še naprej član direkcije. Prav tako naj bi Milan nasledil očeta v družbo Oriente, kjer je bil član nadzornega odbora in od leta 1907 eden izmed direktorjev (član direkcije) te družbe. Delnice pa je Josip obdržal pri tej družbi še naprej. Po očetovi smrti je podedoval 15 delnic Ungaro-Croate, 29 Oriente, 6 Dalmatie in 2 Adrie, enako kot drugi dediči. V skupni vrednosti je podedovani pomorski delež pomorske delnice znašal natanko 45.240 kron. Milan je umrl leta 1914 razmeroma mlad v Arosi v Švici, ko se je šel tja zdraviti zaradi tuberkuloze, in le dve leti za očetom. Njegovi dediči so bili žena Amalija in trije mladoletni otroci. Ne vemo pa, kako so potem oni upravljali s pomorskim premoženjem.

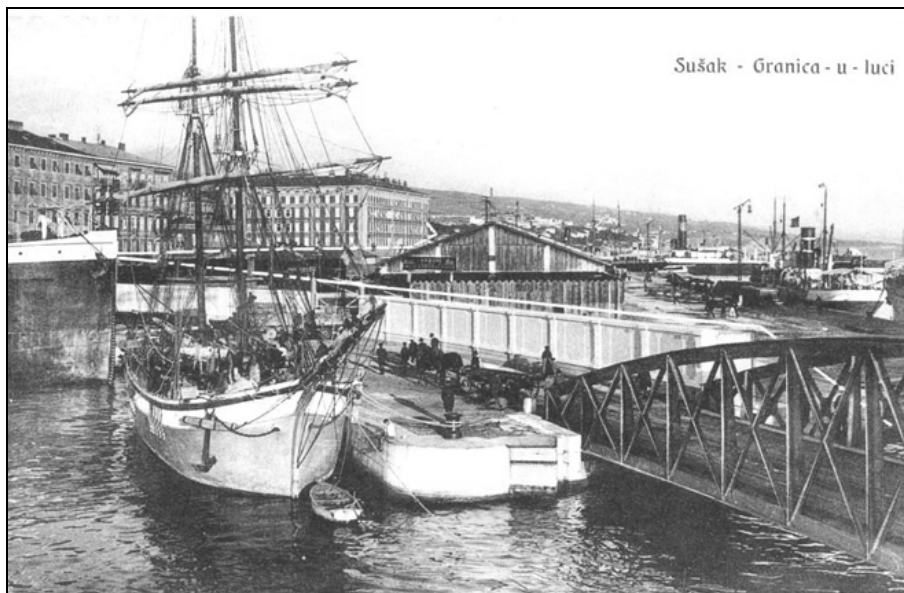
### Aleksander Gorup

Aleksander Gorup (Alessandro) je bil najmlajši sin Josipa Gorupa. Rojen je bil na Reki leta 1886 in tam tudi živel vse do svoje smrti leta 1949. Najprej je obiskoval hrvaško gimnazijo na Sušaku, nato pa

<sup>73</sup> Pahor, *Sto let slovenskega ladjarstva*, str. 31–32; AM 1906–1913; Dokumentacija PMSMP.

<sup>74</sup> Bučić, *Josip Gorup*, str. 84.

<sup>75</sup> Prav tam.



*Meja med Jugoslavijo in Italijo v reško-sušaškem pristanišču  
(original hrani PMSMP, inv. št. 1405).*

na Dunaju študiral pravo. Po očetovi smrti je poleg nepremičnega premoženja tako kot drugi podedoval še 15 delnic Ungaro-Croate, 29 Oriente, 6 Dalmatie in 2 Adrie ter petnajstino 4 karatov parne ladje Rečina. Po smrti brata Milana je njegovo ime leta 1914 zaslediti v Ungaro-Croati, leta 1917 je postal član direkcije te družbe, leta 1918 pa je izvoljen v njen izvršni odbor. Po prvi svetovni vojni se je Ungaro-Croata preimenovala v Prekomorsko plovitvo, ta pa v Jadransko plovitvo.<sup>76</sup> Družba je svoj sedež iz Reke preselila na Sušak in postala ena pomembnejših jugoslovanskih pomorskih družb med obema vojnoma. Aleksander Gorup je s svojim kapitalom Ungaro-Croate pristopil v novo družbo. Tej se je pridružila še družba Oriente (Società anonima ungherese di armamento marittimo "Oriente"). Medtem ko je bil Sigismund Kopajtić predsednik Jadranske plovitve, je bil Aleksander Gorup njen podpredsednik. Vez Gorup – Kopajtić se je nadaljevala tudi po prvi svetovni vojni, ko sta se po političnih razmejitvah spremenila tudi položaj in vloga nekdanjih avstro-ogrskih pomorskih družb.

V prvi svetovni vojni je pomorstvo reškega področja utrpelo dokaj velike izgube. Velik del Adričnih ladij in drugih reških družb je ostal izven domačih luk. Z dogovorom Trumbić-Bertolini ter izhodišči, da Italija po vojni dobi del bivše avstro-ogrške trgovske mornarice, je Italiji pripadlo 24 ladij Adrie in 3 ladje Orienta, Jugoslaviji pa prek Ungaro-Croate oziroma Jadranske plovitve 46 ladij. Ze za časa političnih borb okoli Reke so tržaški pomorskogospodarski krogi prevzeli dokajšen del družbe Adria. Leta 1937 jo je prevzela novoosnovana družba Tirrenia. Družba Dalmatia je okoli leta 1925 propadla. Rimski sporazum leta 1924 je postavil ostro državno mejo na Rečino ter tako grobo ločil dve sosednji luki. Reka je postala italijanska in se razvijala v pomembno italijansko pristanišče, bližnji Sušak pa je postal ena najpomembnejših luk pripadnosti stare jugoslovanske mornarice. Aleksander Gorup je bil zaradi tega razdvojen med dve državi: Italijo in Kraljevino Jugoslavijo. Živel je na Reki, pomorsko posloval pa na Sušaku.

Leta 1922 je bil Aleksander Gorup lastnik parnikov Piceno in Dorico. Piceno je bil zgrajen leta 1893 v škotski ladjedelnici Gourlay Bros. & Co v Dundeeu pod imenom Villam. Prav tako je posedoval parnik Dorico (ex Dániel Ernő). Luka pripadnosti je bila Voloska. Leta 1925 je ladjo Piceno prodal Jadranski plovitvi. V tabeli ladij Jadranske plovitve iz leta 1924 je bila pod zaporedno številko 53 zapisana ladja Slovenac, ki pa da jo imajo v zakupi Italijani in pluje pod imenom Dorico. Ladja je bila zgrajena leta 1893, tonaža je bila 688,56 BRT in 277,26 NRT. Dosegla je hitrost 10,5 milj na uro. Prevažala je lahko največ 390 potnikov. Zanje je

<sup>76</sup> Ungaro-Croata = Società in azioni ungaro-croata di navigazione marittima a vapore, Reka; Ugarsko-Hrvatsko dioničarsko društvo za slobodnu plovitvo (1899–1922) Reka; Prekomorska plovitba d.d. Sušak (1922–1941?) Sušak (Reka), Zagreb (sedež uprave); Società in Azioni Ungaro-Croata di Navigazione Marittima a Vapore in Fiume (1899–1922) Reka; Magyar-horvat szabad hajozasi reszvenytársasag (1899–1922) Reka; Ungarisch-kroatische Actiengesellschaft für freie Schifffahrt (1899–1922) Reka; Družba Ungaro-Croata oz. Società in azioni ungaro-croata di navigazione marittima a vapore se je najverjetneje leta 1922 preimenovala v "Prekomorska plovitba" dioničko društvo Sušak.

imela ležišča, za prvi razred 22, za drugi 16. Pod zaporedno številko 57 je zavedena ladja Šumadija, ki je bila prav tako v zakupu Italijanov in je plula pod imenom Piceno. Zgrajena je bila leta 1896, tonaža je znašala 714,39 BRT in 296,45 NRT, hitrost pa je bila 12 milj na uro. Bila je potniška ladja. Imela je prostora za 395 potnikov. Za potnike I. razreda je bilo na razpolago 24 ležišč, II. razreda pa 18. V seznamu je tudi ladja Bled, ki je bila zgrajena leta 1912 in je lahko prevažala 386 potnikov in s katero je bil povezan tudi Aleksander Gorup. Imela je samo dve ležišči za potnika I. razreda. Njena hitrost je bila 13 milj na uro, nosilnost pa 216,44 BRT in 110,26 NRT.<sup>77</sup>

Iz večletnega bilančnega poročila Jadranske plovitve iz Sušaka iz leta 1929 sta lepo razvidna pojmovanje in uspešnost tedanjega pomorskega poslovanja. Takrat se je začelo uveljavljati poslovno načelo, da vlaganje v stanovanjske zgradbe spada med pretežno pasivne dobičke, vlaganje kapitala v ladjarstvo pa prinaša aktivne dobičke. Kapital, vložen v ladje, se nikakor ne more primerjati s kapitalom, ki je vložen v stavbe. Ladje imajo namreč zelo omejeno življenjsko dobo in so po 20 letih že stare, po 25 letih pa so običajno že staro železo. Stavbe pa imajo po 20 letih še vedno isto vrednost, medtem ko je vrednost ladij po 20 letih enaka vrednosti starega železa. To pa pomeni, da mora kapital, ki je vložen v ladje, skozi teh 20 aktivnih let pokriti vsaj samega sebe, običajne obresti in morebitni zaslužek. Investicije pomorskega poslovanja zato potrebujejo hitrejšo in izdatnejšo amortizacijo, brez ozira na tekoči dobiček, zaradi katerega se ta kapital v ladjarstvo sploh vlaga. Ravno v letu 1929 se je svetovna gospodarska kriza močno kazala v pomorstvu Jadranske plovitve, predvsem v prosti plovbi. Takrat so imeli samo štiri stare parnike, ki so pluli na relaciji med Anglijo in Ameriko. Njihova hitrost je bila zelo majhna, povrh vsega pa so porabili še veliko količino premoga na dan. Prevelika poraba goriva – premoga, premajhna hitrost in velika izguba časa so pripomogli k veliko slabšemu poslovanju družbe. Zato so zahtevali takojšnjo ureditev administracije družbe in predvsem njeno modernizacijo v poslovanju. Družbe, ki niso bile dobro zasnovane ali ki niso imele odgovarjajočega plovnega parka ali tiste, ki jim država ni priskočila na pomoč, so težko prebrodile čas krize. Jadranska plovitva je uspela prodati stare ladje in v letu 1930 nabaviti nekaj novih ter si tako opomoči.<sup>78</sup>

Kot aktiven član uprave Jadranske plovitve se je s tako krizno situacijo v pomorstvu soočal tudi Aleksander Gorup, ki je vseskozi živel na Reki, tam umrl in bil pokopan.

### Zaključek

Po sedaj znanih podatkih in raziskavah se je s smrtjo Aleksandra Gorupa končala tudi vloga Gorupove družine v pomorstvu, ki se je začela z Janezom Kalistrom in se prek Josipa Gorupa povzpela v gospodarsko močnejše kroge tistega časa. To je bila rodbina, ki je dovolj zgodaj spoznala pomen trgovsko-pomorskih in ladjarskih družb in ki se je bila pripravljena spuščati v tvegano in od številnih dejavnikov odvisno ladjarsko poslovanje. So pa njeni člani vendarle z veliko mero previdnosti in modrosti raje poslovali z delnicami novonastajajočih pomorskih družb in se v nakupe posameznih ladij niso spuščali v tolikšni meri, kot bi se lahko. Če upoštevamo, da razen Janeza Kalistra med ladjarji njegove dobe ne srečamo niti enega od vidnejših slovenskih lastnikov kapitala, je očitno, da se je ladjarstva oprijelo le napredno meščanstvo z majhnim kapitalom. In še ti so propadali, ko je razvoj parnikov in z njimi povezana kriza lesenih jadrnic opravila svoje. Kontinentalna slovenska buržoazija se ni odzvala klicu poslovnih ljudi v ladjarstvu in pomorstvu. Kljub železnici je ostal slovenski nacionalni prostor poslovno skoraj popolnoma odrezan od morja. Po drugi strani pa se je slovenski kapital razbil med dva večja centra Trst in Reko ter več manjših centrov. Slovenski podjetniki so namreč vlagali denar v ladjarstvo tako, da so kupovali delnice različnih pomorskih družb. Oblikovali sta se dve vrsti ladjarjev: tisti, ki so se spuščali v direktno lastništvo ladij, in tisti, ki so bili z pomorstvom povezani samo preko lastništva delnic. Vsi so sicer dovolj zgodaj spoznali pomen trgovsko – pomorskih in ladjarskih družb, vendar pa se prav zaradi njihove razkropljenosti ni ustvarila slovenska ladjarska družba, ki bi združila slovenski kapital in ki bi bila tudi konkurenčno sposobna. Če pa ne spregledamo fuzij hrvaških oz. ogrskih manjših pomorskih družb v večje, kar dejansko predstavlja prvo pomembnejšo združitvev hrvaškega kapitala v pomorski linijski plovbi, potem lahko zaradi velikega deleža delničarstva Josipa Gorupa v teh družbah trdimo, da gre tukaj za koncentracijo hrvaškega in slovenskega kapitala. Bila pa je rodbina Gorup del avstro-ogrškega pomorstva, ki je v relativno kratkem času doseglo velik razvoj, modernizacijo in napredek. Ta pa se ne kaže samo v kvantiteti ladjevja, temveč zlasti v kvalitativnem pogledu na ladjarstvo in na celotno pomorstvo.

<sup>77</sup> Jadranska plovitva d. d. Sušak, (seznam ladij), *Jadranska straža* 1924, št. 8, str. 215. Jadranska plovitva d. d. Sušak, (seznam ladij), *Jadranska straža* 1924, št. 11, str. 297.

<sup>78</sup> DAR, PO 13, busta 178, Prekomorska plovitva D. D. – Sušak, bilačno poročilo, splošnejše večletno poročilo, ki zajema leta 1929–1934. Nedatirano, nepodpisano.

## VIRI IN LITERATURA

## ARHIVSKI VIRI

- AST – Archivio di Stato di Trieste / Državni arhiv v Trstu  
Fond Tribunale commerciale marittimo  
Inventar Cammere di commercio e d'industria di Trieste (1841–1908)
- DAR – Državni arhiv u Rijeci / Državni arhiv na Reki  
DAR, PR3, Predmet III-36/1912, kut. 283 / Pr-3 = Okružni fond Reka, Tribunale Civile e Penale Fiume  
DAR, JU 9, sv. 240, sv. 241 (JU-)9 = Pomorska oblast za Ugarsko Hrvatsko Primorje u Rijeki (Governo marittimo per Litorale Ungaro-Croata); sv. 241 je Upisnik Brodova duge plovidbe.
- PAK – Pokrajinski arhiv Koper  
Fond Izola
- PMSMP – Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran  
Dokumentacija

## TISKANI VIRI

- ANNUARIO MARITTIMO (AM) je izhajal v letih 1848–1913. Najprej je bil od 1835 do 1851 tiskan kot "Giornale del Lloyd Austriaco", od 1848 tudi v nemški izdaji. Od 1848 je izhajal pod naslovom Annuario marittimo. Pregledane letnike hranita v nepopolnih kompletih Pomorski muzej "Sergej Mašera" v Piranu in Archivio di Stato v Trstu.
- AM 1855, 1863, 1866, 1869–1875, 1877–1879, 1880, 1883–1885, 1887–1896, 1897, 1899–1913.

## USTNI VIRI

- Bučič, Vesna (Ljubljana).  
Peranić, Ivan (Reka, DAR).  
Urem, Mladen (Reka, DAR).  
Vsem, zlasti še Vesni Bučić, se za vse informacije, posredovane dokumente in fotografije najlepše zahvaljujem.

## LITERATURA

- Barbalić, Radojica Fran; Marendić, Ivo: *Onput, kad smo partili*. Reka, 2004.
- Barbalić, Radojica: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja. *Pomorski zbornik povodom 20. godišnjice mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942–1962, II*. Zagreb 1962, II, 1962, str. 1545–1553.
- Bonin, Flavij; Čeh, Leo: Slovenci in pomorstvo od najstarejših časov do 20. stol. *Kultura narodnostno mešanega ozemlja Slovenske Istre, Razprave Filozofske fakultete*. Ljubljana, 1993, str. 41–82.

- Bučič, Vesna: Josip Gorup pl. Slavinski – med gospodarstvom, umetnostjo in družino. *Kronika*, 55, 2007, str. 75–92.
- Fischer, Jasna: *The Slovenian economy under Austrian rule (1750–1918)*, part I. *The Economic History of Slovenia (1750–1991)* / Jasna Fischer, Žarko Lazarević, Jože Prinčič, Vrhnika : Razum, 1999.
- Gestrin, Ferdo; Melik, Vasilij: *Slovenska zgodovina od konca osemnajstega stoletja do 1918*, Ljubljana : Državna založba Slovenije, 1966.
- Gestrin, Ferdo: *Pregled pomorstva v Slovenskem primorju, Pomorski zbornik povodom 20. godišnjice mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942–1962, II*. Zagreb, 1962, str. 1489–1513.
- Granda, Stane: Josip Gorup – najbogatiji Slovenec, pa ne le zase. *Slavenski zbornik* (zbral in uredil Janko Boštjančič). Vrhnika : Studio 2, 2005, str. 320–340.
- Jadranska straža, Glasnik udruženja Jadranska straža*. Split, 1924.
- Kojić, Branko: Austrija i morske luke s osobitim obzirom na ulogu Trsta i Rijeke. *Anali Jadranskog instituta JAZU u Zagrebu* 3, 1961, str. 169–217.
- Kojić, Branko: Osnovne karakteristike razvoja brodarstva na istočnom Jadranu u XIX. stoljeću. *Acta historico-oeconomica Iugoslaviae*, Vol. 5. Zagreb 1978, str. 149–167.
- Kojić, Branko: *Propast brodarstva na jedra na istočnom Jadranu*. Zagreb, 1968.
- Pahor, Miroslav s sodelovanjem I. Hajnal: *Po jarni borni cesti v mesto na peklu...* Ljubljana : Prešernova družba, 1981.
- Pahor, Miroslav: *Sto let slovenskega ladjarstva 1841–1941*, Piran : Splošna plovba, 1969.
- Panjek, Giovanni: Iz trgovske osnove velik razcvet treh glavnih tržaških panog: Pomorstvo, ladjedelništvo in zavarovalništvo še danes temeljni za Trst, intervju. *Republika*, 13. 4. 1994.
- Panjek, Giovanni: Trieste e il Litorale. *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea, tendenze, orientamenti, linee evolutive*. Bari, 2001, str. 75–101.
- Pomorski leksikon*. Zagreb, 1990.
- Riječka luka: povijest, izgradnja, promet* (ur. Ervin Dubrović). Rijeka : Muzej grada Rijeke, 2001.
- Slovenski pomorski zbornik*. Koper : Klub pomorščakov v Kopru, 1962.
- Tatò, Grazia: Prestigio e influenza politica del potere economico a Trieste nelle carte della Deputazione di Borsa poi Camera di commercio. *Acta Histriae* VII, 1999, str. 609–618.
- Terčon, Nadja: *Z barko v Trst, Pomorstvo v Piranu, Izoli in Kopru ter gospodarska vloga severozahodne Istre v odnosu do Trsta*. Koper : UP ZRS, Zgodovinsko društvo za južno Primorsko, Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran, 2004.
- Terčon, Nadja: Riječka grada u Pomorskom muzeju Sergej Mašera Piran. (prevod v hrvaščino Snje-

- žana Karinja). *Zbornik Sveti Vid*, Rijeka, 2007, 12, str. 145–172.
- Verginella, Marta: "Sloveni a Trieste tra Sette e Ottocento. Da comunità etnica a minoranza nazionale". *Storia economica e sociale di Trieste*, volume I, La città dei gruppi 1719–1918, a cura di Roberto Finzi e Giovanni Panjek. Trieste, 2001, str. 441–481.
- Vilhar, Srečko: O morju in pomorstvu. *Katalog pomorske literature Študijske knjižnice v Kopru*, Koper : Študijska knjižnica v Kopru, 1967.
- Vilhar, Srečko: Prispevki Slovencev k dvigu pomorstva na Jadranu (Odlomki iz naše gospodarske zgodovine). *Slovenski pomorski zbornik*, Koper, 1962, str. 43–61.