

# SENJSKO PAROBRODARSTVO I SOCIOEKONOMSKE PRILIKE NA PRIJELAZU IZ 19. U 20. STOLJEĆE

## SENJ'S STEAM-SHIPING AND SOCIOECONOMIC CIRCUMSTANCES AT THE TURN OF THE 20<sup>TH</sup> CENTURY

NIKOLA ŠIMUNIĆ<sup>1</sup>, IVAN BRLIĆ<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Institut društvenih znanosti Ivo Pilar – Područni centar Gospić / Institute of Social Sciences Ivo Pilar – *Regional Center Gospić*

UDK: 911.3:656.61(497.5 Senj)"18/19"  
=111=163.42

Primljeno / *Received*: 2014-04-20

Prethodno priopćenje  
*Preliminary communication*

U radu se s povijesno-geografskog aspekta razmatra nastanak, razvoj i slabljenje senjskog parobrodarstva, ključnog elementa ukupnoga socijalnog i gospodarskog napretka Senja na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće. Početkom 19. stoljeća senjska luka je bila, zahvaljujući posebnoj gradskoj autonomiji i suvremenoj cestovnoj povezanosti, jedno od najvažnijih pomorskih trgovačkih središta Hrvatskog primorja i Jadrana u cjelini, čiji su stanovnici važni sudionici u brojnim društvenim, gospodarskim i političkim previranjima. Zasigurno je i razvoj parobrodarstva omogućio Senjanima dobar položaj na sve zahtjevnijem ekonomskom tržištu. U radu se analiziraju i važni uzroci slabljenja senjskog gospodarstva koji su u vrijeme Kraljevine Jugoslavije Senj izolirali od do tada prevladavajućih pomorskih i gospodarskih silnica te bitno utjecali na opći socioekonomski život grada.

**Ključne riječi:** Hrvatsko primorje, Ladislav Krajač, parobrodarstvo, senjska luka, željeznica

The authors of the paper examine the historical and geographical aspects of the emergence, development and decline of Senj's steam-shiping as the crucial element of the overall social and economic progress of Senj at the turn of the 20<sup>th</sup> century. At the beginning of the 19<sup>th</sup> century, owing to the special city autonomy and the modern road connections, the Port of Senj was one of the most important maritime trading centres of the Croatian Littoral and the entire Adriatic in general, and its residents were important participants in social, economic and political turmoil of that time. Steam-shiping development has surely provided the residents of Senj a good market position in the times of demanding economic circumstances. The work also analyses important causes of weakening of Senj's economy, which during the period of the Kingdom of Yugoslavia isolated the city from the dominant maritime and economic processes, thus heavily influencing the city's socioeconomic situation.

**Key words:** Croatian Littoral, Ladislav Krajač, port of Senj, railway, steam-shiping.

### Uvod

Grad Senj bio je najjužnija veća prirodna luka sjevernoga dijela tzv. Hrvatskoga primorja.<sup>1</sup> Smješten je gotovo na središnjem dijelu

<sup>1</sup> Za razliku od današnjeg poimanja Hrvatskog primorja kao regije koja obuhvaća cijeli primorski pojas Republike Hrvatske, u kontekstu ovoga rada naziv Hrvatsko primorje valja shvaćati kao prostor tadašnjega hrvatskoga izlaza na Jadransko more od Rijeke do sela Mandaline koji je u doba Austro-Ugarske Monarhije bio u granicama Banske Hrvatske (ROGIĆ, 1965.).

### Introduction

The city of Senj was the southernmost large natural port in the northern area of the so called Croatian Littoral.<sup>1</sup> The city of Senj is placed in the

<sup>1</sup> Unlike the contemporary understanding of the Croatian Littoral as a region that includes a complete shore area of the Republic of Croatia, in the context of this paper the term Croatian Littoral must be regarded as an area of Croatian exit to the Adriatic Sea of that period, from Rijeka to Mandaline village which was within the borders of Croatian duchies during the Austro-Hungarian Monarchy (ROGIĆ, 1965.).

spomenute regije, čije su obale uglavnom slabo razvedene, a i nepovoljne su geomorfološke predispozicije za izgradnju većih luka jer nema dovoljno zaravnjenoga prostora za jači razvoj luke i naselja (TEŠIĆ, 1968.). Strateški je zaštićen s dva reda otoka pred svojom obalom, a s otvorenim je morem povezan preko Senjskih vrata. S kopnene je strane omeđen visokim velebitskim planinskim okvirom (do 1700 m nadmorske visine), a preko najnižega planinskog prijevoja na čitavoj hrvatskoj obali (Vratnika, na 699 m nadmorske visine) povezan je s kontinentalnom unutrašnjošću. Do prodora Osmanlija kontinentalno zaleđe Senja činio je prostor Drežnice, cijele Krajine uz cestu prema Josipdolu, prostor Like, Krbave, ali i Bihaćke ravnice (KRAJAČ, 1940: 13). Staro je to lučko središte koje nikada nije u potpunosti valoriziralo svoj povoljni geografski položaj s obzirom na tadašnje glavne prometne i trgovačke pravce. Nekoliko je razloga tome: nepovoljne geomorfološke značajke okolnih velebitskih padina, krškoga i pedološki siromašnog prostora, gospodarski nerazvijenog zaobalja, te do druge polovice 18. stoljeća slabih prometnih veza (ROGIĆ 1952./53., 1965.). Svekoliki razvoj Senja bio je uvjetovan stalnim pulsiranjima moći velikih imperijalnih sila (Mletačke Republike, Habsburške Monarhije i Osmanskog Carstva). Politička rascjepkanost, nesigurno zaleđe, ekonomska zaostalost panonskog prostora i dinaridskog zaleđa, niska razina pismenosti stanovnika grada, autarkična poljoprivreda i siromaštvo ometali su snažniji razvoj senjske luke i njegova gospodarstva. Senj se sredinom 19. stoljeća nalazio između austrijskih vojnih prisizanja, mađarskih gospodarskih aspiracija i novonastalih hrvatskih preporodnih ideja. Unatoč geopolitičkim nelogičnostima, izgradnjom u ono vrijeme najmodernije ceste u Habsburškoj Monarhiji, kao i određenim povlasticama u trgovini pšenicom, drvom i soli, Senj je postao značajna tranzitna luka i žarište socioekonomskog razvoja čitavoga Hrvatskog primorja. Potpuna rekonstrukcija Knežičeve ceste, Jozefine, 1845. godine vrlo je pozitivno utjecala na tranzitnu ulogu Senja u trgovini između Mediterana i Panonske nizine (KARAMAN, 2000.). Uspjeh u trgovini raznim proizvodima, posebno drvetom, Senj je bilježio zahvaljujući ekonomski najperspektivnijoj obitelji Vranyczany, čiji su se članovi nastanili u Senju te unaprijedili protok robe u senjskim magazinima (KARAMAN, 1966./1967.). Senjska je luka 1862. godine ostvarila lučki promet

middle of the region previously mentioned, having mostly poorly intended coasts, as well as adverse geomorphologic predispositions to build any larger port, as it does not have enough levelled area to enforce development of the port and settlement (TEŠIĆ, 1968). Strategically, Senj is protected with two rows of islands in front of its coast, connected with the open sea through the Senj's Gates (Senjska vrata). On the continent (on the shore side), Senj is highly bordered by Velebit Mountain (up to 1700 meters altitude). At the same time, Senj is connected with the continental inland through Vratnik (699 metres above sea level) - the lowest mountain pass of the entire Croatian coast. Going back to the time of the Ottoman Empire's invasion, a continental hinterland of Senj included the area of Drežnica, the entire area of the Military Border alongside the road to Josipdol, as well as the area of Lika, Krbava, but also the area of Bihać's lowland (KRAJAČ, 1940:13). Senj is an old port centre that never completely made a valorisation of its own geographical position, which was very advantageous when taking into consideration then main traffic and mercantile routes. There are a few reasons why this is so: unfavourable geomorphologic characteristics of the surrounding Velebit slopes, karstic and pedologically poor area, economic undeveloped coastal hinterland, and until the second half of the 18<sup>th</sup> century, poor traffic connections (ROGIĆ, 1952/53, 1965). The overall development of Senj was conditioned by constant power throb of great imperial forces (the Venetian Republic, the Habsburg Monarchy and the Ottoman Empire). Political fragmentation, unsafe background, the economic backwardness of the Pannonian area and the Dinaridic hinterland, low literacy level of the city's population, autarkic agriculture and poverty were the factors that interfered into the development of Senj's port and its economy. During the mid-19<sup>th</sup> century, Senj was in the middle of Austria's military trespassing, Hungarian economic aspirations and newly arisen Croatian revival ideas. Despite geopolitical illogicality, by building the most modern road of that time in the Habsburg Monarchy and having certain privileges when trading wheat, wood and salt, Senj became a very significant transit port and the focal point of the socioeconomic development of the entire Croatian Littoral. The overall reconstruction of Knežić's road (Josephine) in 1845 resulted in a positive transit role of Senj when trading between the Mediterranean and Pannonian plain (KARAMAN, 2000). Economically, the most perspective family were the Vranyczany, whose members settled in Senj and improved the flow of the goods in Senj's storehouses; this resulted in trading success,

od 135 809 tona robe.<sup>2</sup> Dolaskom nagodbenog razdoblja<sup>3</sup>, novih prometnih željezničkih pravaca, ali i parobrodarstva Senj nije uspio modernizirati kontinentalne prometne tokove (ceste i željeznice) i nametnuti se, uz Rijeku, kao prevladavajuća tranzitna luka na sjevernom Jadranu. Procesi napuštanja vojnokrajških elemenata razvoja i održavanja, kao i postupna prisutnost novih modernizacijskih, ali kasnećih procesa u razvoju mehanizacije sredinom 19. stoljeća nisu naišli na funkcionalnu implementaciju u senjskom gospodarstvu.

Unatoč pozitivnim pomacima u ekonomskom razvoju, sagledavajući druge aspekte društva i političkog uređenja, Senj više nije bio u mogućnosti ostvariti one autonomije i razvoj na koje je imao pravo kao kraljevski grad. Stoga je cilj rada, koristeći arhivske, novinske i statističke dokumente koji su pronađeni u Državnom arhivu u Rijeci, Gradskom muzeju u Senju, Državnom zavodu za statistiku u Zagrebu te Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu, rasvijetliti ovaj važni dio senjske prošlosti. Analizom arhivske i druge građe nastojalo se jasnije odrediti stvarne uzroke stagnacije senjskog gospodarstva, ali i obrazložiti na koji način i u kojoj mjeri je parobrodarstvo kao nova važna vrsta pomorskog prometovanja generiralo cjelokupan socioekonomski razvoj Senja i okolice.

### Pregled dosadašnjih istraživanja

Senj je još od 17. stoljeća bio čest predmet u istraživanjima brojnih elemenata društvenog života. O Senju su pisali J. W. Valvasor (1689.), F. Fras (1835.), M. Sladović (1856.), I. Kukuljević (1860.), M. Magdić (1877.), V. Klaić (1902.), P. Tijan (1931.) i drugi. O bogatome kulturnom

<sup>2</sup> *Denkschrift über die...*, 1864: 100.

<sup>3</sup> Austrougarskom nagodbom 1867. godine oformljena je dvojna ili konfederativna državna cjelina Austro-Ugarska Monarhija. To kompromisno rješenje bilo je nepovoljno za Hrvatsku. Grad i kotar Rijeka, zajedno s Međimurjem potpali su pod mađarsku upravu, dok je u Dalmaciji uspostavljena austrijska uprava. Nezadovoljstvo hrvatskoga naroda djelomično je kompenzirano tzv. Hrvatsko-ugarskom nagodbom godinu dana kasnije, koja je Hrvatskoj zajamčila poseban status s naglašenom unutarnjom samoupravom, ali uz mađarsko vođenje gospodarske politike (MAGAŠ, 2013.). Takav je razvoj vanjskopoličkih događaja imao izrazito negativan utjecaj na senjsko gospodarstvo i težnje za boljim prometnim povezivanjem. O Nagodbi više u: Macan i Holjevac, 2013: 260-267.

especially wood trading (KARAMAN, 1966/1967). In such a manner, Senj's port made 135 809 tonnes worth of goods.<sup>2</sup> By the arrival of the Compromise period<sup>3</sup>, the new traffic railway lines and the steam-shiping, Senj did not manage to modernise continental traffic flows (roads and railways) and to impose itself, alongside Rijeka, as the most important transit port in the Northern Adriatic. The processes of abandoning of the Military Border developmental and maintenance elements, so as the gradual presence of new modernization, yet late processes in the mechanisation development in the middle of the 19<sup>th</sup> century did not result in functional implementation of Senj's economy.

Despite some positive shifts regarding economic development, when taking into consideration other social and political aspects, Senj lost the opportunity to establish autonomy and development that it had as a royal city. In such a manner, by using archival, newspaper and statistical documents found in the State Archive in Rijeka, the City Museum in Senj, the Central Bureau of Statistics in Zagreb and the National and University Library in Zagreb, the authors of this paper have tried to shed light on this very important part of Senj's history. Through critical analysis of archival and other material, the authors have tried to detect the real causes of Senj's economic stagnation, but also to explain in which manner and how strongly steam-shiping, as a new type of sea transportation, generated the overall socioeconomic development of Senj and its surroundings.

### An overview of previous studies

Back from the 17th century, the city of Senj has often been a subject that has drawn attention of many people from various branches of social life. In such a manner, Senj has been a theme written

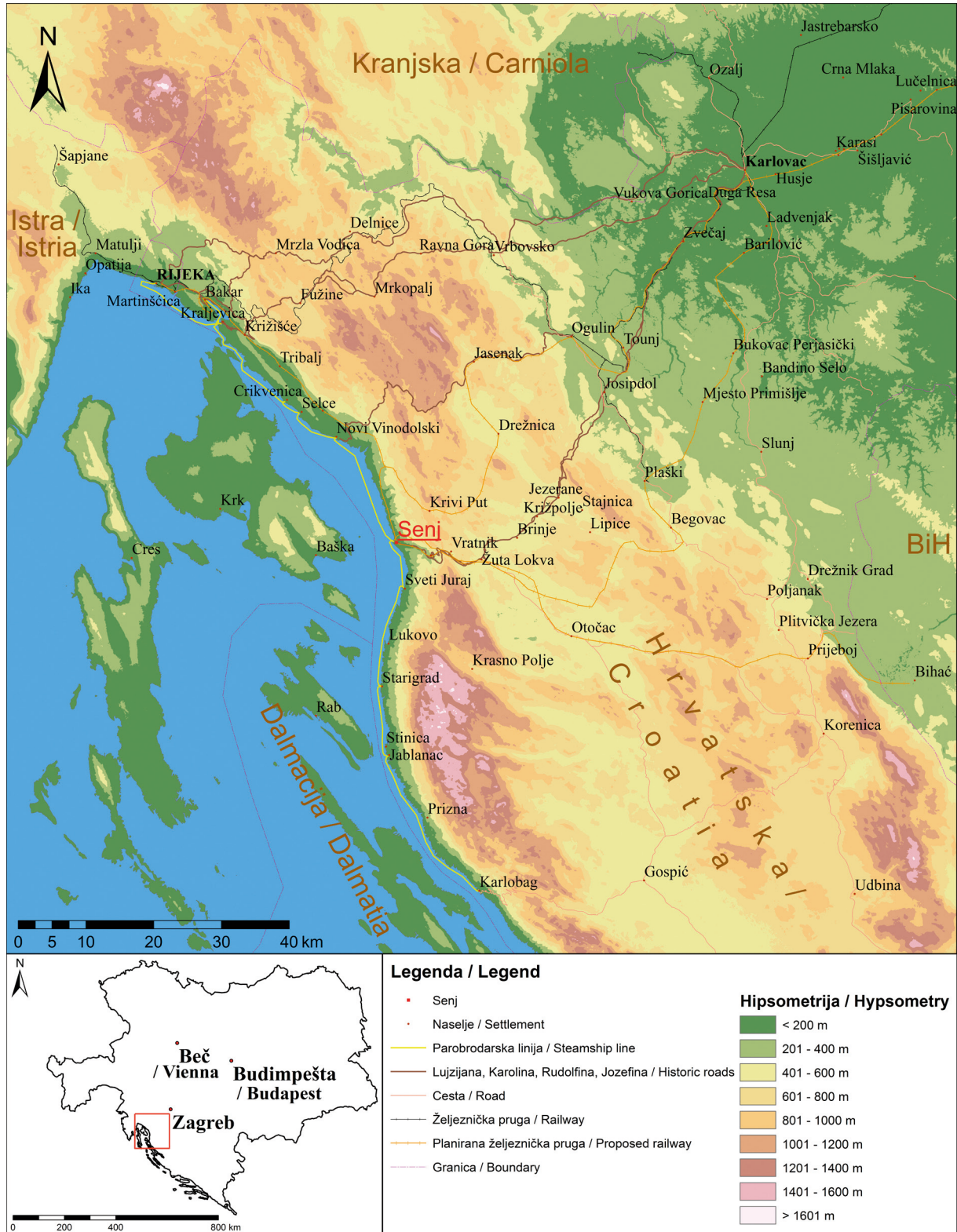
<sup>2</sup> *Denkschrift über die...*, 1864: 100.

<sup>3</sup> The Austro-Hungarian Compromise of 1867 made dual or confederative state – the Austro-Hungarian Monarchy. Nonetheless, this compromise solution was not in favour to Croatia. The city and district of Rijeka, alongside Međimurje, have gone under Hungarian government, while the Austrian government established itself in Dalmatia. Dissatisfied Croatian people got partial compensation a year later through so called Croatia-Hungarian Compromise, which guaranteed that Croatia would have a special status with strong domestic self-government, yet under Hungarian economic politics leadership (MAGAŠ, 2013). This type of international political development had strongly negative influence on Senj's economy and its aspiration to create better traffic connections. More about the Compromise see in: Macan and Holjevac, 2013:260-267.

i vjerskom životu u Senju pisali su F. Rački (1875.), M. Magdić (1878.) i I. Krajač (1920.). O ratnim podvizima senjskih Uskoka govori se u djelima M. Minucija (1602.), J. Tomića (1901.), S. Gigantea (1904.) i mnogih drugih autora. Nije samo politička, vojna i kulturna povijest Senja bila istraživana. Noviji autori posebnu su pozornost posvetili pomorstvu i trgovini, najvažnijim stupovima razvoja Senja. Za ovaj rad važni su radovi I. Karamana (1966./67., 2000.), u kojima je autor objasnio načela prodora prvoga vala modernizacije na prostoru Banske Hrvatske, a time i Senja. Geograf V. Rogić bavio se historijsko-geografskom problematikom senjskog prostora (1952./53.) te problematikom geografskog položaja i gravitacijskog područja Senja (1965., 1975.), dok je u nekim radovima pisao o društveno-geografskim i prirodno-geografskim značajkama razvoja Velebitskog primorja (1957., 1958.). Valja spomenuti i rad V. Rogića (1956.) u kojemu su objašnjene razlike u krajoliku velebitske primorske i kontinentske padine. Od novijih radova valja izdvojiti one F. R. Barbalića (1970., 1990.), u kojima je on vrlo detaljno prikazao povijest nastanka senjskog (ali i podgorskog) brodarstva i parobrodarstva, a N. Mendeš (2011.) dao je prikaz parobrodarskih veza (i odnosa) između Rijeke i Senja na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće. Treba spomenuti i radove O. Fija (1962a, 1962b) u kojima je autor analizirao ekonomske implikacije prijelaza s jedrenjaštva na parni stroj na Jadranu te se naročito bavi parobrodarstvom Dalmacije na prijelazu iz 19. u 20. stoljeća. Najvažniji istraživački rad koji na tragu svrhe i ciljeva ovoga rada uključuje i naglašava važnost prometa s razvojem trgovine u Senju napisao je L. Kos (1988.). Demografske promjene od kraja 18. do kraja 19. stoljeća objasnio je J. Gelo (1987.), dok je B. Vranješ-Šoljan (1991.) pisala o stanovništvu gradova u sastavu Banske Hrvatske na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće.

about by J. W. Valvasor (1689), F. Fras (1835), M. Sladović (1856), I. Kukuljević (1860), M. Magdić (1877), V. Klaić (1902), P. Tijan (1931) and others. Very rich cultural and religious life of Senj was a matter of interest to F. Rački (1875), M. Magdić (1878) and I. Krajač (1920), whereas special emphasis has been on the topic of military accomplishments of Senj's Uskoks, especially in the works by M. Minucij (1602), J. Tomić (1901), S. Gigante (1904) and many other authors. However, cultural, political and war history of Senj has not been the only matter of concern. Thus, recent authors have found navigation and trade - the most important branches of Senj's development - as a topic that must be spoken and written about. In this regard, the work by I. Karaman (1966/67, 2000) is important, as the author explains, for the breakthrough principles of the first wave of modernisation in the area of the Kingdom of Croatia-Slavonia, along with the city of Senj. Geographer V. Rogić dealt with geographical and historical issues of Senj's area (1952/53), but he also focused his attention onto the matter of geographical position and gravitational area of Senj (1965, 1975). Rogić also wrote about social-geographical and natural-geographical characteristics of Velebit Littoral's development (1957, 1958). Of course, what must not be forgotten is Rogić's work (1956) about the differences between the landscape of both maritime and continental side of Velebit. If we take into consideration recent works, there are some that must be mentioned here, such as the ones by F.R. Barbalić (1970, 1990) in which Barbalić described in detail the history of emergence not only of Senj's but also of the Velebit littoral's steam-shiping and shipping, or the one by N. Mendeš (2011), which gave a detailed overview of steam-shiping trades (and relations as well) between Rijeka and Senj at the turn of the 20<sup>th</sup> century. The works by O. Fio (1962a, 1962b) in which the author analysed the economic implications of the transition from sailing to the steam engine in the Adriatic are also very important ones, particularly as Fio dealt with the question of steam-shiping in Dalmatia at the turn of the 20<sup>th</sup> century. The most important work for this paper is written by L. Kos (1988), emphasizing the importance of traffic along with the trade development in Senj. J. Gelo (1987) described demographic changes from the end of the 18<sup>th</sup> until the end of the 19<sup>th</sup> century, whereas B. Vranješ-Šoljan (1991) wrote about the population in the cities belonging to the Croatian duchies at the turn of the 20<sup>th</sup> century.





Slika 1. Geografski položaj na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće  
 Figure 1 Geographic position at the late 19<sup>th</sup> century and the early 20<sup>th</sup> century

## Razvoj pomorstva u gradu Senju

Na mjestu današnjega Senja još je u vrijeme ilirskih vladara postojala trgovinska razmjena dobara među plemenima, ali se razvijalo i pomorstvo i to između ilirskih plemena Japoda i Liburna. Rudimentarna senjska trgovina još je više dobivala na značaju dolaskom grčkih i kasnije rimskih trgovaca i pomoraca koji su uspješno trgovali drvom, stokom, kožom, sirom i drugim proizvodima te zauzvrat dobivali staklo, broncu, vino, maslinovo ulje. Kroz Senj je do utemeljenja Akvileje 185. godine vodila i europska trgovina jantarom (PASEK, 1985.). Rimski *Senia* bila je vrlo važna raskrsnica za promet duž obale, kao i za promet s panonskim zaleđem (SUIĆ, 1996: 470). Dolaskom Hrvata i uspostavljanjem srednjovjekovne župe Senj je još više učvrstio položaj važnoga funkcionalnog središta ovoga dijela Jadrana. Važnost Senja prepoznali su i najmoćniji hrvatski velikaši Frankopani koji su u 15. stoljeću suvereno vladali ovim gradom i bili važni pomagači u njegovu kulturnom i vjerskom napretku. Provalom Turaka i brojnim sukobima novih doseljenika tzv. Uskoka grad je gubio na važnosti u trgovini i pomorstvu (PASEK, 1985.). Senj je u takvim prilikama postao prva krajiška kapetanija na hrvatskom prostoru (VRANJEŠ-ŠOLJAN, 1991.). No uskočke (senjske) gajete i ormanice gaje tradiciju kako mediteranske brodograđevne tradicije, tako i hrvatske, a napose senjske (KOZLIČIĆ, 1993.). Nakon prestanka neposredne opasnosti od Osmanlija i Mlečana, Senj je ponovno postao jedna od ključnih pomorskih luka na Jadranu. Zbog velikog broja pomoraca u gradu, vojnokrajiške vlasti donijele su odluku o izgradnji pomorske škole u Senju koja je trebala početi s radom na jesen 1809. godine, ali je zbog ratnih sukoba s Napoleonovom Francuskom taj projekt prekinut.<sup>4</sup> Promet u senjskoj luci bio je u porastu unatoč sukobima s Francuzima i izgradnjom moderne ceste Lujzijane jer je uslijedila i kvalitetnija izgradnja luke, ali i modernizacija ceste Jozefine, važne, za Habsburšku Monarhiju, trgovačke žile kucavice (Sl. 1.). Sredinom 19. stoljeća u Hrvatskoj počinje izgradnja prvih važnijih oblika moderne kapitalističke privrede koja je ukinula dotadašnje feudalne odnose i otvorila put novome socijalno-ekonomskom sustavu (KARAMAN, 2000.). Takve tendencije u ekonomiji i trgovini nisu zaobišle

<sup>4</sup> "Benigni", "Nautische Schule in Zengg", *Vaterländische Blätter für den österreichischen Kaiserstaat*, 1809., nr. 10, 78.

## Development of navigation in the city of Senj

In place of the present day city of Senj, during the time of Illyrian sovereign, there was an exchange of goods between the tribes, but at the same time the navigation started to develop, namely between Illyrian tribes Japodes and Liburnians. Rudimentary trade in Senj improved its significance by the arrival of Greek and later of Roman traders and seamen that were very successful in trading timber, cattle, leather and other products and who in return got glass products, brass, wine, olive oil. Until the establishment of Aquileia in 185, Senj had been one of the centres that had an amber trade (PASEK, 1985). Roman *Senia* was a very important crossroad for trade alongside the coast and within the Pannonian hinterland (SUIĆ, 1996:470). The arrival of the Croats and the establishment of the medieval parish strengthened Senj's position as a very important centre of this part of the Adriatic. The importance of Senj was recognized by the most powerful Croatian noble family, the Frankopan family, who has ruled over this city and were of great help in Senj's cultural and religious progress during the 15<sup>th</sup> century. The Ottoman invasion and constant conflicts with the new residents, so called Uskoks, caused Senj to lose its importance in trading and navigation (PASEK, 1985). Given such circumstances, Senj became the first Border captaincy on the Croatian ground (VRANJEŠ-ŠOLJAN, 1991). However, Uskok's (Senj's) "gajeteas" and "ormanicas" cherish the Mediterranean shipbuilding tradition as well as the Croatian one, especially the one belonging to Senj (KOZLIČIĆ, 1993). After the immediate danger by the Ottomans and the Venetians ceased, Senj became one of the crucial ports of the Adriatic. Since there were numerous seamen in the city, the Military Border authorities took a decision to build a maritime school in Senj. The school was planned to start working during the fall 1809, however, war conflicts with Napoleon's France interrupted the project.<sup>4</sup> Despite the conflicts with the French and construction of a modern road, Louisiana, Senj's port market was still growing, accompanied by building a quality class port and modernised road Josephina – the trading heart of the Habsburg Monarchy (Fig. 1). During the middle of the 19<sup>th</sup> century, Croatia developed market economy, which abolished the existing feudal relations and opened the path towards new social-economic system

<sup>4</sup> "Benigni", "Nautische Schule in Zengg", *Vaterländische Blätter für den österreichischen Kaiserstaat*, 1809, no. 10, page 78.

ni Senj, čiji su istaknuti trgovci i politički akteri tražili suvremenije oblike transporta roba. Svoje suvremene ideje i razmišljanja o snažnijem ekonomskom povezivanju ne samo gravitacijskog područja grada Senja nego i prostora Vojne krajine i Banske Hrvatske senjski zastupnici u Hrvatskom saboru predstavili su već u revolucionarnim godinama (1848. i 1849.). Temeljni uvjet budućem razvoju Senja bilo je vraćanje Senju starih i zakonitih prava (MAGDIĆ, 1878: 159).

Prijedlozi grada Senja preneseni iz mjesečnika *Horvatsko-slavonskoga društva*:

**Predlozi,**

*podneseni uzvišenom banskomu veću od  
tèrgovačkoga stališa Senjskoga.*

1. *Da se sagradi željeznica od Siska do Bandinasela<sup>5</sup> ili Josipove ceste, zatim od Siska do Karlovca, a da se prepreči namjerno po austrijsom praviteljstvu gradjenje željeznice od Siska do Steinbrucka<sup>6</sup>, što bi bilo na pogubu domaće tèrgovine i obèrtnosti.*
2. *Da se doversi gradjenje senjske luke i zidanje projectiranog magazina za obranu porta (luke) od bure.*
3. *Da se prepone brodarenja na Savi od Zemuna do Siska uklone.*
4. *Da se dopusti, da ladje po Savi iz Banata do Jasenovca i po noći ploviti mogu.*
5. *Da se tèrgovačka i nautička škola u Senju zavede.*
6. *Da se ukine financialna straža u Primorju.*
7. *Da se manipulacija kod dalmatinskog vina iz Senja u Krajinu oblaškša.*
8. *Da se uvede diligence – iski hod kroz Senj.*
9. *Da se sagradi chaussée od Josephsthalu prema Vojniću do Karlovačko-Sisačke ceste.*

*Grada Senja.*

*To isto, što tèrgovačkoga senjskoga stališa  
(gremija).<sup>7</sup>*

Ti prijedlozi nisu u potpunosti uvaženi. Razmotrene su određene stavke kojima bi se senjskom gospodarstvu dala veća autonomija. Snažniju vezu s ostatkom Civilne Hrvatske Senj je morao čekati do 1873. godine, kada je

(KARAMAN, 2000). These economic and trading tendencies did not bypass Senj, whose eminent traders and political participators were looking for more modern types of transportation of goods. In regard to the increasing economic connections of not only Senj's gravitational area, but the area of the Military Border and the Croatian duchies, Senj's representatives during the revolutionary years (1848, 1849) in the Croatian Parliament introduced their modern ideas and thoughts. The essential condition for Senj to progress in the future was the return to the old and legal rights belonging to this city (MAGDIĆ, 1878:159).

In addition, the Proposition of the city of Senj, as it was written in the monthly journal *List mesečni Horvatsko-slavonskoga gospodarskoga društva*:

**Propositions,**

*Addressed to the high Banus council by the  
mercantile class of Senj*

1. *To build a railway leading from Sisak to Bandinoselo<sup>5</sup> or Josip's road, then from Sisak to Karlovac, hindering the intention of the Austrian government to build a railway from Sisak to Steinbruck<sup>6</sup>, ruinous for domestic trade and services.*
  2. *To complete Senj's port construction and to build a warehouse for protecting the port during the wind gusts.*
  3. *To remove navigation obstacles on Sava river from Zemun to Sisak.*
  4. *To allow the night sailing alongside Sava from Banat up to Jasenovac.*
  5. *To build a school for trading and navigating in Senj.*
  6. *To abolish a financial sentinel in the Littoral.*
  7. *To ease the handling of Dalmatia wine from Senj to the Border.*
  8. *To introduce the diligent work throughout Senj.*
  9. *To build a chaussée (rural highway) from Josipdol to Vojnić, all up to the Karlovac - Sisak road.*
- The proposition is given by the city of Senj as well as by Senj's mercantile class (association).<sup>7</sup>*

These propositions were not completely accepted, although some points of the proposition were taken into consideration in order to give Senj's

<sup>5</sup> Selo u blizini Slunja.

<sup>6</sup> Njemački naziv za Zidani Most u Sloveniji. Godine 1862. puštena je u promet željeznička pruga Sisak – Zidani Most.

<sup>7</sup> "Predlozi", *List mesečni Horvatsko-slavonskoga gospodarskoga društva*, 1849., br. 7., 112.

<sup>5</sup> A village situated nearby Slunj.

<sup>6</sup> That is the German term for the Slovenian Zidani Most (literally 'stone bridge'). As it is well-known, in 1862 a railway Sisak – Zidani Most was released.

<sup>7</sup> "Predlozi", *List mesečni Horvatsko-slavonskoga gospodarskoga društva*, 1849, no. 7, page 112.



jedna od primarnih zadataka budućeg razvoja Senja bila njegovo željezničko povezivanje s unutrašnjošću.

### Senjska željeznica kao ključni čimbenik u boljem transportu roba iz senjske luke

U razdoblju vladavine carice Marije Terezije Senj je nastavio svoj uspješni pomorski i ekonomski razvoj posebice jer je potkraj 18. stoljeća grad i kvalitetnije cestovno povezan zahvaljujući izvanrednim graditeljskim pothvatom – Jozefinskom cestom. Upravo je njezin graditelj, major Knežić, savjetovao vlastima da se i dalje ustraje na snažnijim vezama Senja i Siska kao ishodišta plovnog puta rijeke Save. Major Knežić još je 1829. godine pisao o važnosti uvođenja tzv. konjske željeznice od Senja preko Petrinje, Gline, Vranovine, Maljevca do Bandina sela na rijeci Glini, a od Bandina sela do blizu Muljave na Jozefinskoj cesti. Time bi udaljenost od Siska do Senja iznosila samo 21,5 milje.<sup>8,9</sup> Taj je projekt odobrilo Dvorsko ratno vijeće svojim proglasom od 7. kolovoza 1846., ali je revolucionarna 1848. godina prekinula osnovne radnje (KOLAR, 1999.).

Unatoč vrlo iscrpnim studijama koje su izrađivali poznati senjski gospodarstvenici i planeri – članovi željezničkog odbora, nije se uspjelo u naumu da Senj početkom 1860-ih dobije željezničku prugu. Tu je povlasticu dobio Zidani Most. Naime u listopadu 1862. godine u promet je puštena nova željeznička pruga u Monarhiji, na relaciji Sisak – Zidani Most, pa cjelokupni tranzitni put nije bio usmjeren prema Hrvatskome primorju, već preko Zidanog Mosta do austrijske luke Trsta. Uzaludna je bila i vrlo značajna studija *Promemoria des Zengger Eisenbahcomites zur kroat-slavonien Eisenbahnfrage* (1862.) koju je priredio najznačajniji poznavatelj vojnog i ekonomskog života u Vojnoj krajini Franz Vaniček, čvrsti zagovornik izgradnje željeznice Senj – Zemun. Tom bi prugom prostor hrvatsko-slavonske granice, koji obiluje prirodnim bogatstvima, dobio važnu žilu kucavicu protoka roba. Povezala bi se plodna Panonska nizina i jedna

economy more autonomy. A stronger annex with the Civil Croatia Senj had to wait until 1873 and that was the year when one of the primary tasks for Senj's development was its connection with the inland by the railway.

### Senj's railway as a key factor in improving the transport of goods from Senj's port

During the Empress Maria Theresa's reign, Senj continued to develop in an economical and maritime way, especially as at the end of the 18<sup>th</sup> century the city has gained better road connections, owing to a great architectural venture – the Josephine road. It was Josephine's constructor, the major Knežić, who gave the advice to promote even stronger connections between Senj and Sisak as the source of Sava river waterway. In such a manner, in 1829 Knežić wrote about the importance of introducing the so called Horse-drawn railway, leading from Senj through Petrinja, Glina, Vranovina, Maljevac, up to Bandino selo at Glina river, and moreover from Bandino selo up to near Muljava on the Josephine road. In that way, the distance between Sisak and Senj would have been only 21.5 miles.<sup>8,9</sup> This project was approved by the Court War Council and its proclamation from August 7<sup>th</sup>, 1846, however the revolutionary year of 1848 terminated the basics of the project (KOLAR, 1999).

Despite the very detailed studies compiled by well-known Senj's economists and planners – the members of the railway council, the idea of Senj having a railway at the beginning of the 60's (19<sup>th</sup> century) was realized. This privilege was given to Zidani Most – a small place in Slovenia. Hence, in October 1862 a new railway in the Monarchy was released on the relation Sisak – Zidani Most. This has had its consequences for the Croatian Littoral – the entire transit was directed onto the Croatian Littoral but through Zidani Most up to the Austrian port Trieste. Franz Vaniček, the man who has strongly advocated building the Senj – Zemun railway, wrote a significant study *Promemoria des Zengger Eisenbahcomites zur kroat-slavonien Eisenbahnfrage* (1862), however it was done in vain. If this railway was built, the area under the Croatian-Slavonia border, plentiful with natural

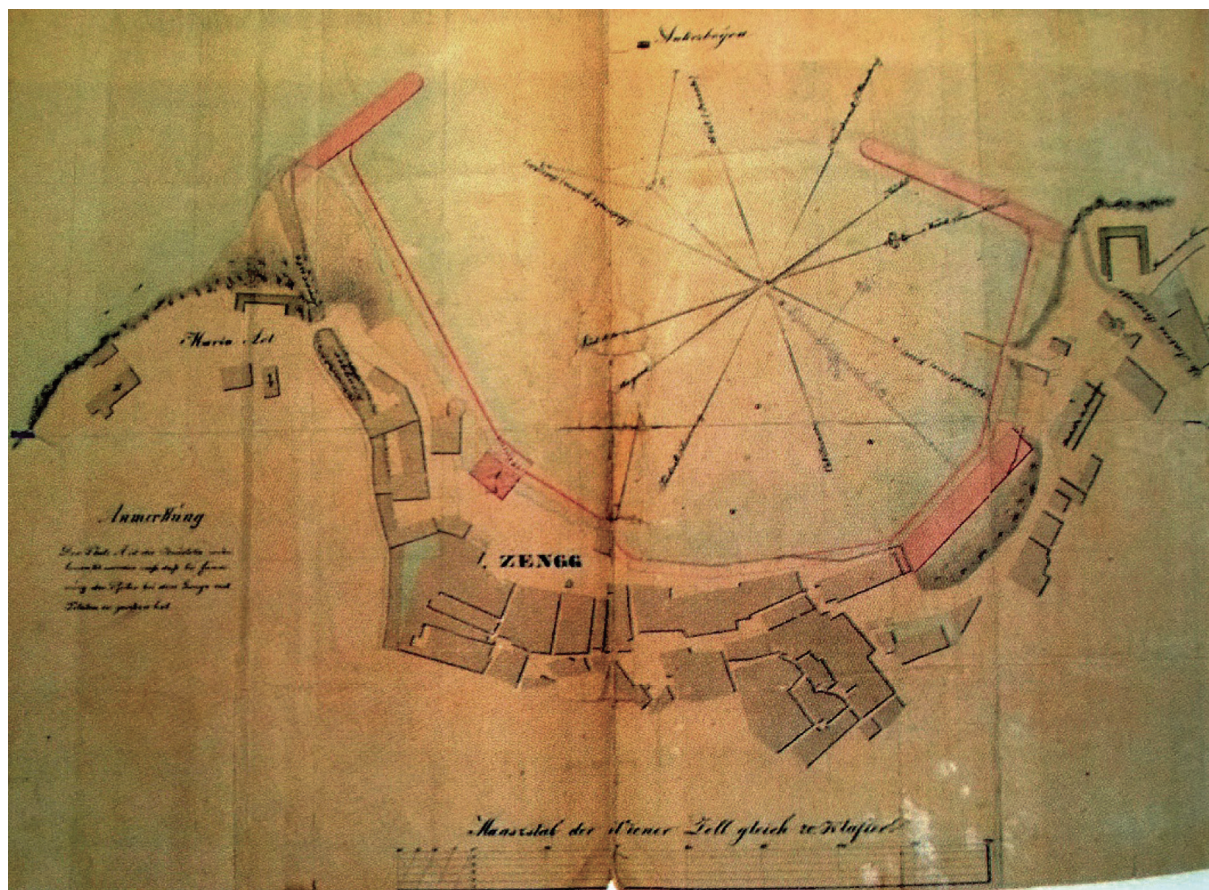
<sup>8</sup> Jedna njemačka (geografska) milja iznosi 7 420 54 metra (FARIČIĆ, 2014: 2).

<sup>9</sup> "Senjsko-bihačka željeznica", *Šumarski list*, 1889., br. 11., 489-490.

<sup>8</sup> German (geographical) mile also amounts 7,420.54 metres (Faričić, 2014: 2).

<sup>9</sup> "Senjsko-bihačka željeznica", *Šumarski list*, 1889, no. 11, page 489 – 490.





Slika 2. Nacrt senjske luke iz 1880. godine

Izvor: Državni arhiv u Rijeci, Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci, f. 46., kut. 29., 1880-II-1914.

Figure 2 Port draft of Senj from 1880

Source: The State Archive in Rijeka, the Maritime administration of the Hungary-Croatia Littoral in Rijeka, f. 46, box 29, 1880-II-1914

od najbližih i najznačajnijih luka na Jadranu. Nažalost, studija je objavljena iste godine kada je puštena u promet trasa od Siska do Zidanog Mosta. *Društvo južnih željeznica* je kao ključna gospodarska udruga uklonila taj projekt jer bi takva željeznica bila ozbiljni konkurent pruži Sisak – Zidani Most – Trst. Dvije godine kasnije Senjani su zajedno s Riječanima izradili novu studiju za povezivanje Zemuna i Rijeke s odvojcima za Senj, Osijek i Slavonski brod.

Senjska luka (Sl. 2.) bila je ipak i dalje važan gospodarski čimbenik i u planiranju buduće habsburške željeznice Zemun – Rijeka. Stoga je 1864. godine izrađen novi projektни nacrt. Na stotinjak stranica vrlo argumentirano objašnjena je potencijalna korist od takvoga tranzitnog pravca. U uvodnom dijelu autor studije spomenuo je Senj kao najkraću vezu s

resources, would have become the trading heart. In that way the prolific Pannonian plain and one of the closest and most significant ports at the Adriatic – Senj – would have been connected. Unfortunately, the study was introduced during the same year as the railway from Sisak to Zidani Most was released. As a key economic society *The Southern Railways Society* abolished the project as the railway Senj - Zemun would represent a serious opponent of the railway Sisak – Zidani Most – Trieste. Two years later, the residents of Senj, along with Rijeka's residents, compiled a new important study in order to connect Zemun and Rijeka with the branches in Senj, Osijek and Slavonski Brod.

Senj's port (Fig. 2) was still an important economic factor when planning the future Habsburg railway Zemun – Rijeka. Hence, in 1864, a new project draft was introduced. Consisting of approximately 100

Karlovcem, a time i najpovoljniju cestovnu, ali i željezničku vezu s bogatom Vojvodinom.<sup>10</sup>

Konkretan pravac željezničkog puta između Karlovca i Rijeke planiran je tako da iz Karlovca vodi prema Švarči, Zvečaju, Tounju, Oštariji, Ogulinu, Jasenku, Drežnici, Ivakuši, Vojvoduši, naselju Krivi Put, iznad Svetog Jakova, potom iznad Zagona, Bribira, Bakra i Martišnice do Rijeke. Planiran je bio i odvojak prema Senju, i to iz Zagona kod Novog Vinodolskog preko Ledenica do Drežnice. Na tom je području reljef vrlo raščlanjen pa je to i najteža dionica planirane željeznice. Povjerenstvo je unatoč toj prepreci savjetovalo tu inačicu prolaska željezničke pruge jer je najkraća i omogućuje ravnomjerni razvoj i tranzit robe prema svim mjestima Hrvatskog primorja. Planirana pruga Rijeka – Sisak trebala je biti duga 33,5 milje, a ona iz Siska preko Zidanog Mosta do Trsta duljine 44,5 milja. Stoga zaključuje: "... *keine Schwierigkeiten, keine Opfer sollten zu gross scheinen, um die zweckmässigsten Verbindungen der österreichischen Donauländer mit dem adriatischen Meere herzustellen denn von ihnen hängt grossentheils die Zukunft Österreichs und seiner Machtstellung ab ...*" (...ova je trasa najisplativija, bez poteškoća bi uspješno povezala podunavske zemlje i Jadransko more i samim time ojačala Austriju i osigurala još bolju ekonomsku budućnost ...).<sup>11</sup>

Ni ovaj vrlo temeljit i isplativ projekt nije zaživio. Više je važnih političkih, interesnih a napose gospodarskih razloga zbog kojih se Ministarstvo prometa Austro-Ugarske nije odlučilo za željeznicu Sisak – Rijeka. To je tzv. nagodbena vrijeme kada je sve više dominirala mađarska diplomacija i konkretna gospodarska penetracija na Ugarsko primorje, tj. na mađarsku Rijeku. Mađarski interes ostvaren je izgradnjom željeznice Karlovac – Rijeka koja najvećim dijelom prolazi kroz područje Civilne, a ne Vojne Hrvatske. Time su odgođene bilo kakve buduće projektne zamisli o povezivanju Senja željeznicom. Iako Senj ponovno nije dobio željezničku prugu, na upravnom planu napokon mu je dodijeljena veća autonomija

pages, the draft outlines a potential benefit that this kind of transit pathway would have brought. In the introduction, the author of the project mentioned Senj as the shortest connection with Karlovac, thereby the most convenient road and rail route to the prolific Vojvodina.<sup>10</sup>

As far as the concrete railway route between Rijeka and Karlovac is concerned, it was planned to go from Karlovac towards Švarča, Zvečaj, Tounj, Oštarija, Ogulin, Jasenak, Drežnica, Ivakuša, Vojvoduša, Krivi Put settlement, the area above Sveti Jakov, Zagon, Bribir, Bakar and Martišnica and all the way up to Rijeka. The branch towards Senj was also planned; it was supposed to lead from Zagon near Novi Vinodolski, through Ledenice up to Drežnica, although this area has a very diverse relief, hence represented the most difficult part of the railway planned. Despite the obstacle, the commission advised the realisation of this route as the shortest one, so as the one that enables an even development and the transit of goods towards all settlements of the Croatian Littoral. The planned railway Rijeka – Sisak was intended to be 33.5 miles long, whereas the one from Sisak across Zidani Most up to Trieste was intended to be 44.5 miles long. In such a manner the commission concluded: "... *keine Schwierigkeiten, keine Opfer sollten zu gross scheinen, um die zweckmässigsten Verbindungen der österreichischen Donauländer mit dem adriatischen Meere herzustellen denn von ihnen hängt grossentheils die Zukunft Österreichs und seiner Machtstellung ab ...*". (... This route is the one that pays out, it will connect the Danube region with the Adriatic Sea without any difficulties, and therefore it will strengthen Austria and enable more secure economic future ...).<sup>11</sup>

This project, although a thorough one, also failed. There were several political, especially economic reasons that forced the Austro-Hungarian Ministry of Transport to make a decision not to build the railway Sisak – Rijeka. Hence, that is the so called Compromise period, dominated by the Hungarian diplomacy and concrete economic penetration onto the Hungarian Littoral and the Hungarian Rijeka. The Hungarian interest was clearly fulfilled with the construction of the railway

<sup>10</sup> "Die vom Kaiser Joseph II angelegte, in neuerer Zeit kunstgemäß umgebaute Josephinen Straße, welche als die kürzeste Verbindung Karlstadts mit dem adriatischen Meere gelten kann, und nach dem nut 13.5. Meilen entfernten Seehafen Zengg führt." (*Denkschrift über die...*, 1864: 19).

<sup>11</sup> *Denkschrift über...*, 1864: 76.

<sup>10</sup> "Die vom Kaiser Joseph II angelegte, in neuerer Zeit kunstgemäß umgebaute Josephinen Straße, welche als die kürzeste Verbindung Karlstadts mit dem adriatischen Meere gelten kann, und nach dem nut 13.5. Meilen entfernten Seehafen Zengg führt." (*Denkschrift über die...*, 1864: 19).

<sup>11</sup> *Denkschrift über die...*, 1864: 76.



pa je proglašenom cara i kralja Franje Josipa I. od 8. listopada 1871. ustrojen kao nova upravna jedinica i to kraljevski slobodni lučki grad (MAGDIĆ, 1877.). Zbog novih pomicanja granice na istok i aneksijom Bosne i Hercegovine oblikovalo se novo veliko gospodarsko tržište a da bi protok robe bio najefikasniji, pojavila se ideja da se napokon izgradi željeznički put između Senja, preko Bihaća, do Banja Luke. Ovu zamisao Senjani su 1889. godine objavili kao studiju naziva *Senjsko-bihaćka željeznica*. Pruga duljine 111 kilometara bila je zamišljena tako da vodi iz Senja preko prijevoja Vratnik prema Otočcu, Vrhovinama i Babinu Potoku, pa do Ljeskovca, odatle do Prijeboja uz zapadne obronke Plješivice preko Baljevca do Bihaća.<sup>12</sup> Ni taj projekt nije dobio pozitivno mišljenje. Svjesnom zanemarivanju Senja, ali i Like nije se naziralo kraja. Štoviše, početkom 20. stoljeća zbog razvoja zapadne Bosne i procvata turizma na Plitvicama stvoreni su temelji za izgradnju tzv. *Gornjokrajiške željeznice* koja bi bila povezivala Ogulin i Bihać. Na taj način Senj opet ne bi bio željeznički povezan, a ni ostatak Ličko-krbavske županije ne bi bio prometno integriran.<sup>13</sup> Tako je ostala ona Matoševa: "Željeznicu dobiti će Lika/ Kad već neće imat stanovnika" (HOLJEVAC, 2009: 10). Ipak, nakon gotovo sto godina molbi, studija, apela i želja lička željeznica izgrađena je u potpunosti tek 1925. godine. Senj je još jedanput isključen iz željezničkog i toliko važnoga tranzitnog puta. Posljednji argumentirani, ali svakako zakašnjeli prilog o pomoći ponovnom razvoju grada Senja napisao je najistaknutiji Senjanin prve polovice 20. stoljeća – Ivan Krajač, nećak Ladislava Krajača, utemeljitelja senjskog parobrodarstva.

Karlovac – Rijeka, which passed for most of its parts through the area of the Civil, but not Military Croatia. In that way, any future ideas regarding the projects about a railway in Senj were postponed. Although Senj did not secure the railway again, the city finally gained greater autonomy. Therefore, the proclamation from October 8<sup>th</sup>, 1871 given by the monarch and king Francis Joseph I granted Senj the status of a free royal port (MAGDIĆ, 1877). Due to the border shift towards the east and the annexation of Bosnia and Herzegovina, a new great economic market was formed, and in order to ease the flow of goods, a logical idea arose – to make a railway between Senj, through Bihać, up to Banja Luka. This idea was published by the residents of Senj in 1889 as a study named *Senj – Bihać's Railway*. The railway, 111 kilometres long, was represented as a route leading from Senj across the Vratnik pass, all the way to Otočac, Vrhovine and Babin Potok, then to Ljeskovac and finally among the west side of Plješivica to Prijeboj and through Baljevac to Bihać.<sup>12</sup> Even this project did not receive a positive feedback. Deliberate neglect of Senj and Lika did still not come to an end. Moreover, at the beginning of the 20<sup>th</sup> century, due to the development of the west Bosnia and the revival of tourism at the Plitvice Lakes, the basis for constructing a railway of the so called *Gornjokrajiška željeznica* (literally the "Upper Military-Border Railway") were formed. This route was intended to connect Ogulin with Bihać. If this project had been realised, the railway would have bypassed Senj again and the rest of the Lika-Krbava County would not have been integrated into the traffic as well.<sup>13</sup> And so one might confirm what Matoš said once: "The railway will be given to Lika/ When there will be no people in it" (HOLJEVAC, 2009: 10). Still, after almost hundred years of applications, studies, appeals and wishes, it was not until 1925 when Lika's railway was built. Yet, Senj once again lost its position in the rail traffic and did not become the transit pathway. The last contribution, nonetheless a late one, regarding the help to the city of Senj to re-progress was written by the most significant Senj's resident of the first half of the 20<sup>th</sup> century – Ivan Krajač – the nephew of Ladislav Krajač, the founder of Senj's steam-shipping.

<sup>12</sup> *Šumarski list*, 1889., br. 11., 491.

<sup>13</sup> "Za saziv ličko-krbavske žup. skupštine pogledom Gornje-krajiške željeznice", *Novi list*, 1904., br. 99, naslovnica.

<sup>12</sup> *Šumarski list*, 1889, no. 11, page 491.

<sup>13</sup> "Za saziv ličko-krbavske žup. skupštine pogledom Gornje-krajiške željeznice", *Novi list*, 1904., no. 99, head page.



## Parobrodarska društva u Senju

Parobrodarstvo je kao nova pomorsko-trgovačka grana uvelike utjecalo i na Senjane jer su oni potkraj 19. stoljeća tim novim modelima bržeg transporta roba nastojali i dalje ekonomski prosperirati. Zbog sve prisutnijih konkurentskih luka i brojnih novih tržišta u Senju su imućniji i istaknutiji građani odlučili da će kroz djelovanje udruge nastojati zaštititi svoje trgovačke i pomorske poslove. Stoga su već 1870. godine osnovali *Senjsko brodarsko društvo aliter 'Societa navale'*. Svrha te udruge bila je "graditi na vlastitom skveru brodove duge plovidbe, prodati je, ili osposobiti je za plovidbu na svoj vlastiti račun".<sup>14</sup> Udruga je imala početnu glavnicu od 200.000 forinti, a ravnateljstvo su činili svi članovi utemeljitelji i šest društvenih savjetnika.

Iduća 1871. godina bila je i jedna od najznačajnijih godina u senjskoj ekonomskoj povijesti jer je predsjedništvo *Brodarskog društva iz Senja* u riječkom poduzeću *Stabilimento Technico Fiumano* naručilo izgradnju prvoga željeznog parobroda.<sup>15</sup> Sljedeće godine 13. srpnja porinut je parobrod "Hrvat" (Fijo, 1962b; Barbalić, 1990.). Senjsko brodarsko društvo već se nakon šest godina našlo u likvidaciji. Ipak, u tih šest godina Društvo je naručilo izgradnju prvog parobroda u Senju. Riječ je spomenutom parobrodu "Hrvat" koji je bio izgrađen u Rijeci, a troškovi izgradnje iznosili su 43.146 forinti. Služio je za prijevoz putnika na relaciji Rijeka – Senj. Brod je na toj pruži plovio ljeti pet puta na tjedan, a zimi tri puta na tjedan. Barbalić (1969./70.; 1990.) vrlo logično zaključuje da je ime broda "Hrvat" iskaz nacionalnog ponosa senjskih brodara i time jedan od provokativnih subjekata u verbalnom suprotstavljanju sve prisutnijoj germanizaciji i mađarizaciji.

Godine 1886., nakon odlaska u stečaj prvoga senjskog brodarskog društva, nastalo je novo parobrodarsko društvo. Najzaslužniji u tom vremenu za sveopće ekonomsko i pomorsko razvijanje Senja bio je Senjanin Ladislav Krajač te njegovi sinovi Franjo i Rafaelo. Krajač je zajedno s drugim istaknutim brodovlasnicima, poput Franje Olivierija, Marija Didolića i Enrica Durbešića, do 1890. godine uspješno razvijao parobrodarstvo.

<sup>14</sup> Državni arhiv u Rijeci (dalje: DAR), f.30. PR 7, Registar za tvrdke društvene Senj, Senjsko brodarsko društvo u likvidaciji, k. 3/1. Usporedi s: Barbalić, 1970: 5-32.

<sup>15</sup> Neautorizirano (1997.): *Bijela flota hrvatskoga Jadrana*, Jadrolinija, Rijeka, 57.

## Steam-shipping companies in Senj

Being a new maritime-trade branch, steam-shiping had a great effect on the residents of Senj, as at the end of the 19<sup>th</sup> century they still tried to prosper through these modes of the faster transportation. Due to the rising number of competitive ports and new markets, wealthy and well-known citizens of Senj decided to protect their trading and maritime business through certain social activities. Therefore, in 1870 they established a society named *Senjsko brodarsko društvo aliter 'Societa navale'* ("Senj's Shipping Company aka "Societa navale"). The purpose of the society was "to build long distance ships in their own shipyard, to sell or make it useful for sailing for its own sake."<sup>14</sup> The society had the capital of 200 000 forints, whereas the principals were all the members-founders, together with business advisors.

The following year, 1871, was one of the most significant ones in Senj's economic history, as the presidency of *Senj's Shipping Company* ordered in Rijeka's company *Stabilimento Technico Fiumano* the construction of the first iron steamship.<sup>15</sup> Next year, on July 13<sup>th</sup>, a steamship "Hrvat" ("The Croatian") was launched (FIJO, 1962b; BARBALIĆ, 1990). *Senj's Shipping Company* was shut down after only six years. Still, during those six years, the Company ordered the construction of the first steamship in Senj. Here we are talking about the previously mentioned steamship "Hrvat" ("The Croatian") with the construction 43 146 forints worth. The ship served for the passenger transportation, travelling on the route Rijeka – Senj during the summer five times a week, and three times a week during the winters. Barbalić (1969/70; 1990) noted that the name itself ("Hrvat") represented a national pride of Senj's seamen; hence it was one of the very provocative subjects of verbal confrontation with the rising Germanization and Hungarization.

In 1881, after Senj's first shipping company declared a bankruptcy, a new steam-shiping company was set up. The most significant citizen of Senj during that time, meritorious for the economic and maritime development of Senj, was Ladislav Krajač and his sons Franjo and Rafaelo. Together with other eminent ship-owners, such as Franjo Olivieri, Mario Dodolić and Enrico Durbešić,

<sup>14</sup> The State Archive in Rijeka, f. 30, PR. 7, the Register for Senj's Social Companies, Senj's Shipping Company in Adjournment, box 3/1. Compare with: Barbalić, 1970: 5-32.

<sup>15</sup> Unauthorized (1997): *Bijela flota hrvatskoga Jadrana*, Jadrolinija, Rijeka, 57.

Tablica 1. Senjska parobrodarska društva od 1870. do 1924. godine  
Table 1 Steamship companies of Senj in the period from 1870 to 1924

Ime parobrodarske udruge	Datum osnutka	Datum ukinuća	Najznačajniji članovi
Name of steamship association	Date of founding	Date of abolition	Most eminent members
<i>Senjsko brodarsko društvo</i>	11. 3. 1870.	6. 5. 1876.	Ante Jakić, Ladislav Krajač, Josip Devide
<i>Shipping Company of Senj</i>	11/3/1870	06/5/1876	
<i>Senjsko parobrodarsko društvo Krajač i drugovi</i>	29. 10. 1886.	26. 10. 1890.	Ladislav Krajač, Franjo Krajač, Maria Didolić, Franjo Olivieri
<i>Krajač &amp; Co. Steamship Company of Senj</i>	29/10/1886	26/10/1890	
<i>Hrvatsko primorsko parobrodarsko društvo u Senju</i>	28. 2. 1894.	6. 8. 1891.	Franjo Olivieri, Šime Vidmar, Mijo Poschich, Antun Devčić, Ivan Mladineo
<i>Croatian Coastal Steam-shipping Company at Senj</i>	28/2/1894	06/8/1891	
<i>Hrvatska-primorska-parobrodarska zadruga</i>	12. 2. 1894.	16. 6. 1897.	Franjo Olivieri, Antun Devčić, Bogoslov Mažuranić, Šime Stiglic, Mate Rukavina
<i>Croatian Coastal Steam-shipping Cooperative</i>	12/02/1894	16/6/1897	
<i>Hrvatsko parobrodarsko društvo (na dionice) u Senju</i>	28. 11. 1902.	1. 4. 1924. (fuzionirano s <i>Jadranskom plovidbom iz Sušaka</i> )	Lovro Pavelić, Martin Kozina
<i>Croatian Steam-shipping Stockholding Company at Senj</i>	28/11/1902	01/4/1924 (merged with <i>Adriatic Shipping</i> from Sušak)	

Izvor: DAR, Okružni sud Sušak, sign. 7., "Kr. kotarski kao trgovačko-mjembeni sud u Senju, Kazalo registra za inokosne i društvene tvrtke god. 1876 – 1932".

Source: The State Archive in Rijeka, District Court Sušak, sign. 7., "Kr. kotarski kao trgovačko-mjembeni sud u Senju, Kazalo registra za inokosne i društvene tvrtke god. 1876 – 1932"

Društvo je posjedovalo tri parobroda za malu obalnu plovidbu: "Nehaj", "Hrvat" i "Vinodolac" (FIJO, 1962.). I to je društvo prestalo s djelovanjem jer su se već bile pojavile prve konkretnije inicijative nekih brodovlasnika za spajanjem s konzorcijem riječkog parobrodarstva *Švrljuga & Co*. Stoga je iduće godine osnovano novo parobrodarsko društvo pod nazivom *Hrvatsko parobrodarsko društvo* u Senju. Krajač je nastojao i dalje aktivno sudjelovati u ekonomskom razvoju svojega grada pa je bio i dugogodišnji predsjednik senjske Trgovačke komore. Zbog prodora mađarskoga novčanog i robnog kapitala u Rijeku Krajač je bio prisiljen ovoga puta u Rijeci osnovati novo društvo *Ungaro-Croata*<sup>16</sup> i to spajanjem dvaju domaćih društava *Krajač & Co* u Senju i *M. Švrljuga & Co* u Rijeci. Tako je *Ungaro-Croata* postala mađarsko parobrodarsko društvo jer mu je središte u Ugarskom primorju, dok je u njoj ključnu ulogu vodio upravo Ladislav Krajač, najvažniji Senjanin s kraja 19 stoljeća (Tab. 1.).

<sup>16</sup> Ovo društvo od 1892. godine održava parobrodsku prugu Senj – Pag dvaput na tjedan (FARIČIĆ, 2012: 247).

Krajač developed steam-shipping until 1890. The company owned three steamships serving short sea shipping: "Nehaj", "Hrvat" and "Vinodolac" (FIJO, 1962). Nonetheless, this company closed down as soon as the first initiatives of some ship-owners to consolidate with Rijeka's steam-shipping consortium *Švrljuga & Co* appeared. Hence, during the following year a new steam-shipping company – named *The Croatian Steam-shipping Company* – was founded in Senj. Krajač still tried to actively participate in Senj's economic progress and in such a manner he was the president of Senj's Chamber of Commerce for a long time. Nonetheless, due to the Hungarian monetary and commercial penetration into Rijeka, Krajač was forced to establish in Rijeka a new company named *Ungaro-Croata*.<sup>16</sup> Krajač did that by the consolidation of two domestic companies – *Krajač & Co* in Senj and *M. Švrljuga & Co* in Rijeka. In such a manner the *Ungaro-Croata* became a Hungarian steam-shipping company because of its Hungarian Littoral, with Ladislav

<sup>16</sup> Since 1892 this society maintains the steam-shipping route Senj – Pag twice a week (FARIČIĆ, 2012:247).

Još snažniji razvoj parobrodarstva u Senju nastupio je u vrijeme vladavine Khuena Héderváryja, koji je imenovan banom 1883. godine (MACAN, HOLJEVAC, 2013.). Pomorsko dobro je i početkom 20. stoljeća ostalo neuređeno, neadekvatno za daljnji kvalitetniji ukrcaj putnika i utovar robe u senjskoj luci. Senjska luka i dalje nije nudila zaštitu brodova od nevremena.<sup>17</sup> Razlog tomu je svakako negativno financijsko poslovanje Senja, ali i izostanak pravednije novčane potpore od mađarskih vlasti. Istaknutim senjskim gospodarstvenicima i pomorcima nije preostalo ništa drugo nego ponovno uložiti prigovor ugarskom Ministarstvu trgovine na sve nepošteniju pomorsku parobrodsku vezu u Hrvatskome primorju:

*"...radi postupka parobrodarskoga društva Ungaro-Croata, koje uništava svaki parobrodarski podhvat u hrvatskom primorju, te ubija poreznu snagu države, prem subvencija ima u načelu služiti za podizanje ovostrane trgovine, a nipošto za uništavanje domaćih solidnih parobrodskih poduzeća. Predlog zahtieva, da visoko ministarstvo pozove Ungaro-Croatu na lealnu, poštenu konkurenciju, a ne da ubija 'hrvatsko parobrodarsko društvo', koje je ona sama svojim zlim postupkom radi obrane trgovačkih i prometnih interesa ovih osiromašenih krajeva izazvala i stvorila, naročito ima se u predstavi navesti, da je Ungaro-Croata, čim je zaplovilo 'hrvatsko parobrodarsko društvo' svojim parobrodom snizila cene od 2 krune 40 filira na ciglih 40 filira, a od 1 krune 20 filira na 20 filira, a u istom razmjeru i vozarinu na robu; nasuprot ostavila je prijašnje cene na svim ostalim prugama, na kojima 'Hrvatsko parobrodarsko društvo' neplovi. Taj ubojni postupak treba, da visoko ministarstvo zasluženo kazni, a ne da joj daje državnu subvenciju. Visokoj kr. zemaljskoj vladi treba pako predočiti, da postupkom Ungaro-Croate, koja je već uništila slična društva u hrvatskom primorju, uništava i zaradu mnogih domaćih sinova, da prikraćuje i dohodke kraljevine Hrvatske, jer 'Hrvatsko parobrodarsko društvo' sa sjedištem u Senju plaća porez ovdje, od poreza Ungaro-*

Krajač – the most important Senj's citizen of the end of the 19<sup>th</sup> century – having a key role (Tab. 1).

Even more progressive development of steamshipping in Senj began in the period of Khuen Héderváry's rule, who was proclaimed 'ban' (duke) in 1883 (MACAN, HOLJEVAC, 2013). However, maritime domain was left unarranged even at the beginning of the 20<sup>th</sup> century, inadequate for further quality passenger embarkation and loading of goods at the port of Senj. Still, this port was not offering protection for ships against bad weather conditions.<sup>17</sup> The reason was certainly a negative financial policy of the city of Senj, and beside that a lack of fair financial support from Hungarian authorities. Prominent businessmen and ship operators were left with nothing else but to file a complaint to Hungarian Ministry of Trade about an unfair maritime steamshipping connection in the Croatian Littoral.

*"... because of the conduct of steamship company Ungaro-Croata, which destroys every steamship undertaking in Croatian Littoral and devastates tax strength of the state, even though the purpose of government aid is to develop this side of the trade and not, under any circumstances, to destroy local solid steamship companies. Proposal requests that the high ministry appeals to Ungaro-Croata for a legal and fair competition and not for devastating Croatian Steamshipping Company, which Ungaro-Croata itself, with its maleficent conduct, provoked and created for the defence of trading and transport interests of these impoverished areas. The proposition should especially point out that Ungaro-Croata lowered its prices from 2 kronas 40 fillers to miserable 40 fillers and from 1 krone 20 fillers to 20 fillers, and in the same proportion the transport of goods, as soon as Croatian Steamshipping Company sailed with its steamship, while leaving former prices on all the other lines on which Croatian steamshipping company does not sail. The high ministry should rightfully punish that lethal conduct and not provide them with government aid. The Royal Croatian-Slavonian-Dalmatian territorial Government should become aware that the conduct of Ungaro-Croata, which already destroyed similar companies in the Croatian*

<sup>17</sup> Autor (1906.) u jedinoj tadašnjoj senjskoj tiskovini *Nehaju* naziva senjsku luku "klaonica".

<sup>17</sup> In *Nehaj*, the only publication of that period, an author (1906) calls the port of Senj "abattoir".



*Croate nema zemlja niti jednog novčića koristi, jer plaća porez na Rieci.*"<sup>18</sup>

Svakako, iza takvih reakcija stajali su i određeni naslijeđeni politički animoziteti između senjskoga hrvatskog pravaški određenog stanovništva i njihovih političkih oponenta u Rijeci i Budimpešti. Nije dugo trebalo da na ove silne optužbe reagiraju iz društva *Ungaro-Croata*. Oni su, naime, oštro demantirali ikakve monopolističke igre, pritom naglašavajući vlastito pošteno novčano poslovanje koje je posljedica uspješnog poslovanja društva čiji je novčani kapital 90% u hrvatskim rukama. Tako su jasno dali do znanja članovima *Hrvatskoga parobrodarskog društva*, koji su društvo *Ungaro-Croata* smatrali udrugom u kojoj je prisutan samo mađarski novčani kapital, da su pogriješili.<sup>19</sup> Stoga je upravo jedan od tadašnjih čelnika *Ungaro-Croate* Gjuro Ružić pozivao na smirenje tenzija jer "...borbe par. društva Trsta i Pule, Senjskog društva i Ungaro-Croate, Istarskog društva i Ungaro-croate te sada ponovno Hrvatskog parobrodarskog društva i Ungaro-Croate gube svi. Iz te borbe vući će korist treći čiji parobrodi se ne budu zvali Hrvatska, a niti Velebit. Manje osobnog trvenja, manje bombastičnih fraza, a više trezvenog prosudjivanja...".<sup>20</sup> Iako su molbe članova *Ungaro-Croate* bile pozitivne i nezlonamjerne, stvari su ipak bile na njihovoj strani samim time što je *Ungaro-Croata* dobivala godišnju subvenciju od 720.000 kruna i posjedovala više od 30 parobroda, dok su ostala senjska društva imala po dva ili samo jedan parobrod.

Unatoč prevladavajućim parobrodarskim prugama na hrvatskoj obali, dolaskom *Hrvatskog parobrodarskog društva* (na dionice) u Senj promijenio se način transporta putnika i roba u Velebitskom kanalu. Novo društvo iz Senja uvelo je uz pomoć svoja tri parobroda veći broj pruga između Rijeke na sjeveru i Paga

*Littoral, also destroys the income of many local men and denies incomes of Kingdom of Croatia because Croatian Steam-shiping Company, headquartered in Senj, pays taxes here. The state does not benefit from the taxes of Ungaro-Croata because they pay taxes in Rijeka ...*"<sup>18</sup>

Surely, behind such reactions was also certain inherited political animosity between the people of Senj, followers of the Croatian Party-of-Right, and their political opponents in Rijeka and Budapest. It did not take long for *Ungaro-Croata Company* to react to these strong accusations. They had harshly denied any monopolistic games, meanwhile emphasizing their own fair financial policy which was the result of company's successful business activities, whose financial capital of 90 % was in the hands of Croats. Doing so, they made it quite clear that the members of *Croatian Steam-shiping Company*, who considered *Ungaro-Croata Company* to be an organization with only Hungarian financial capital present.<sup>19</sup> Therefore, one of the leaders of *Ungaro-Croata* of that time, Gjuro Ružić, appealed to tension relief because "... in conflicts of steam-shiping companies of Trieste and Pula, Steam-shiping company of Senj and Ungaro-Croata, Istrian Company and Ungaro-Croata and now again, Croatian Steam-shiping Company and Ungaro-Croata everyone loses. The third party, whose steamships will not be called Hrvatska (Croatia) or Velebit, will be the one that draws benefit from that conflict. Less personal conflicts, less bombastic statements and more sober judgement ..."<sup>20</sup> Although requests of the members of *Ungaro-Croata* were positive and benevolent, circumstances were on their side by the fact that *Ungaro-Croata* was obtaining annual government aid of 720 000 kronas and that it owned more than 30 steamships, while other companies in Senj had two or only one steamship.

Despite the prevailing steam-shiping lines on Croatian coast, transport mode of passengers

<sup>18</sup> Prijedlog su potpisali čelnici senjske komore koji su ujedno bili i najistaknutiji brodari u Senju: Drago Vlahović, Ivan Mladineo, Martin Kosina, Šime Štiglić i Ivan Uršić. Vidi: DAR, Fond Riječke gubernije, kut. 267., "Zapisnik redovite skupne sjednice trgovačke i obrtničke komore u Senju od 30. ožujka 1904", raz. III., br. 739, 10.

<sup>19</sup> "Parobrodarske stvari", *Novi list*, 1904., br. 120, naslovnica.

<sup>20</sup> "Parobrodarske utakmice", *Novi list*, 1904., br. 130, 2.

<sup>18</sup> The proposition was signed by the leaders of Senj's chamber who were also most eminent ship operators of Senj: Drago Vlahović, Ivan Mladineo, Martin Kosina, Šime Štiglić and Ivan Uršić. See: The State Archive in Rijeka, Rijeka's Guberniya fund, box 267, "Zapisnik redovite skupne sjednice trgovačke i obrtničke komore u Senju od 30. ožujka 1904", class III, no. 739, page 10.

<sup>19</sup> "Parobrodarske stvari", *Novi list*, 1904, no. 120, head page.

<sup>20</sup> "Parobrodarske utakmice", *Novi list*, 1904, no. 130, page 2.

i Obrovca na jugu.<sup>21</sup> Godine 1908. to je društvo održavalo svakodnevnu prugu između Rijeke i Senja, te između Rijeke i Opatije. Srijedom je parobrod isplovljavao iz Rijeke i plovio sve do Karlobaga, dok je petkom isplovljavao iz Rijeke i plovio sve do Obrovca.<sup>22</sup> Članovi te udruge nastojali su smanjiti utjecaj *Ungaro-Croate* na način da su ponudili da društvo bude na dionici te da imućniji Primorci, Senjani, Podgorci i Ličani participiraju u novome parobrodarskom društvu. Da je ipak riječ o novoj za ekonomiju opasnoj konkurenciji vidljivo je iz arhivskih dokumenata. Njih donosi i N. Mendeš (2011.), pritom upućujući na brojne zakulisne igre *Hrvatskoga parobrodarskog društva*. Članovi senjskog društva nisu bili samo u konfliktu s Pomorskom oblasti u Rijeci koja je i dalje favorizirala monopolističko ponašanje *Ungaro-Croate*, nego i s mjesnim lučkim kapetanom kojeg je instalirala vlast u Rijeci. Tako su često zabilježene pritužbe na rad kapetanije.<sup>23</sup>

#### Utjecaj parobrodarstva na političku i ekonomsku situaciju u Senju

Nisu bile rijetke ni unutarstranačke razmirice. Političku stvarnost u Senju najbližije opisuju pomalo poslovične poruke iz senjskih novina "Nehaj" koje govore da "...frazu igra u našem socijalnom i političkom životu veliku ulogu, pa to je i razlogom, da više pazimo što koji u javnom životu govori, nego li što radi, više nam je do toga, da koji političar neopozove, što je prije tvrdio a makar to i razborito bilo, nego li što on svojim radom sve svoje lijepe riječi sramoti i blati..."<sup>24</sup>

<sup>21</sup> Od 26. listopada parobrodi *Hrvatskoga parobrodarskog društva* iz Senja plovili su na čak četiri pruge. Prva i najprometnija pruga bila je ona između Senja i Rijeke, a ostvarivala se svakim danom osim nedjelje. Druga pruga bila je ona između Rijeke, preko Raba do Karlobaga. Na toj pruzi isplovljavao je parobrod svaki ponedjeljak iz Rijeke, dok bi se utorkom vraćao iz Karlobaga. Treća pruga Novi Vinodolski – Rijeka održavala se svaki dan. Najduža pruga bila je ona između Rijeke, preko Senja do Paga, a na toj pruzi parobrod je iz Rijeke isplovljavao svaku srijedu, a svakog četvrtka bi se vraćao iz Paga. Vidi: "Hrvatsko parobrodarsko društvo (na dionice) u Senju", *Hrvat*, 1905., br. 5, 5.

<sup>22</sup> Gradski muzej Senj, Hrvatsko parobrodarsko društvo 1902. – 1622., kut. 27., Hrvatsko parobrodarsko društvo (na dionice) u Senju – Itinerario.

<sup>23</sup> DAR, Pomorska oblast u Rijeci, f. 46, kut. 683., k. br. 9954/1913.

<sup>24</sup> "Naš položaj", *Nehaj*, 1907., br. 3, 2.

and goods in the Velebit channel changed with the arrival of *Croatian Steam-shiping Stockholding Company*. With the help of their three steamships, the new company from Senj introduced more lines between Rijeka on the north and Pag and Obrovac on the south.<sup>21</sup> In 1908 that company maintained regular line between Rijeka and Senj and between Rijeka and Opatija. Steamship left port from Rijeka on Wednesdays and sailed all the way to Karlobag, while on Fridays it left port from Rijeka and sailed all the way to Obrovac.<sup>22</sup> Members of that association were trying to reduce the influence of *Ungaro-Croata* by offering the company to add stockholders so that wealthier inhabitants of Primorje, Senj, Podgorje and Lika could participate in the new steam-shiping company. The archives documents show that it is a matter of competition dangerous for the economy. They were also brought forward by N. Mendeš (2011) and in doing so he revealed numerous behind-the-scenes intrigues of *Croatian Steam-shiping Companies*. The members of Senj's company were not only in conflict with Maritime Governance in Rijeka, which continued to favour monopolistic conduct of *Ungaro-Croata*, but also with local port master who was appointed by local government of Rijeka. Therefore, the complaints to the work of the captaincy itself were frequently recorded.<sup>23</sup>

#### The influence of steam-shiping on the political and economic situation in Senj

The intraparty disputes took place frequently. The political reality of Senj was best described by proverbial messages from Senj's newspaper "Nehaj", which state that "... a phrase plays a significant role

<sup>21</sup> From October 26<sup>th</sup>, steamships of *Croatian Steam-shiping Company* from Senj used four lines. The first and busiest was the one between Senj and Rijeka, and it was maintained every day but Sunday. The second one was that between Rijeka, through Rab to Karlobag. On that line, steamship left port every Monday from Rijeka only to return on Tuesdays from Karlobag. The third line Novi Vinodolski – Rijeka was maintained every day. The longest line was the line between Rijeka, through Senj to Pag. On that line steamship left port every Wednesday from Rijeka and returned every Thursday from Pag. See: "Hrvatsko parobrodarsko društvo (na dionice) u Senju", *Hrvat*, 1905, no.5, page 5.

<sup>22</sup> The City Museum Senj, the Croatian Steam-shiping Company from 1902 – 1622, box 27, Croatian Steam-shiping Stockholding Company – Itinerario.

<sup>23</sup> The State Archive in Rijeka, the Maritime Administration in Rijeka, f. 46, box 683., no. 9954/1913.

Uistinu, politički život u Senju svodio se na inertnost i opreznost u artikuliranju krucijalnih problema koji su sustavno determinirali senjsku gospodarsku realnost. Prevladavajuća tema u Senju početkom 20. stoljeća bile su svakodnevne stranačke razmirice i nadmetanja, ali ne i moguća rješenja u pomoći senjskom pomorstvu, prije svega parobrodarstvu. U Senju su i dalje egzistirali relikti nekadašnjega naglašenog pravaštva koje je uspješno provodio Josip Gržanić. S druge strane bile su sve prisutnije naznake politike Hrvatsko-srpske koalicije koje se predstavljaju u lokalnim novinama "Nehaju". Ta je tiskovina bila 1906. i 1907. godine u snažnom sukobu s uredništvom gospićkog "Hrvata" jer je sve više zagovarala čvršću povezanost s riječkim političkim i ekonomskim elementima (BRLIĆ, 2013.). Nerazumijevanje i kontinuirano nepovjerenje tih dviju političkih opcija, kao i njihovih medijskih pokrovitelja bili su prisutni i u gospodarskim procesima u Senju, posebice ako se govori o parobrodarstvu. Senj je početkom stoljeća bilježio daljnji rast gradskog manjka jer se gradski proračun sve više trošio za brojne dažbine, potpore i plaće, a nije se proizvodilo u onoj mjeri koja bi Senju pružila ekonomski prosperitet. Na području grada Senja, gdje je živjelo oko 16 000 stanovnika, postojala je samo jedna tvornica (paromlin) s 45 trgovaca, devet postolara, osam opančara, tri krojača, 40 krčmara i 42 ostalih obrtnika.<sup>25</sup>

Razvoj brodarstva u Senju uvelike je determinirao demografsku sliku grada Senja jer se vrlo zorno primjećuje porast broja stanovnika u onim vremenskim intervalima koji su u koliziji s povećanim razvojem senjske trgovine. Tako je u Senju rastao broj stanovnika upravo u vrijeme procvata senjskog brodarstva od 1857. do 1869. godine, ali i od 1890. do početka Prvoga svjetskog rata jer je to razdoblje novih parobrodarskih društava u Senju kao i okretanja prema industrijskoj proizvodnji (usporedi: Sl. 3. i Sl. 7.).

*in our social and political life, and that is one more reason to be more careful what one says, rather than what one does. We care more about a politician not retracting what he stated before, even if it would be reasonable, than him embarrassing and besmirching all his nice words with his work ...".<sup>24</sup> The political life of Senj was indeed coming down to inertness and cautiousness in articulating crucial problems which had systematically determined economic reality of Senj. Prevailing topics in Senj at the beginning of the 20<sup>th</sup> century were everyday party-related disputes and competitions, and not possible solutions in helping Senj's navigation or steam-shipping to begin with. The relicts of the formerly emphasized Party-of-Right spirit that were successfully implemented by Josip Gržanić still existed. On the other side, the indications of the politics of Croat-Serb Coalition represented by the local newspaper "Nehaj" have prevailed. In 1906 and 1907, that publication was in a serious conflict with the redaction of "Hrvat" from Gospić because it favoured more firm connection with Rijeka's political and economic elements (BRLIĆ, 2013). Lack of understanding and continuous distrust between those two political options, as well as their media sponsors, were also present in the economic activities of Senj, especially when dealing with steam-shipping. In the beginning of the century, Senj recorded further growth of the city budget deficit because the city budget has been increasingly spent on numerous local taxes, subsidies and salaries without producing enough to provide Senj with further economic prosperity. In the area of the city of Senj, with the population of 16 000, there was only one factory (steam-powered flour-mill) employing 45 traders, 9 shoemakers, 8 "opanak" makers, 3 tailors, 40 innkeepers and 42 other craft workers.<sup>25</sup>*

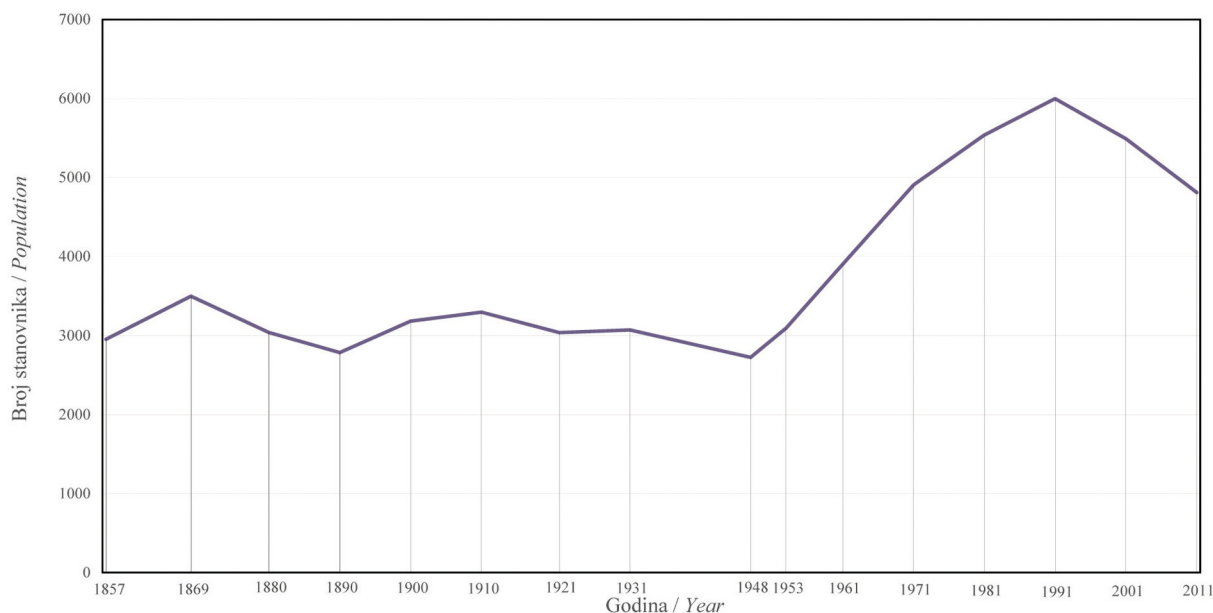
Shipping development in Senj had considerably determined the demographic situation of the city of Senj because of the obvious population increase in those time intervals which were in clash with the increased development of Senj's trade. Senj recorded population increase precisely at the time of Senj's shipping bloom in the period from 1857 to 1869 and also in the period from 1890 to the beginning of World War I, since that was the period of establishment of new steam-shipping companies in Senj as well as turning towards industrial production (compare: Fig. 3 and Fig. 7).

<sup>25</sup> Izvještaj upravnoga odbora i kralj. podžupana županije ličko-krbavske o stanju uprave u županiji na vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1903., Senj, 1904., 200.

<sup>24</sup> "Naš položaj", *Nehaj*, 1907, no.3, page 2.

<sup>25</sup> Izvještaj upravnoga odbora i kralj. podžupana županije ličko-krbavske o stanju uprave u županiji na vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1903., Senj, 1904, page 200.





Slika 3. Kretanje ukupnog broja stanovnika naselja Senj od 1857. do 2011. godine

Izvor: Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. – 2001., CD ROM, Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2005.

Figure 3 Total population of Senj from 1857 to 2011

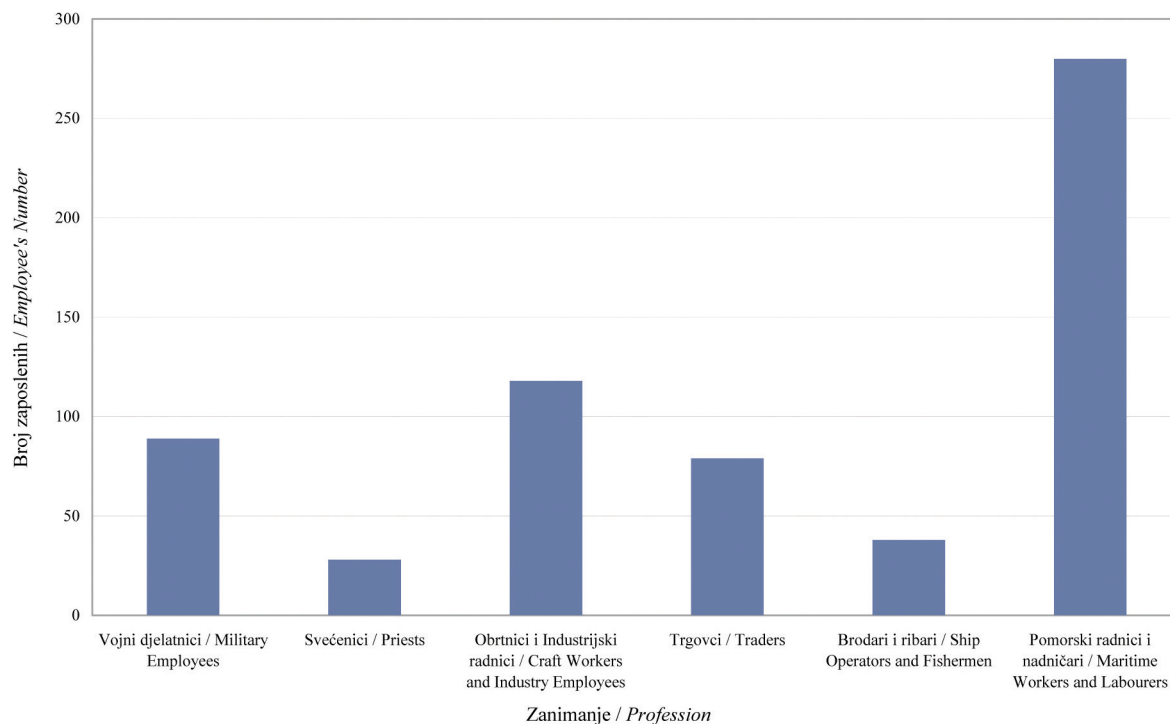
Source: Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. – 2001., CD ROM, Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2005.

Senjsko brodarstvo povezano je i s drugim gospodarskim djelatnostima, posebice u drvnoj i duhanskoj industriji. Ipak, zbog nepostojeće kvalitetne željezničke i cestovne prometne mreže, ali i konkurentnih luka u vrijeme Kraljevine Jugoslavije, nove senjske industrije nisu bile izravno pogođene padom brodarske plovidbe u Senju. Vidljivo je to iz grafikona (Sl. 4., Sl. 5., Sl. 6.) na kojima je prikazan porast zanimanja industrijskih radnika, ali manji broj radnika u pomorstvu. Isto tako, izvoz drvene građe djelomično su preuzele i druge luke velebitskog primorja.

S druge strane senjsko brodarstvo još je potkraj 19. stoljeća bilo ključni oslonac u razvoju senjskog gospodarstva. Gubitkom statusa slobodne luke (1888.), razvojem riječke željeznice, političkim previranjima i sukobima s Budimpeštom, uz snažnu vinarsku krizu iz 1891. godine, Senj je postao marginalna luka za izvoz drveta. Nisu pomogli ni agilni članovi glavne gospodarske institucije u gradu – Senjske trgovačko-obrtničke komore, koji su brojnim kvalitetnim rješenjima (razvojem cesta, ribarstva i proširenjem luke) nastojali pomoći u očuvanju brodarstva i pomorstva. Takve inicijative

Senj's shipping is connected with other economic activities, especially with the wood industry and tobacco industry. Still, due to the lack of quality rail and road traffic network and also because of competition with the seaports during the time of the Kingdom of Yugoslavia, new industries in Senj were not directly affected by Senj's shipping navigation decrease. It is evident from the charts (Fig. 4, 5 and 6), which depict the increase of blue-collar worker occupation and decrease of workers in the shipping industry. Other ports of Velebit Littoral also partially took over the export of lumber.

On the other side, even late in the 19<sup>th</sup> century, Senj's shipping industry was the key supporter in the development of Senj's economy. With the loss of free port status (1888), development of the railway in Rijeka, political turmoil and conflicts with Budapest, and a severe crisis of wine production, Senj became a marginal wood-export port. Not even agile members of the main economic institution in the city – Senj's Chamber of Crafts and Trades, who were trying to help preserve shipping and navigation with numerous quality solutions (road network and fishery development and port expansion), were able to help. That kind of initiative on the part of president



Slika 4. Struktura zaposlenih u Senju 1857. godine.<sup>28</sup>

Izvor: *Bevölkerung und den Viehstand von Österreich nach der Zählung vom 31. 10. 1857.*, Aus der k. und k. Hof – und staatsdruckerei, Wien, 1858., 172 – 173.

Figure 4 Employee structure in Senj in 1857.<sup>28</sup>

Source: *Bevölkerung und den Viehstand von Österreich nach der Zählung vom 31. 10. 1857.*, Aus der k. und k. Hof – und staatsdruckerei, Wien, 1858, page 172 – 173.

predsjednika komore Ladislava Krajača i tajnika Sebalda Cihlara nisu naišle na pozitivan odjek u višoj politici. Dapače, državne potpore senjskom brodarstvu smanjene su s 10.000 na 8.000 forinti (KOLAR, 2002: 157). U malom senjskom škveru godišnje je bio izgrađen samo jedan jedrenjak, dok je u isto vrijeme u Kraljevici izgrađeno četiri, a u Rijeci čak 16 novih brodova.<sup>26</sup> Početkom 20. stoljeća u Senju je zaposleno samo 50 osoba u pomorstvu<sup>27</sup>, iako je i dalje prisutan porast prometa senjske luke. Oslabjelo je i novčano

of the Chamber, Ladislav Krajač, and secretary, Sebald Cihlar, did not meet with a positive response from higher politics. Quite the contrary, government aid to Senj's shipping industry was lowered from 10 000 to 8000 forints (KOLAR, 2002: 157). In Senj's small shipyard, only one sailing vessel was built per year, while at the same time Kraljevica built four and Rijeka even 16 new ships.<sup>26</sup> In the early 20<sup>th</sup> century, only 50 people in Senj were employed in the sailing industry<sup>27</sup>, even though the increase of traffic in the port of Senj was still present. Moreover, financial

<sup>26</sup> *Statistički godišnjak Zemalja ugarske krune za 1895. godinu*, 1896: 260.

<sup>27</sup> *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije I. 1905.*, 1913: 656.

<sup>28</sup> Godine 1857. dominiraju vojnokrajiški elementi uz još uvijek snažnu hijerarhiju u društvu. Grafikon ocrta sliku tadašnjega senjskog društva gdje je velik broj vojnih djelatnika, a važnu ulogu ima Crkva jer je Senj biskupsko središte. Zamjetan je broj brodovlasnika i pomoćnih radnika koji su svoja primanja ostvarivali radeći u carskim magazinima. Napomena: U popis zanimanja nisu uključena djeca mlađa od 14 godina i ženski spol.

<sup>26</sup> *Statistički godišnjak Zemalja ugarske krune za 1895. godinu*, 1896: page 260.

<sup>27</sup> *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije I. 1905.*, 1913: page 656.

<sup>28</sup> The year 1857 was dominated by Military-Border elements with a strong hierarchy in society. The chart reflects the image of society in that period of Senj, where a number of military clerks lived, and the Church had a significant role because Senj was an Episcopal centre. There was a significant number of ship owners and auxiliary workers who earned their salaries working in warehouses. Note: Children younger than 14 years and women were not included in the list of occupations.

poslovanje Komore pa se nije ulagalo u brodarske djelatnosti nego su se novčana sredstva sve više distribuirala na nove industrijske pogone, poput tvornice konopa i kemijskih proizvoda, a posebice tvornice duhana. Tako su političko nepovjerenje, neproširena elementarna lučka infrastruktura, unutarstranačke razmirice, konkurentno okruženje i novo geopolitičko ozračje pomogli u daljnjem slabljenju Senja kao funkcionalnog i subregionalnog središta.

U gradu djeluju samo dva novčana zavoda: "Činovnička štedovna i predujmovna zadruga" i "Senjska štedionica". Ti su zavodi, a posebice senjska štedionica, ostvarivali promet i veći od 3.500.000 kruna (BRLIĆ, 2013: 221).

Kao i potkraj 19. stoljeća, tako se i početkom 20. stoljeća nastavio negativni proces iseljavanja u prekomorske zemlje i zapadnu Europu. U Senj su se godišnje useljavale samo dvije osobe, a iseljavalo se 25 ljudi.<sup>29</sup> Iseljavalo se posebice u susjednu Bosnu i Hercegovinu u kojoj su se otvarala brojna nova industrijska radna mjesta. Tako se više od 20 000 najboljih težaka iselilo u Sjevernu Ameriku, BiH i ine krajeve te je time bilo ugroženo održavanje županijske infrastrukture.<sup>30</sup> Ondašnja izvješća Županije ličko-krbavske (koje je Senj sastavni dio) zabilježila su da je zbog silnog iseljavanja oslabljeno i redovito čišćenje prometnica, tako da je čak i cesta Žuta Lokva – Senj bila slabo prohodna jer nije adekvatno posipana šljunkom.<sup>31</sup> Sasvim je jasno da su navedeni problemi zbog kvalitetnog povezivanja Senja i njegova zaleđa uvjetovali i fluidnost prekrcaja robe u senjskoj luci.

#### Nastavak stagnacije senjskog parobrodarstva početkom 20. stoljeća

U novonastaloj državi senjska ekonomija poprimila je još negativnije procese koji su posljedica sve veće izoliranosti i neprilagođenosti novim trgovačkim i pomorskim pravcima. Prostor koji se razvijao pod utjecajem senjskog parobrodarstva demografski stagnira, a u Senju je porastao udio zaposlenih u industriji

<sup>29</sup> Izvještaj za ličko-krbavsku..., 1904: 157.

<sup>30</sup> Izvještaj za ličko-krbavsku..., 1904: 156.

<sup>31</sup> Izvještaj upr. odbora kr. podžupana županije Ličko-krbavske od 1. siječnja do 31. prosinca 1906., Gospić 1907., 159.

policy of Senj's Chamber was weakened also by the fact that there were no investments in shipping activities. Funds were more and more distributed to the new industrial facilities like cordage and chemical factories, and especially tobacco factories. Thus, political distrust, unexpanded basic port infrastructure, intraparty disputes, competitive environment and new geopolitical atmosphere helped in further weakening of Senj as a functional and sub-regional centre.

Only two finance departments operated in the city: "Clerical Savings and Loan Association" and "Savings Bank of Senj". Those departments, especially Savings Bank of Senj, made a profit higher than 3 500 000 kronas (BRLIĆ, 2013: 221).

The negative process of emigration to other continents and Western Europe continued at the beginning of the 20<sup>th</sup> century, just as it did in the late 19<sup>th</sup> century. Only two people a year immigrated to Senj, while 25 people emigrated.<sup>29</sup> People especially emigrated to the neighbouring country Bosnia and Herzegovina, which opened numerous new workplaces in its industry. Thus, more than 20,000 best labourers emigrated to North America, Bosnia and Herzegovina and other countries, which compromised the county's infrastructure maintenance.<sup>30</sup> Former Reports of the County Lika-Krbava (having Senj as its constituent part) had recorded that, due to intensive emigration, regular road clearance was weakened so that even the road Žuta Lokva – Senj was barely passable because it was not adequately gravelled.<sup>31</sup> Clearly, all the mentioned problems with good communication between Senj and its hinterland caused fluidity of reload of goods in the port of Senj.

#### Continued stagnation of Senj's steam-shipping at the beginning of the 20<sup>th</sup> century

In the newly emerged country, the economy of Senj adopted even more negative processes, which are the result of ever more isolation and maladjustment to the new trading and nautical routes. The area which was developing under the influence of Senj's steam-shipping was demographically stagnant, while in Senj the share

<sup>29</sup> Izvještaj za ličko-krbavsku..., 1904: 157.

<sup>30</sup> Izvještaj za ličko-krbavsku..., 1904: page156.

<sup>31</sup> Izvještaj upr. odbora kr. podžupana županije Ličko-krbavske od 1. siječnja do 31. prosinca 1906., Gospić 1907., page 159.



i turizmu. S druge strane određene uspjehe u pomorskoj trgovini, ponajprije drvnom građom, ostvarivale su ostale podgorske luke (Jablanac, Sveti Juraj i Prizna).

Obalna plovidba (Sl. 1.) održavana je samo jedanput na tjedan i ostvarivala se parobrodom "Hrvatska" koji je svaki četvrtak isplovljavao iz riječke luke i plovio do Karlobaga, pritom pristajući u svim većim morskim podgorskim lukama.<sup>32</sup> Već tradicionalna politička i ekonomska netrpeljivost između Rijeke i Senja nastavljena je i u vrijeme Kraljevine Jugoslavije. Često su riječke tiskovine optuživale određene senjske frankovce za krijumčarenje stokom na ondašnjim parobrodima "Ante Starčević" i "Hrvatska".<sup>33</sup> Senjani su na takve denuncijacije reagirali argumentiranim činjenicama.<sup>34</sup> Takvi prijepori samo su i dalje udaljavali riječko i senjsko područje.

Nije samo u Senju slabilo parobrodarstvo. Na hrvatskom dijelu Jadrana nije se vodilo računa o domaćim parobrodarskim društvima tako da su se sve više javljali brojni talijanski agenti koji su nastojali da talijanski kapital postane prevladavajući element u poslovanju domaćeg parobrodarstva.<sup>35</sup> Takve talijanske ekonomske intervencije u cjelini su objektivne iako se ne smije odbaciti mogućnost ondašnjega političkog neslaganja Kraljevine SHS i Kraljevine Italije. Unatoč nestabilnome političkom ozračju, snažnijoj talijanskoj pomorskoj i trgovačkoj floti koja je neposredno ugrožavala interese hrvatskih brodara na obalnim jadranskim rutama, kao i općoj ekonomskoj krizi između dva rata, brodarstvo u Senju i okolici i dalje uspješno djeluje. Razlog tomu je ponovno oživljavanje tržišta drvnih produkata kao i odluka nekih senjskih trgovaca da nabavljaju brodove (Barbarić, 1969/70: 25).

Ako se usporedi promet robe kroz senjsku luku u vremenu između dva rata i u razdoblju

of employees in industry and tourism increased. On the other hand, other ports of Velebit Littoral achieved certain success in sea trading, primarily in lumber trading (Jablanac, Sveti Juraj and Prizna).

Cabotage (Fig. 1) was maintained only once a week and it was realized by steamship "Hrvatska", which left port every Thursday from Rijeka, sailing to Karlobag, docking in every major port of the Velebit Littoral.<sup>32</sup> Traditional political and economic hostility between Rijeka and Senj continued also in the period of the Kingdom of Yugoslavia. Rijeka's press often accused certain members of the True Right Party of smuggling cattle on former steamships "Ante Starčević" and "Hrvatska".<sup>33</sup> People of Senj reacted to these denunciations with argued facts.<sup>34</sup> Those disputes only continued to estrange the areas of Rijeka and Senj.

Weakening of steam-shiping was not present only in Senj. On the Croatian part of the Adriatic, attention was not paid to domestic steam-shiping companies; therefore many Italian agents appeared trying to make Italian capital a dominating element in domestic steam-shiping policy.<sup>35</sup> Those types of Italian economic interventions were objective in general, although the possibility of former political disagreements between the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes and the Kingdom of Italy were not to be ignored. Shipping in Senj and its surroundings continued to operate successfully, despite the unstable political environment, stronger Italian naval and merchant fleet which directly compromised the interests of Croatian ship operators on the Adriatic coastal routes, as well as the Great Depression between two wars. The reason for that was the revival of lumber market as well as the decision made by some traders from Senj to obtain ships (BARBALIĆ, 1969/70: 25).

If comparing maritime transport in the port of Senj in the period between the two wars and

<sup>32</sup> *Primorske novine*, 1919., br. 15, 5.

<sup>33</sup> "Krijumčarenje iz Senja na Reku", *Primorske novine*, 1919., br. 109, 5.

<sup>34</sup> "Ispravak", *Primorske novine*, 1919., br.114, 11.

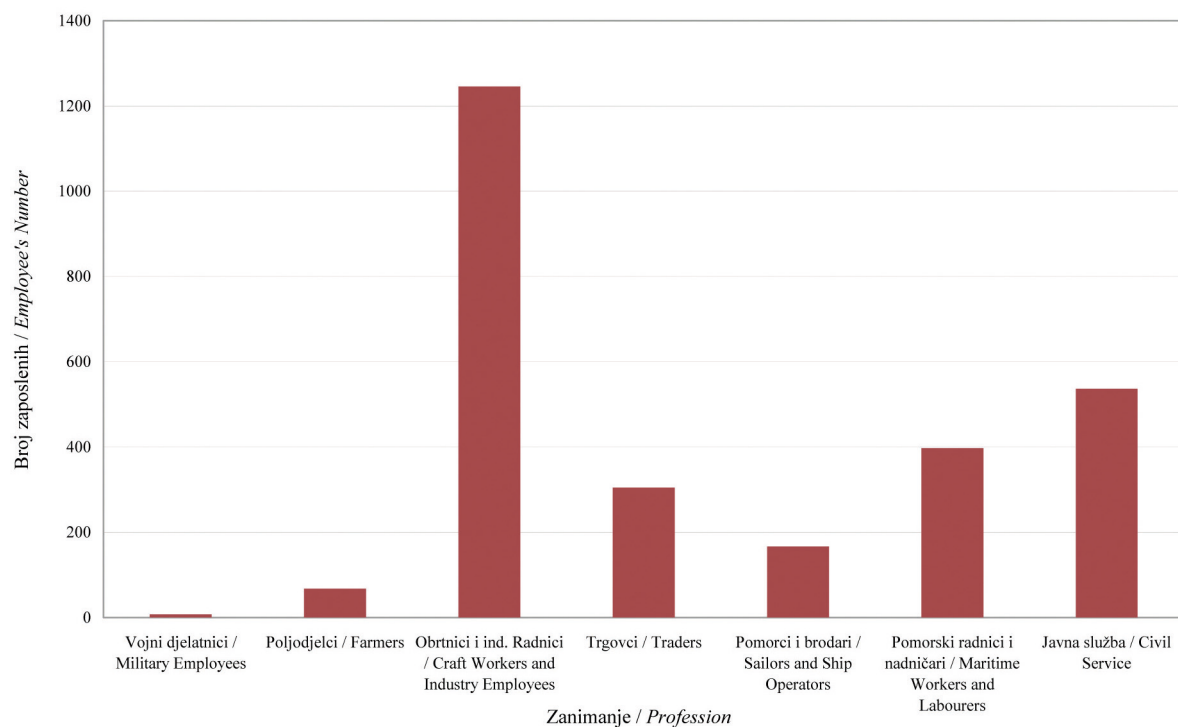
<sup>35</sup> Plovni red Hrvatskoga parobrodarskog društva iz Senja za godinu 1919. godinu: parobrod "Ante Starčević" u izvanrednoj plovidbi polazi iz Rijeke svaku srijedu i subotu u sedam sati za Bakar, Kraljevica, Crikvenica, Selce, Novi Vinodolski. Vraća se svaki četvrtak i ponedjeljak iz Senja u pet ujutro uvjetno: svake subote u 14 sati za Karlobag iz Senja pristajući u Sv. Jurju, Starigradu i Jablanacu. Iz Karlobaga je parobrod plovio nedjeljom u pet ujutro. Vidi: "Naše parobrodarstvo", *Primorske novine*, 1919., br. 87, 7.

<sup>32</sup> *Primorske novine*, 1919, br. 15, page 5.

<sup>33</sup> "Krijumčarenje iz Senja na Reku", *Primorske novine*, 1919, no. 109, page 5.

<sup>34</sup> "Ispravak", *Primorske novine*, 1919, no.114, page 11.

<sup>35</sup> Navigation schedule of the *Croatian Steam-shiping Company in Senj* in 1919: in out-of-schedule navigation, the steamship "Ante Starčević" leaves port from Rijeka to Bakar, Kraljevica, Crikvenica, Selce and Novi Vinodolski every Wednesday and Saturday at 7 o'clock. It returns from Senj every Thursday and Monday at 5 am conditionally: every Saturday from Senj to Karlobag at 2 o'clock, docking in Sveti Juraj, Starigrad and Jablanac. The steamship navigated from Karlobag every Sunday at 5 am. See: "Naše parobrodarstvo", *Primorske novine*, 1919, no. 87, page 7.



Slika 5. Struktura zaposlenih u Senju 1910. godine.

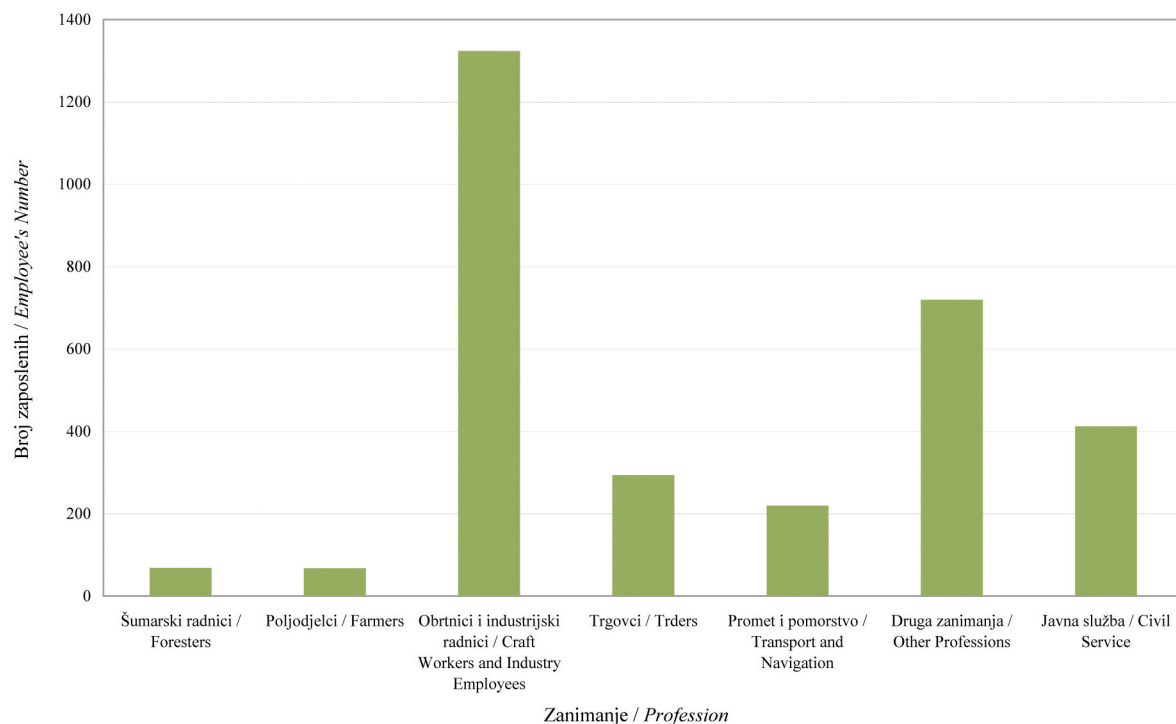
Izvor: *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije I. 1905. godinu*, Tisak kr. zemaljske tiskare, Zagreb, 1913., 94-95.

Figure 5 Employee structure in Senj in 1910

Source: *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije I. 1905. godinu*, Tisak kr. zemaljske tiskare, Zagreb, 1913, page 94 – 95.

sredine 19. stoljeća, vidljiva su velika odstupanja (usporedi: Sl. 4., Sl. 5. i Sl. 6.). Početkom novog stoljeća Senj je zahvaljujući određenim industrijskim postrojenjima nastojao održati gospodarsku djelatnost na razini. Zahvaljujući radu paromlina, u gradu je postojao velik broj industrijskih radnika i obrtnika, ali i trgovaca jer je u Senju djelovalo i nekoliko pomorskih agencija preko kojih su trgovci slali robu u druge krajeve Monarhije. Važno je napomenuti da je u Senju 1910. godine radilo malo vojnih djelatnika, ali je zato bio zaposlen velik broj administrativnih i upravnih službenika (Sl. 5.). Senj je nakon Prvoga svjetskog rata i zbog svjetske gospodarske krize sve više gubio perspektivna zanimanja te mu je ekonomska moć ovisila o trgovini drvetom i radom tvornice duhana. Zbog migracija stanovništva u prekomorske zemlje prostor Senja naseljavali su stanovnici okolnih zaselaka kojima je primarna zadaća bila bavljenje poljoprivredom. Stoga se primjećuje porast osoba koje su se bavile poljoprivredom. I dalje je u Senju bilo zaposleno mnogo javnih službenika, ali i osoba koje su se bavile uslužnim djelatnostima kao što

the period of the middle of the 19<sup>th</sup> century, a few large deviations are apparent (compare: Fig. 4, Fig. 5 and Fig. 6). At the beginning of the new century, owing to certain industrial plants, Senj strived to maintain economic activity at the same level. Owing to steam-powered flour-mill, the city had a number of industrial employees and craft workers, but also traders, because several maritime agencies, through which traders sent their goods into other parts of the Monarchy operated in Senj. It is important to note that in 1910, there were only a few army clerks in Senj, but a significant number of administrative and civil-service employees (Fig. 5). After the World War I and due to the Great Depression, Senj lost more and more perspective occupations and its economic power depended on lumber market and the tobacco factory. Due to migrations of population to overseas countries, the area of Senj was populated by inhabitants from neighbouring hamlets, whose main aim was to engage in agriculture. Thus, there was an increase of agriculture employees. Senj continued to have many public employees and also others who were engaged in other fields



Slika 6. Struktura zaposlenih u Senju 1931. godine.

Izvor: *Godišnjak banske vlasti Banovine hrvatske*, Tisak zaklade tiskare Narodnih novina u Zagrebu, Zagreb, 1940., 318-319.

Figure 6 Employee structure in Senj in 1931

Source: *Godišnjak banske vlasti Banovine hrvatske*, Tisak zaklade tiskare Narodnih novina u Zagrebu, Zagreb, 1940, page 318 – 319.

je turizam.<sup>36</sup> Važno je spomenuti da Popis iz 1931. godine uključuje u jedno zanimanje sve osobe koje sudjeluju u radu bilo kakvog prometovanja pa su stoga zajedno i osobe koje održavaju cestovnu infrastrukturu kao i brodari (Sl. 6.).

Promet u senjskoj luci je zbog negativnih političkih odluka imao i uspona i padova. Sredinom 19. stoljeća u senjskoj luci promet je bio vrlo dinamičan. Modernizirana je cesta Jozefina, u gradu djeluje nekoliko istaknutih brodara i izgrađen je dio luke koji je štitio Senj od nepovoljnih vremenskih uvjeta. Sve do 1862. godine i izgradnje željezničke pruge Sisak – Zidani Most senjska luka ostvarivala je porast u ukrcaju i iskrcaju robe. Godine 1875. promet robom se, uspoređujući ga s razdobljem prije 1862. godine, više nego dvostruko smanjio. Ipak, na kraju 19. i početkom 20. stoljeća senjska luka zabilježila je porast prometa. Razlog tome su novi ekonomski sustav kao i razvoj parobrodarstva u Senju.

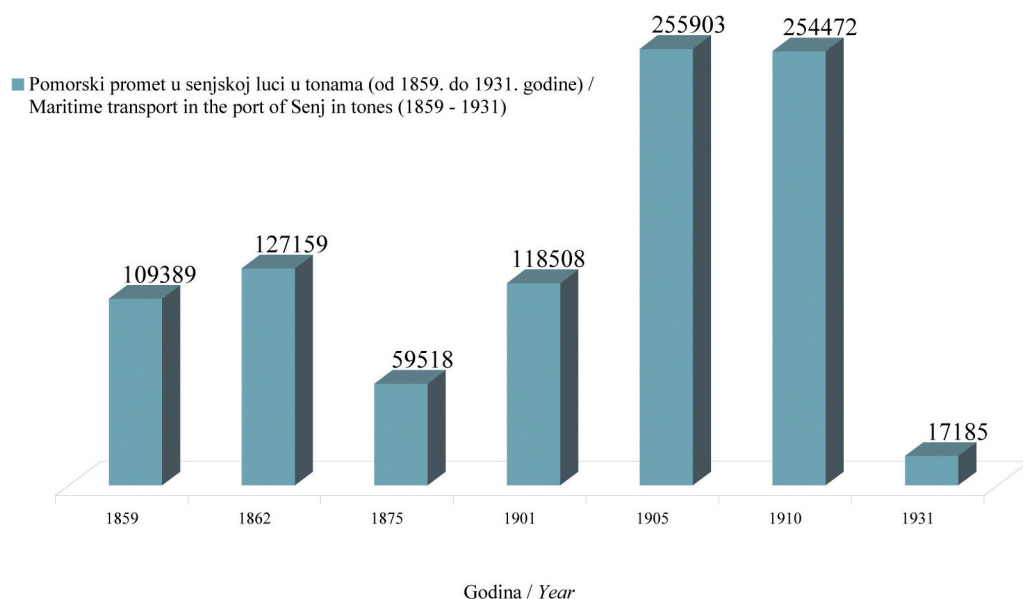
<sup>36</sup> Osobe zaposlene u turizmu evidentirane su pod kategorijom "druga zanimanja".

of activity such as tourism.<sup>36</sup> It is important to mention that the Register from 1931 includes all people participating in any type of activity related to traffic, thus, bringing together people who maintain road infrastructure and ship operators (Fig. 6).

The traffic in the port of Senj had its ups and downs because of negative political decisions. In the mid of the 19<sup>th</sup> Century the traffic in the port of Senj was rather dynamic. Jozefina road was modernized, several eminent ship operators operated and a part of the port that protected Senj from bad weather condition was built. Until 1862 and the construction of the railway Sisak – Zidani most, the port of Senj realized an increase in loading and unloading of goods. In 1875 carriage of goods decreased more than twice comparing it to the period before 1862. Still at the end of the 19<sup>th</sup> and the beginning of the 20<sup>th</sup> century, the port of Senj recorded an increase of maritime transport. The reason for that was the new

<sup>36</sup> Persons employed in tourism industry were listed in the category "other occupations".





Slika 7. Pomorski promet u senjskoj luci u tonama (1859. – 1931.)

Izvor: *Denkschrift über die...*, 1864., 99; *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije I. 1905.*, Zagreb, 1913., 657; *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije II. 1906. –1910.*, Zagreb, 1917., 482.

Figure 7 Maritime transport in the port of Senj in tones (1859 – 1931)

Source: *Denkschrift über die...*, 1864, page 99; *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije I. 1905.*, Zagreb, 1913, page 657. *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije II. 1906. –1910.*, Zagreb, 1917, page 482.

Godine 1905. u senjskoj luci ostvaren je promet od 255 903 tone što je ujedno i njezin maksimum. Posljedica je to velikog broja parobrodarskih društva, a posebice aktivnosti *Hrvatskoga parobrodarskog društva* čiji su nositelji bili brojni imućni veleposjednici iz drugih dijelova Ličko-karlobavske županije. Nakon Prvoga svjetskog rata promet u senjskoj luci bio je u blagom porastu ali je, u usporedbi s prijašnjim razdobljem, uvelike smanjen. Posebice je u 30-im godinama 20. stoljeća bio izraženiji promet u drugim podgorskim lukama (Sveti Juraj, Starigrad, Karlobag), dok je prije Senj imao više od 90% ukupnog prometa u Hrvatskom primorju (Sl. 7.).

Dok je trgovina drvetom još relativno egzistirala, promet drugom robom kao i ljudima sve više je stagnirao. Ti su se negativni procesi posebice intenzivirali nakon dva važna događaja u senjskoj gospodarskoj povijesti. Prvi je definitivno ukidanje ključne gospodarske senjske institucije, Trgovačko-obrtničke komore (" , 1965.). Drugi, za pomorstvo Senja jednako pogubni događaj,

economic system and steam-shipping development in Senj. In 1905, the port of Senj realized its maximum transport of 255,903 tones. That was the result of a number of steam-shipping companies, especially of activities of *Croatian Steam-shiping Company*, whose holders were numerous wealthy owners of large estates from the other parts of Lika-Karlobava County. After the World War I, transport in the port of Senj slightly increased, but compared to the previous period, it was significantly reduced. Transport in other ports of the Velebit Littoral (Sveti Juraj, Starigrad, Karlobag) was much more distinct in the nineteen thirties, while formerly Senj held more than 90 % of the overall transport in the Croatian Littoral (Fig. 7).

While the lumber market still relatively existed, the transport of other goods and passengers stagnated. Those negative processes especially intensified after two important occurrences in the economic history of Senj. The first one was, certainly, the abolition of the key economic institution in Senj, the Chamber of Crafts and Trades (DESPOT,

bio je ukidanje i posljednjega parobrodarskog društva u Senju i njegovo pripajanje 1922. godine *Jadranskoj plovidbi*, sa sjedištem na Sušaku<sup>37</sup>, koja postaje novo gospodarsko i pomorsko središte na sjevernom Jadranu. Tako Senju samo zahvaljujući povoljnom drvnom tržištu ostaje trgovina s bližom unutrašnjošću. Senj je stoga zadržao utjecaj na gravitacijsko područje koje je obuhvaćao kotareve Otočac i Brinje.

## Zaključak

U radu se razmotra važnost parobrodarstva u razvoju društva i gospodarstva Senja na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće. Pomorstvo je u Senju, unatoč determiniranim, negativnim, političkim odlukama vanjskih centara moći, bilježilo silne oscilacije u progresivnijem ekonomskom razvoju grada, a to se posebno odnosi na vrijeme od sredine 19. stoljeća do Prvoga svjetskog rata. Nepovoljne odluke u vezi s pružanjem ekonomske stimulacije i prometne infrastrukture gradu Senju dovele su do hijerarhijskog podređivanja hrvatskoga, odnosno domaćega senjskog poduzetništva. Zasigurno najnepovoljnije mjere u daljnjoj modernizaciji senjskoga gospodarstva dolazile su od snažne privatne korporacije *Društva južnih željeznica* koja je trasiranjem pruge Zagreb – Rijeka izazvala nepopravljivu marginalizaciju senjskoga gravitacijskog područja. Osim željeznica, monopolni oblici kontroliranja pomorskog prometa bili su vođeni i iz riječkih brodarskih i parobrodarskih društava koja su se uvelike oslanjala na ugarski kapital. Sve navedene, ponajprije političke, odluke centara moći dovele su do smanjenja zaposlenih Senjanki i Senjana u onim djelatnostima koje su donosile određeni novčani profit. Nažalost, gradsko stanovništvo bilo je u najvećoj mjeri nepismeno, siromašno i onemogućeno da izravno sudjeluje u ekonomskim odlukama koje su se odražavale i na socijalne strukture stanovništva. U vrijeme Kraljevine Jugoslavije Senj je stoga postao mjesto sa skromnom turističkom ponudom i samo jednim zapaženijim industrijskim pogonom te središte kojemu je gravitacijsko područje suženo na prostor susjednih kotara. Nekada istaknuto pomorsko i parobrodarsko središte dočekalo je novi tragični rat 1941. – 1945. kao marginalno upravno sjedište područja koje i danas čini područje grada Senja.

<sup>37</sup> *Bijela flota...*, 1997: 63.

1965). The second one, and equally devastating to transport in Senj, was the abolition of the last steam-shiping company in Senj, and its affiliation to *Adriatic shipping*, with its headquarters in Sušak<sup>37</sup>, which became a new economic and navigation centre in the North Adriatic. Thus, due to its favourable lumber market, Senj is left with trading to its nearest hinterland. Therefore, Senj kept its influence to gravitational field that included Otočac and Brinje districts.

## Conclusion

This paper analysed the importance of steam-shiping in the development of Senj's economy and society in the late 19<sup>th</sup> and the early 20<sup>th</sup> centuries. Navigation of Senj recorded extreme oscillations in progressive economic development of the city, especially referring to the period from the mid-19<sup>th</sup> century to World War I, despite the determined negative political decisions from external centres of power. Unfavourable decisions concerning economic stimulation and transport infrastructure in the city of Senj led to hierarchical subordination of Croatian, i. e. domestic entrepreneurship of Senj. Surely, the most unfavourable measures in relation to further modernisation of Senj's economy came on the part of powerful private corporation *Austrian Southern Railways Company* that caused irreparable marginalization of Senj's gravitational field by tracing railway Zagreb – Rijeka. Besides railways, monopolistic forms of controlling navigation were led from Rijeka's shipping and steam-shiping companies that mostly relied on Hungarian capital. All of the mentioned, primarily political decisions of the centres of power led to the decrease of the employed women and men in Senj in those fields of activities that yielded certain financial profit. Unfortunately, the urban population was mostly illiterate, poor and not able to directly participate in economic decisions that reflected social structures of the population. Therefore, during the Kingdom of Yugoslavia, Senj became a place with a humble tourist offer and only one significant industrial plant, and the centre with gravitational field narrowed to the area of neighbouring districts. Once a prominent navigation and steam-shiping centre met a new tragic war (1941 – 1945) as a marginal administrative centre of the area that forms the area of the City Senj in present times.

<sup>37</sup> *Bijela flota...*, 1997: page 63.

## LITERATURA / BIBLIOGRAPHY

- BARBALIĆ, R. F. (1969/70): *Brodarstvo u Senju i podgorju kroz prošlost*, Senjski zbornik, 4/1, 5-32.
- BARBALIĆ, R. F. (1990): *Doprinos parobroda "Hrvat" stvaranju obalne linijske plovidbe na Jadranskom moru*, Senjski zbornik, 17/1, 261-266.
- BRLIĆ, I. (2013): *Građanske udruge u Lici od 1860. do 1940.*, doktorski rad, Sveučilište u Zagrebu, pp. 346.
- FARIČIĆ, J. (2012): *Geografija sjevernodalmatinskih otoka*, Školska knjiga, Zagreb, pp. 515.
- FARIČIĆ, J. (2014): *Sustavi mjernih jedinica relevantnih za geografiju i kartografiju*, Sveučilište u Zadru, Zadar, pp. 8.
- Dostupno na: [http://www.unizd.hr/Portals/6/JF\\_Mjerne%20jedinice.pdf](http://www.unizd.hr/Portals/6/JF_Mjerne%20jedinice.pdf), (pristupljeno 25. 6. 2014.).
- FIJO, O. (1962a): *Parobrodarstvo Dalmacije 1878. – 1918.*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zadar, pp. 212.
- FIJO, O. (1962b): *Mehanizacija brodarstva kao faktor pomorsko-ekonomskih promjena na Jadranu (1836 – 1941)*, u: G. Novak i V. Maštrović (ur.): *Pomorski zbornik*, knjiga 1, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 265-288.
- FRAS, J. (1835): *Volkständige Topographie der Karlstädter Militärgränze*, Agram, pp. 300.
- GELO, J. (1987): *Demografske promjene u Hrvatskoj od 1780. do 1981. g.*, Globus, Zagreb, pp. 315.
- HOLJEVAC, Ž. (2009): *Proslav*, u: Ž. Holjevac (ur.): *Identitet Like: korijeni i razvitak*, knjiga 1, Institut društvenih znanosti Ivo Pilar – Područni centar Gospić, Gospić – Zagreb, 7 – 12.
- KARAMAN, I. (1966/67): *Prilog za povijest Senja i Karlobaga u drugoj polovici XVIII stoljeća*, Historijski zbornik, 19-20/1, 103-127.
- KARAMAN, I. (2000): *Hrvatska na pragu modernizacije (1750 - 1918)*, Naklada Ljevak, Zagreb, pp. 319.
- KLAIĆ, V. (1902): *Građa za topografiju Ličko-krbavske županije u srednjem vijeku*, Tiskara i litografija C. Albrechta, Zagreb, pp. 31.
- KOLAR, M. (1999): *Senjska željeznica*, Senjski zbornik, 26/1, 247-284.
- KOS, L. (1988): *Promet i trgovina – osnova ekonomskog razvitka Senja*, Senjski zbornik, 13/1, 139-148.
- KOZLIČIĆ, M. (1993): *Hrvatsko brodogradnja*, Književni krug Split, Agram, Zagreb, pp. 266.
- KRAJAČ, I. (1940): *Senj, zaleđe i otočje*, Lički kalendar, 8/1, Društvo Ličana u Zagrebu, Zagreb, 12-23.
- KUKULJEVIĆ, I. (1860): *Nadpisi sredovječni i novovjeki u Hrvatskoj i Slavoniji*, Zagreb, pp. 701.
- MACAN, T., HOLJEVAC, Ž. (2013): *Povijest hrvatskoga naroda*, Školska knjiga, Zagreb, pp. 422.
- MAGAŠ, D. (2013): *Geografija Hrvatske*, Sveučilište u Zadru, Meridijani, Zadar, pp. 597.
- MAGDIĆ, M. (1877): *Topografija grada Senja*, Tiskara H. Luster, Senj, pp. 160.
- MENDEŠ, N. (2011): *Parobrodarske veze Senja i Rijeke do završetka Prvog svjetskog rata*, Senjski zbornik, 38/1, 193-216.
- NEAUTORIZIRANO (1864): *Denkschrift über die Nothwendigkeit und die Bedeutung einer Eisenbahn von Semlin nach Fiume mit Abzweigungen nach Zeng, Essek und Brod*, Aus der kaiserlich-königlichen Hof – und Staatsdruckerei, Wien, pp. 105.
- NEAUTORIZIRANO (1997): *Bijela flota hrvatskoga Jadrana*, Jadrolinija, Rijeka, pp. 342.
- PASEK, Z. (1985): *Senj*, u: V. Brajković (ur.): *Pomorska enciklopedija*, svezak 7, Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža", Zagreb, 240-242.
- PEJNOVIĆ, D., VUJASINOVIĆ, B. (1998): *Prometna valorizacija Velebita – povijesno-geografski prikaz*, Geografski horizont, 44/1, 29-49.
- ROGIĆ, I. (2000): *Tehnika i samostalnost: okvir za sliku treće hrvatske modernizacije*, Hrvatska sveučilišna naklada, Zagreb, pp. 639.
- ROGIĆ, V. (1952/53): *Senj: prilog poznavanju položaja i regionalne funkcije*, Geografski glasnik, 14-15/1, 47-64.
- ROGIĆ, V. (1956): *Razlike pejzaža velebitskih padina*, Geografski glasnik, 18/1, 15-32.



- ROGIĆ, V. (1957): *Velebitska primorska padina: prilog poznavanju evolucije krškog pejzaža*, Geografski glasnik, 19/1, 61-102.
- ROGIĆ, V. (1958): *Velebitska primorska padina: prilog poznavanju evolucije krškog pejzaža (nastavak)*, Geografski glasnik, 20/1, 53-120.
- ROGIĆ, V. (1965): *Položaj Senja i gravitacija: historijsko-geografski i suvremeni odnosi*, Senjski zbornik, 1/1, 7-21.
- ROGIĆ, V. (1975): *Velebitsko podgorje*, u: A. Cvitanović (ur.): *Geografija SR Hrvatske: Sjeverno Hrvatsko primorje*, knjiga 5, Školska knjiga, Zagreb, 125-136.
- SLADOVIĆ, M. (1856): *Povesti biskupijah senjske i modruške ili krbavske*, Trst, pp. 452.
- SUIĆ, M. (1996): *Odabrani radovi iz stare povijesti Hrvatske*, Ogranak Matice hrvatske u Zadru i Arheološki muzej Zadar, Zadar, pp. 928.
- TEŠIĆ, M. (1968): *Vojnopomorska geografija*, Državni sekretarijat za narodnu obranu, Split, pp. 390.
- TIJAN, P. (1931): *Senj*, Senjski klub u Zagrebu, Zagreb, pp. 64.
- TIJAN, P. (1940): *Grad Senj u povijesti i kulturi hrvatskog naroda*, knjiga 1, JAZU, Zagreb, pp. 40.
- VALVASOR, J. W. (1689): *Die Ehre des Herzogthums Crain*, theil 4, Buchhändlern in Nürberg, Laibach, 77-93.
- VANIČEK, F. (1862): *Promemoria des Zengger Eisenbanhcomites zur kroat-slavonien Eisenbahnfrage*, Agram, pp. 22.
- VRANJEŠ-ŠOLJAN, B. (1991): *Stanovništvo gradova Banske Hrvatske na prijelazu stoljeća: socijalno-ekonomski sastav i vodeći slojevi 1890 – 1914*, Školska knjiga, Stvarnost, Zagreb, pp. 298.

### **Nehaj**

NEAUTORIZIRANO (1906): *Naš položaj*, br. 3, naslovnica.

### **Novi list**

NEAUTORIZIRANO (1904): *Za saziv ličko-krbavske žup. skupštine pogledom Gornje-krajiške željeznice*, br. 99, naslovnica.

NEAUTORIZIRANO (1904a): *Parobrodarske stvari*, br. 120, naslovnica.

NEAUTORIZIRANO (1904b): *Parobrodarske utakmice*, br. 130, 2.

### **Primorske novine**

NEAUTORIZIRANO (1919a): *Obalna plovidba*, br. 15, 5.

NEAUTORIZIRANO (1919b): *Krijumčarenje iz Senja na Reku*, br. 109, 5.

### **Šumarski list – organ hrvatskoga-slavonskog šumarskog društva**

NEAUTORIZIRANO (1889): *Senjsko-bihačka željeznica*, br. 11, 484 – 496.

### **Vaterländische Blätter für den österreichischen Kaiserstaat**

"BENIGNI" (1809): *Nautische Schule in Zengg*, br. 10, 2.

## **IZVORI / SOURCES**

*Godišnjak banske vlasti Banovine hrvatske*, Tisak zaklade tiskare Narodnih novina u Zagrebu, Zagreb, 1940., pp. 349.

*Izveštaj upravnoga odbora i kralj. podžupana županije ličko-krbavske o stanju uprave u županiji na vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1903.*, Tiskara H. Luster, Senj, 1904., pp. 203.

*Izveštaj upr. odbora kr. podžupana županije Ličko-krbavske od 1. siječnja do 31. prosinca 1906.*, Srpska štamparija u Gospiću, Gospić, 1907., pp. 199.

*Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije I. 1905. godinu*, Tisak kr. zemaljske tiskare, Zagreb, 1913., pp. 924.

*Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije II. 1906. – 1910.*, Tisak kr. zemaljske tiskare, Zagreb, 1917., pp. 569.

Državni arhiv u Rijeci, fond Riječke gubernije, f. 5.

Državni arhiv u Rijeci, fond Pomorske oblasti za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci, f. 46.

Državni arhiv u Rijeci, Okružni sud Sušak, sign. 7., Kr. kotarski kao trgovačko-mjembeni sud u Senju, Kazalo registra za inokosne i društvene tvrtke god. 1876. – 1932.

Gradski muzej Senj, Hrvatsko parobrodarsko društvo 1902. – 1622., kut. 27.

Nationalbibliothek Wien, sign. 174309-D, *Statistische übersichten über die Bevölkerung und den Viehstand von Österreich nach der Zählung vom 31. October 1857.*, Aus der k.und k. Hof – und staatsdruckerei, Wien, 1858., pp. 1219.