

NIKŠA MENDEŠ

PAROBRODARSKE VEZE SENJA I RIJEKE DO ZAVRŠETKA PRVOG SVJETSKOG RATA

Nikša Menduš
Pomorski i povijesni muzej
Hrvatskog primorja Rijeka
Muzejski trg 1
HR 51000 Rijeka
niksa.mendes@gmail.com

UDK: 656.629(497.5)"18"
94(497.5)"18"
Izvorni znanstveni članak
Ur.: 2011-12-20

Autor u članku obrađuje dio građe koja se odnosi na arhivske dokumente iz fundusa Gradskog muzeja Senj i Državnog arhiva u Rijeci, vezanu za parobrodarske linije senjskih brodara s Rijekom, u prva dva desetljeća dvadesetog stoljeća. Težište je na dokumentima koji pokazuju proces formiranja Hrvatskog parobrodarskog društva Senj, odnose s konkurentima, osobito Hrvatsko-ugarskim parobrodarskim društvom iz Rijeke, te korespondenciju između senjskog parobrodarskog društva i Pomorske vlade u Rijeci. Naglasak u članku je posebno na nezadovoljstvu senjskog brodara zbog odnosa riječkih vlasti prema njima. Kronološki je prikazano stvaranje senjskog parobrodarstva od sedamdesetih godina 19. stoljeća, do kraja Prvog svjetskog rata.

Ključne riječi: Senj, parobrodarstvo, Hrvatsko parobrodarsko društvo, Pomorska vlada u Rijeci

Uvod

Cilj nam je u ovom radu prikazati razvoj senjskog parobrodarstva u okviru brodarstva na sjevernom Jadranu u drugoj polovici 19. stoljeća. Za shvaćanje senjskog brodarstva – jedrenjačkog i parobrodarskog – od velike su važnosti bila domaća brodogradilišta. Još tijekom srednjovjekovnog razdoblja

na području Senja građeni su drveni brodovi. Za gradnju brodova u Senju od izuzetnog je značaja bilo proširenje luke. Izgradnja je senjske luke sa zidanom obalom i lukobranima počela u 18. stoljeću, tj. 1785. godine, i s prekidima je nastavljena tijekom 19. stoljeća. Potkraj 18. stoljeća izgrađeni su veliki zidani magazini trgovačkoga lučkog prometa, koji su imali i funkciju burobrana. Izuzetno je povoljno razdoblje za Senj bilo u vrijeme gradnje Jozefinske ceste, kada je Ugarska nastojala proširiti izvoz poljoprivrednih proizvoda u senjsku luku, a gdje su poslove sklapali senjski brodovlasnici. No, broderska se aktivnost u Senju spominje već na pisanim dokumentima u 13. stoljeću. O njoj zaključujemo i na temelju podatka da su 1248. godine Katalonci, radi zaštite trgovačkih interesa, imali svog konzula u Senju,¹ a iste je godine Dubrovačka Republika uglavila sa Senjom mir radi boljeg razvoja trgovine između obaju gradova.²

Još tijekom druge polovice 15. stoljeća Senj je postao habsburška utvrda kao dio obrambene linije, a to se nastavilo i za vrijeme kralja Ferdinanda I. Takvo je stanje potrajalo do četrdesetih godina 16. stoljeća, kada se senjska povijest dramatično mijenja. Doseljavanjem se uskoka stvara poseban vid mornarice: mali i brzi ratni brodovi, s mornarima i ujedno ratnicima. Ta će mornarica dominirati na kvarnerskom akvatoriju sve do Madridskoga mira 1617. godine. Tijekom 17. stoljeća, nakon prestanka uskočke dominacije, na sjevernom Jadranu, kao i na Jadranu općenito, Venecija je svojom mornaricom preuzela primat, no sve se to od 1717. uredbom cara Karla VI. radikalno mijenja. Car Karlo VI. donosi patent o slobodnoj plovidbi Jadranskim morem, a osobito je njegova nasljednica Marija Terezija podupirala gradnju austrijskih fregata u novoosnovanom brodogradilištu Kraljevica. Gradnja austrijskih ratnih brodova potaknula je i svijest kod domaćih brodovlasnika o gradnji brodova male obalne i duge plovidbe trgovačke mornarice, koja je do prve polovice 19. stoljeća potpuno preuzela dominaciju na sjevernom Jadranu.

Tijekom druge polovice 19. stoljeća jedrenjačko brodarstvo grada Senja postupno doživljava svoj vrhunac. U riječkim brodogradilištima i u brodogradilištu Kraljevica građeni su jedrenjaci senjskih brodovlasnika, a značajan ih je broj građen i u samom Senju. Da bi zadržali jedrenjačko brodarstvo i spasili njegovo postojanje od neumitne modernizacije i izuzetno napredovalog parobrodarstva, senjski brodovlasnici i trgovci udružili su se 1869. u Senjsko brodersko društvo. Baš tijekom šezdesetih godina građeni su u Senju ovi jedrenjaci:

¹ R. F. BARBALIĆ, 1970, 7.

² R. F. BARBALIĆ, 1970, 7.

brigantin *Andre*, kapetan Tićac, 623 t nosivosti, 1871. god., vlasnik A. Paicurich,
brigantin *Cleanthi*, kapetan Vojvodić, 444 t nosivosti, 1851. god., vlasnik F. P. Radocanachi, Odesa,
goleta *Cosmo G.*, kapetan Vuskovich, 110 t nosivosti, 1860. god., vlasnik M. Gamalin, Jelsa,
brigantin *Dimitrios*, kapetan Tsemberis, 148 t nosivosti, 1863. god., vlasnik D. Karabinis, Ithaque,
goleta *Mio-Tonino*, kapetan A. Vanda, 66 t nosivosti, 1859. god., vlasnik P. Vanda Santi, Quaranta,
trabakul *Napredak*, kapetan Peranovich, 65 t nosivosti, 1854. god., vlasnik G. Dobrila, Senj, brigantin *Nehaj*, kapetan Pavletich, 479 t nosivosti, 1874. god., vlasnik G. Večerina & Co., Rijeka,
bark *Pošćić*, kapetan Tominich, 908 t nosivosti, 1874. god., vlasnik A. F. Poščić, Rijeka
i brigantin *Sloga O.*, kapetan Bonetich, 175 t nosivosti, 1869. god., vlasnik F. Olivieri, Senj.³

Već u to vrijeme bilo je izuzetno razgranato i parobrodarstvo duž istočne obale Jadrana. Osobito je u tome prednjačio Austrijski Lloyd. A u Rijeci je također još početkom 19. stoljeća, za vrijeme života Andrije Ljudevita Adamića, vladalo zanimanje za uspostavljanje parobrodarske linije koja bi doticala i senjsku luku.

No ipak tek 1872. Senjsko brodarsko društvo gradi u Rijeci za svoje potrebe prvi parobrod *Hrvat*.

Nekako je gradnjom parobroda *Hrvat* započeo razvoj domaćeg parobrodarstva na sjevernom Jadranu. Ni veći gradovi, kao npr. Rijeka, tada još nisu imali parobrodarsko društvo, a niti su gradili parobrode. Čak, naprotiv u Rijeci se sve do početka 90-ih godina 19. stoljeća zadržala jedrenjačka gradnja, zbog specifičnih gospodarskih okolnosti.⁴ No ipak početak gradnje prvih

³ N. MENDEŠ, 2000, 28.

⁴ Prema podatcima u Upisniku brodova duge plovidbe Državnog arhiva u Rijeci, vlasnici jedrenjaka luke pripadnosti Rijeka bili su rentijeri, veletrgovci drvom i živežnim namirnicama, koji su tijekom desetak desetljeća svojeg poslovanja u Rijeci, u sklopu privrednog i lučkog razvoja Rijeke, stvorili dobre i dugotrajne poslovne veze s veletrgovcima tržišta potrošne robe iz sredozemnih te sjevernih europskih luka. Održavajući te veze, oni ih pojavom parobroda nisu proširili i pojačali, već su nastavili održavati te veze plovnom parkom svojih jedrenjaka. Možda su tome pogodovale veze koje je stvaralo parobrodarstvo, kao i uvođenje novih parobrodarskih linija između Rijeke i tržišta sjeverne Europe i Bliskog istoka te pravcima mađarske vanjske trgovine, a koje nisu zadirale u veze na tržištima sredozemnih (Provanse, Alžir) i atlantskih (Bordeaux, Pouillac, Nantes) luka Francuske, koje su očuvane izvozom drva i drvnih preradevina iz Rijeke.

parobroda u Rijeci sedamdesetih godina 19. stoljeća, bio je značajan i zbog upliva domaćeg kapitala u parobrodarstvo, gradnjom parobroda *Liburno* 1873, koji je imao nesretnu sudbinu.⁵

Baš tijekom posljednja tri desetljeća devetnaestog stoljeća i u prvoj dekadi dvadesetog stoljeća senjski su brodovlasnici u jeku napretka parobrodarstva imali neke od najznačajnijih jedrenjaka svog vremena. To su bili brodovi bark *Hrvatska*, *Grad Karlovac*, *Grad Zagreb*, *Josip Juraj Strossmayer*, *Tri sina*, *Tri brata* i *Trojednica*. Bili su to brodovi Senjskog brodarskog društva. Njihovi vlasnici imali su naglašeno izrazito prohrvatsko usmjerenje što je vidljivo i prema nazivima brodova. No tijekom zadnjeg desetljeća 19. stoljeća, *Hrvatska* je prešla u ruke drugog brodovlasnika i postala *Pošćić*, dok je *Trojednica* brod Senjskog brodarskog društva od 1873. godine, nesretno zapaljena i potonula 1901. godine.

Senjska parobrodarska društva

Domaći senjski brodovlasnici početkom zadnja dva desetljeća 19. stoljeća sve više se okreću parobrodarskoj plovidbi ulažući svoj kapital u parobrodarstvo. Najpoznatije je bilo društvo *Parobrodarstvo Ivan Krajac i drugovi* u Senju, koje se nakon 1890. ujedinilo u riječku Ungaro-Croatu.⁶

Nekako od početka 20. stoljeća sve su više ojačale plovidbene veze između Senja i drugih gradova sjevernog Jadrana, osobito s Rijekom što je vidljivo i po uspostavljanju linija male obalne plovidbe. Pored navedenog parobrodarskog društva, postojali su još brodari: vlasnik Ivan Marušić koji je drvenim parobrodom *Interpidio* (od 1888. *Senj*), održavao veze Senja i okolice, te *Hrvatsko primorsko parobrodarsko društvo*, vlasnika M. Poščića i F. Oliverija, koji su malim parobrodima *Sokol* i *Zvonimir*, održavali linije Senj-Rijeka-Opatija, i Senj-Selce-Novi-Crikvenica-Rijeka, ali samo do 1894, kada se sva ta društva ujedinjuju u *Ungaro-Croatu*.⁷

Prateći kretanje naših jedrenjaka, pogotovo u razdoblju nakon 1880. pa do 1895., zapažamo nagle promjene njihovih plovidbenih pravaca između prekomorskih i južnoameričkih luka na relaciji Rijeka - luke zapadnog Mediterana, na kojima su se zadržali čak i nekoliko godina, sve dok se oko 1895. nisu za jedrenjake poboljšale prilike na međunarodnom pomorskom tržištu. N. MENDEŠ, 2010, 80.

⁵ Parobrod *Liburno* imao je 252 tone, te je punu godinu dana plovio između riječkih, dalmatinskih, grčkih, pa i talijanskih luka. Međutim, 1874. pretrpio je težu havariju u Molfetti, a onda su ga vlasnici konačno 1875. prodali talijanskim brodovlasnicima na javnoj dražbi u Trstu. R. F. BARBALIĆ, 1958, 384.

⁶ N. MENDEŠ, 2000, 28.

⁷ *Bijela flota hrvatskog Jadrana*, Rijeka 1997, 59.

Sl. 1. Ladislav Krajač, brodovlasnik i znanstvenik (arhiva GMS-a)



Možemo zaključiti da je od 1900. na dalje kompletnu malu obalnu plovidbu grada Senja s drugim lukama na Hrvatskom primorju preuzela *Hrvatsko-Ugarska parobrodarska plovidba*, i *Hrvatsko parobrodarsko društvo Senj*. *Hrvatsko parobrodarsko društvo Senj*, bilo je jedno od najjačih brodara na sjevernom Jadranu (ne računajući, riječke brodare).

No, prije osnivanja tog društva, postojao je drugi senjski brodar male obalne plovidbe utemeljen još 1871. Pod utjecajem snažne hrvatske misli u Senju odnosno preporodnog razdoblja druge polovice 19. stoljeća, ali i gospodarske aktivnosti koju je promicala grupa oko Ladislava Krajača, angažiran je domaći kapital u stvaranju parobrodarskog društva. Gospodarstvenik Ladislav Krajač, rođen je u Senju 1857. Kao mladić radio je u trgovačkoj tvrtki svoga oca koja je organizirala i poštanski promet kopnom, a potom se otac Ivan orijentirao prema pomorskom prometu te 1871. utemeljio brodarsku tvrtku pod imenom Krajač et Co. "I. Hrvatsko Primorsko Parobrodarsko Društvo", koje je bilo tada prvo te vrste na sjevernom Jadranu.⁸

⁸ *Ladislav Krajač, Senjanin - slika života privrednika Hrvatskog primorja*, Sušak, 1927, 4.



Sl. 2. Dionica Hrvatskog parobrodarskog društva Senj (arhiva GMS-a)

Kasnije će sam Ladislav preuzeti poslovanje tvrtke i postati suvlasnik *Hrvatskog Primorskog Parobrodarskog Društva*. Ipak koncem osamdesetih godina 19. stoljeća uvidjevši sve veću mađarsku ekspanziju na Hrvatsko primorje, Krajač je smatrao potrebnim ujediniti svoju tvrtku "Krajač et Co.", 1891. s društvom "M. Švrljuga et Co.", u društvo *Ungaro-Croata* sa sjedištem u Rijeci. Cilj mu je bio podići domaće brodarstvo na vlastite noge i spriječiti daljnju mađarsku eksploataciju.

Tijekom devedesetih godina 19. stoljeća za *Ungaro-Croatu*, pod djelovanjem L. Krajača kao potpredsjednika društva, nabavljeni su novi parobrodi, tzv. *salondampferi*, a neki od njih bili su *Salona, Zagreb, Beograd, Kosovo, Triglav, Soča, Učka, Plav* itd.⁹

Osim što se aktivno angažirao kao član i potpredsjednik brodara *Ungaro-Croata*, Ladislav je Krajač bio od 1887. izabran za predsjednika Trgovačko-Obrtničke Komore, te je i u tom smislu djelovao na promicanju gospodarstva cijeloga sjevernoga Jadrana, Hrvatskoga primorja i svog grada Senja.

⁹ *Ladislav Krajač, Senjanin - slika života privrednika Hrvatskog primorja*, Sušak, 1927, 6.

Ipak, utemeljenjem *Ungaro-Croate*, "Hrvatsko Primorsko Parobrodarsko Društvo" se ugasilo tijekom 1894.

No, nije zamrla potreba da Senj ima samostalno parobrodarsko društvo. Novo, *Hrvatsko parobrodarsko društvo*, utemeljeno je 22. srpnja 1902. godine. Prva dva broda društva bili su parobrodi *Ante Starčević* i *Hervatska* od po 198 BRT, građeni u brodogradilištu Braće Poli u Chioggi.¹⁰ Ipak prve naznake osnivanja novog parobrodarskog društva, dogodile su se još 1892. kada je 27. srpnja održana osnivačka skupština društva.¹¹ Cilj Društva bilo je povezivanje linijom Senja s Rijekom, Novim, Karlobagom i Pagom.

Kao prilog navedenom možemo istaknuti dokument iz fundusa Državnog arhiva Rijeka koji pokazuje plovidbeni red brodova *Hrvatskog primorskog parobrodarskog društva Senj* u smjeru Senj-Rijeka, dotičući Novi, Selce, Crikvenicu i Kraljevicu. Brod je polazio u 4,30 min ujutro, a u Rijeku je stizao u 8,30 min. Natrag za Senj brod je kretao iz Rijeke u 17 sati.¹²

Hrvatsko parobrodarsko društvo Senj u prvim godinama nakon osnutka

Kakve su sve poteškoće pratile osnivanje *Hrvatskog parobrodarskog društva Senj*, te općenito brodske veze luke Senj s Rijekom početkom dvadesetog stoljeća vidljivo je i prema arhivskom spisima koji se čuvaju u Državnom arhivu Rijeka. Neke od dokumenata prilažemo u ovom radu:

1.

Molba *Hrvatskog parobrodarskog društva Senj*, Veleslavnoj kraljevskoj pomorskoj oblasti u Rijeci, od 24. 11. 1903.¹³

U dokumentu se navodi potreba *Hrvatskog parobrodarskog društva Senj*, za pokretanjem nove parobrodarske linije koja bi povezivala naselja na sjevernom Jadranu i podvelebitskom primorju s Rijekom, te njihovo nezadovoljstvo uvjetima pristajanja u senjskoj luci.

Društvo H.P.B. Senj obavještava Kraljevsku Pomorsku oblast da uskoro kreće linija između Rijeke i Senja, a koju će održavati H.P.B.Senj, koje će održavati liniju sa vlastitim parobrodima između Senja i Rijeke, a druga po potrebi od Karlobaga do Senja i Rijeke.

¹⁰ *Bijela flota hrvatskog Jadrana*, Rijeka 1997, 63.

¹¹ R. F. BARBALIĆ, 1970, 21.

¹² Arhivski spis, *Itinerario valevole dal 7.m.corr.fino nuove disposizioni fra Segna-Fiume toccando Novi, Selce, Cirquenizze e Portorè*, Državni arhiv Rijeka.

¹³ Kutija 365, spis br. 7309, razred XXI, Državni arhiv Rijeka.

"Prije nego pređemo na glavnu svrhu nazočnog podneska, neka nam bude dozvoljeno, da u kratko nacrtamo razlog osnutka i cilj ovog novog parobrodarskog poduzeća.

Promet je u jesensko doba zahtijevao da se jošte jednom barem a makar i dvokrat na tjedan putuje iz Paga i Karlobaga u Senj i Rijeku jer je roba u pristaništima stajala neukrcana i izložena nepogodama vremena.

Trgovina je štetovala, pritužbe nisu koristile, te kao odgovor na nj ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo stegnulo bi u zimsko doba na užtrb prometa plovību između Rijeke i Karlobaga na jedan jedincati put u tjednu.

I mnogi trgovci imali su pritužbe na plovībni red ugarsko-hrvatskog parobrodarskog društva koje je imajući monopol izgubilo svaki obzir. Nije stoga čudo, da se je trgovački i prometni svijet ovog kraja ogorčen radi nemara, u kojem je bio ostavljen i bez zaštite od vlasti Morao odlučiti, da radi svoje samoobrane ustroji svoje vlastito parobrodarsko društvo".

Tek onda, kad se ovo novo društvo osnovalo i ozbiljno započelo raditi, dosjetilo se ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo, da uvede više pruga, a popustilo je ujedno u proganjanju nekih važnijih trgovačkih tvrtka. Bilo je prekasno! Novo je društvo već ustrojeno bilo, a i svoje parobrode već naručilo, i natrag se nije moglo, a nebi ni od koristi bilo, jer smo uvjereni, da bi sve opet došlo na staro, kad bi nestalo utakmice."

Tako je dana 27.7.1902. prihvaćenim pravilima na glavnoj skupštini, a protokoliranih kod kr.kotara kao trgovačkog suda u Senju pod brojem 347/1902 jednom zadaćom: promicanje trgovačkog i osobnog prometa i saobraćaja između grada Rieke i luka hrvatskog primorja. "

Ne smijemo stoga ni posumnjati, da bi državne oblasti mogle ne podupirati ili čak zapostavljati ovakvo poduzeće, što na unapređujući promet svojega kraja, služi ujedno unapređenju obrtnih i trgovačkih središta.

S pouzdanjem se stoga utičemo državnoj vlasti da nam ne zapostavi barem u pogledu sigurnosti našeg društvenog imetka u lučkih pristaništah, da nam u lukama dade mjesta sigurna od nevremena i zgodna za promet i trgovinu.

Žalibože u luci senjskoj nema za zla vremena prikladna pristaništa do gata sv. Ambroza., koji je pak dugačak samo 84 metra od glave do kraja. No, za uzburkana vremena nema ni na njemu dovoljno dubine. Gat sv. Ambroza za lošeg uzburkanog vremena teško prima parobrod "Velebit", koji mjeri u dužini 44 metra, ugarsko-hrvatskog parobrodarskog društva. Naš je parobrod otprilike isto toliko dugačak, pa bi manjkalo 19-20m, obale prikladne za vezanje.

Za mirna vremena dobar je i gat sv. Nikole, koji je potpuno nepristupačan za lošeg vremena.

Stoga je gradnja drugog pristaništa u senjskoj luci neophodna, pa koliko nam je poznato, već je odlučena gradnja njegova u povodu predstavke trgovačko-obrtničke komore senjske, a i u interesu cijelog parobrodarskog prometa senjskog i to pred velikim skladištem na mjestu označenom u priloženom nacrtu pod slovom a.

Ali dok to dočekamo, a trebat će koja godina treba preurediti privremeno pristanište.

Prijedlog da se sagradi jedan drveni most do 25 metara, i do 5 metara širok, gdje bi parobrod mogao prednjim dijelom pristati u svrhu iskrcavanja i ukrcavanja robe i ljudi za oluje i bure. To je označeno na nacrtu pod slovom b. Sličan most je obitavao na istom mjestu do 1863. za krcanje brodova hravstovom dužicom.

Upućujemo s toga molbu Veleslavnoj kraljevskoj pomorskoj oblasti, da taj naš prijedlog uvaži, pa da što skorije dade sagraditi predloženi drveni most, jedini izlaz iz naugodnog sadašnjeg položaja.

Također zamoljavamo da nam se i na Rieci odredi prikladno mjesto za pristajanje i nedaleko od središnjih prometnih točaka. Naš pothvat ne pita državnu subvenciju već se oslanja na uviđavnost ove veleslavne oblasti u uvjerenju da će i s nama pravedno postupati, pa time poduprijeti na samo naš nego i probitak grada Rieke i opći i državni.

*Veleslavnoj kraljevskoj pomorskoj vladi na Rieci,
Spomenica i molba Hrvatskog parobrodarskog društva Senj.*

*Odgovor Kraljevske pomorske oblasti u Rijeci Hrvatskom
parobrodarskom društvu Senj
od 3. prosinca 1903.*

U odgovoru na molbu od 24. 11. 1903., što se tiče produžetka pristaništa, da će se čim se steknu potrebne dozvole od strane ministarstva krenuti s gradnjom pristaništa. Što se tiče riječkog pristaništa podjednako sam naložio kr. lučkom uredu u Rijeci da osigura jedan dio obale u luci Baross za pristanište parobroda tog društva, a za kojeg su već usmeno povoljno izjavili članovi tog društva pred organima ove oblasti, u Senju, dne 26.11.1903.

Rijeka, 3. 12. 1903.

Zamolba Hrvatskog parobrodarskog društva Senj za Kraljevsku pomorsku oblast u Rijeci.

Od 24. 8. 1904.¹⁴

¹⁴ Kutija 365, spis br. 5266, razred XXI, Državni arhiv Rijeka

U dokumentu se ističe zahvalnost Ravnateljstva Hrvatskog parobrodarskog društva Senj, u svezi proširenja mola u Senju za pristajanje parobroda odnosno potrebnih radnji za normalno odvijanje prometa.

Zahvala H.P.D. Senj Pomorskoj oblasti što je omogućila gradnju privremenog mola pred biskupskom rezidencijom u Sv. Ambrozu. Bez gradnje mola ne bi parobrodi Senja, ali i drugih brodara mogli za nevremena pristajati u Senjskoj luci, te osobito za jake bure nebi mogli zaploviti niti se privezati bez velikog rizika za brod i putnike.

Novi "molo" još ipak nije posve prikladan jer mu još nedostaju neke nadogradnje. Zbog toga uprava H.P.D. Senj umoljava Pomorsku oblast u Rijeci da dovrši u potpunosti novi mul i to gradnjom: jednog ili dva gvozdena stupa za vezanje parobroda. Na obalnoj rivi potrebno je postaviti jošte jedan gvozdeni stup za priveze parobroda za kraj radi sigurnosti od jake bure.

Protiv vjetra tzv. ponente, jugozapadnog jer je luka s te strane otvorena neophodno je da parobrodi budu sa zapadne strane dobro privezani te je zbog toga nužno od strane pomorskog erara da budu postavljeni i ...? za velika sidra (corpo morto) privezani jaki lanci sam svake strane mola.

Potrebno je također za zaštitu kod bure staviti na mol drvene obrane da parobrod ne udari u rivu i konačno uzduž novog mola nužno je u duljini od 4 metra s jedne i druge strane, iskopati morsko tlo, i odstraniti nabacano i zasuto kamenje, jer bi za velikih valova i vjetrova parobrodi udarali u morsko tlo, te bi se mogli probušiti. Također se traže intervencije i na molu sv. Nikole.

Zamoljava se veleslavna pomorska oblast da na molu Sv. Nikole postavi sa zapadne strane za veliko sidro od plutače (bova) jaki gvozdeni lanac, da se može uz molo sv. Nikole privezati parobrod za neveremena i pogibelji od vjetra sa zapada privezati za taj lanac, i tako se osigurati od propasti jer je za nevremena ta točka najopasnija.

Također se umoljava popravak drvene obrane mola SV. Nikole i da je se produži jer kod morske struje udara parobrod kod pristajanja sda bokom u oštar ćošak mola, uslijed čega može nastradati.

H.P.D. Senj smatra da svi ovi navedeni zahtjevi u molbi ne iziskuju, ni svaki pojedinačno ni svi zajedno veliki trošak, jer ne ima tako rekuć nikakvih novogradnji, a nužni su i krajnje je doba da se čim prije radi sigurnosti brodova i ljudi izvedu.

"Mi se obraćamo, istina je u prvom redu u svom vlastitom interesu za izvođenje ovih radnjah, ali ove služe obćoj sigurnosti senjske luke, koja je sasma pogibeljna za pristanište brodovah, pak bi izvođenje ovih naših predlogah koristilo ne samo našim parobrodima već i onim državnim, stranim

kao i onim ugarsko-hrvatskog parobrodarskog društva na Rieci, ako bi dva ovdje pristati morala.

Stoga se podpisano društvo pod punim pouzdanjem obraća ovim svojim podneskom na veleslavnu kraljevsku pomorsku oblast, te moli, da bi blagosloвила po mogućnosti što prije molbu ovu našu u cijelosti uvažiti, te zamoljene radnje izvesti dati."

U Senju, 21. 8. 1904.

Tijekom prve dekade dvadesetog stoljeća trajale su neprestane rasprave i prepiske između *Hrvatskog parobrodarskog društva Senj* i Lučkog ureda u Senju, odnosno Kraljevske pomorske uprave u Rijeci. *Hrvatsko parobrodarsko društvo Senj* se u razdoblju do 1903. do 1908. u nekoliko navrata obraćalo državnim organima za pomoć u svezi s koncesijom za plovidbu i mjesta za pristajanje svojih parobroda u riječkoj luci, a što se vidi prema sačuvanim arhivskim dokumentima.¹⁵

Tako se u spisu od 2. lipnja 1904. *Hrvatsko parobrodarsko društvo Senj* žalili Kraljevskom lučkom uredu u Senju, da je 26. 5. 1904. godine prilikom uplovljavanja parobroda *Hrvatska* u kraljevičku luku skoro došlo do sudara između nje i parobroda *Velebit*, brodaru *Ungaro-Croata* iz Rijeke, kada se prema tvrdnjama uprave *Hrvatskog parobrodarskog društva Senj*, zamalo dogodila nesreća, da kapetan *Hrvatske* nije spretno manevrirao. Naime, parobrod *Velebit* oduzeo je prednost *Hrvatskoj*. Taj slučaj prijavio je kapetan *Hrvatske* g. Dimitrije Randić, lučkom kapetanu Mihovilu Banianinu.

Također je sličan spis uputilo Ravnateljstvo *Hrvatskog parobrodarskog društva Senj* Kraljevskoj pomorskoj oblasti na Rijeci (6. lipnja 1904). U spisu se Ravnateljstvo žalilo na nepovoljan odgovor lučkog ureda u Senju i Kraljevici, povodom skore nesreće između parobroda *Hrvatska* i parobroda *Velebit*.

Nezadovoljni odgovorima lučkih ureda, koji su odgovorili da oni nisu nadležni, Ravnateljstvo se obratilo i Upravi Kraljevske oblasti u Rijeci.¹⁶

Slavni Kr. Lučki urede!

"Poznato je slavnom tom uredu, da se prema daljnoj strani novog mola Sv. Ambroza nalazeća plutača (bova), služeća za privezivanje parobrodu,

¹⁵ Kutija 365, spisi br. 3629. i 3630., razred XXI, Senj, 1904., Državni arhiv Rijeka. Originalne spise ističemo u Prilogu I.

¹⁶ Dopis, kutija 365, spis br. 5634, razred XXI, Senj, 1904. Državni arhiv Rijeka

nalazi odveć blizu mola, tako da pri ulazu i izlazu parobroda prieti pogibelj, da parobrod u nju udari i slomi pera od elice. Izim toga, ova plutača, kako je danas postavljena u neposrednoj blizini mola neodgovara svojoj svrsi, jer se na nju privezivanje parobroda nemože uspješno osjegirat proti nepogodnom vremenu bure, a osobito ne proti vjetru zapadnjaku, jer je razmak od plutače do novog mola veoma kratak, te bi parobrod za vrieme bure udarao u plutaču ili bi za vrieme zapadnjaka parobrod privukao plutaču kraju tako da bi isti udarao ili o molo ili bi s prednjim krajem dospio do same obale i tako udarao o dno.

Prema tomu nužno je onu plutaču ili premjestiti prama jugo-istoku za kakovih 12-15 metara, a isto toliko metara dulje prama jugu, da bude udaljenija, ili ako bi plutača u takovoj daljini bila od smetnje za ulaz brodovah jedrenjakah, neobhodno je potrebno mjesto plutače postaviti na slobodno mjesto teško sidro sa verigami, na koje bi se parobrod imao vezati.

Isto takovo sidro sa verigami imalo bi se postaviti za sigurnost parobroda uobće izvan mola Sv. Nikole. Hrvatsko parobrodarsko društvo u Senju ne traži i ovom svojom molbom od kraljevskog pomorskog erara, nikakovih vezova za svoje brodove, niti žrtava, koje je samo obvezano kao brodovlasnik nositi; društvo ovo moli samo ono, što je pomorska uprava sama vlastna i dužna u interesu javne sigurnosti brodova i ljudi učiniti, naime postaviti dati potrebite plutače ili sidra sa verigami; za koje bi se imali parobrodi u slučaju potrebe vlastitimi vezovi kod određenih pristaništa privetzati.

U podpunom uvjerenju, da će ova naša molba, -jer je obćenitog interesa i jer je u interesu sigurnosti senjske luke podnešena, -uslišana bi, molimo za čim skorije izvidjenje ovih naših molbenih zahtjeva, te se bilježimo sa veleštovanjem.

Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice Senj

Tijekom 1907. godine također se Ravnateljstvo *Hrvatskog parobrodarskog društva Senj* obraćalo na razne adrese kod državnih vlasti, osobito u Rijeci, nezadovoljno svojim statusom

u parobrodskoj kabotaži, duž istočne obale Jadrana, osobito u podvelebitskom primorju. To nam pokazuju u sljedeći primjeri iz lipnja i kolovoza 1907. godine.¹⁷

¹⁷ Dopis, *Hrvatskog parobrodarskog društva Senj* Visokoj kraljevskoj pomorskoj oblasti u Rijeci, od 15. 6. 1907, kutija 414, razred XIX, br. 3169. i drugi dopis od istog naslova, od kolovoza 1907, kutija 414, razred XIX, br. 4299, Državni arhiv Rijeka.

1.)

Visokoj kr. ug.pomorskoj oblasti na Rieci

Već je podpisano hrv. parobrodarsko društvo svojom predstavkom od 3.svibnja 1905. visokoistoj objedolanilo način, kojim zapovjednici parobrodova ug.hrv.parobrodarskog društva svojim kretanjem uz primorje i dotičnim lukama naše brodovlje oštećuju, da su isti neprestano u popravku nalaze, te imademo uprav sada slučaj da stariji popravci još dovršeni nisu, već se je drugi novi dogodio. Premda nemožemo nade imati da Visoka kr.ug.pomorska oblast i ovu našu predstavku u obzir uzme, dužnost je prama našim dionaičarima, da slične sačuvane događaje kompetentnim oblastima na znanje stavimo. Dne 13. ov. Mjeseca okolo 3 sata popodne pristajao je naš pbd. "Hrvatska" u Crikveničkoj luci na običnoj obali kada je iza njega doplovio pbd. U.C."Liburnia" te po nalogu tamošnjih lučkih pazitelja imao pristati uz "Hrvatsku" te joj s kretanjem "Liburnija" previla nekoliko stubi i ozljedila joj ladjicu sa sohama (guc). Da je "Liburnija" mogla pristati k obali naredili su tamošnji lučki organi da se "Hrvatska" nasuče, dočim držimo da je takav nalog protivan svakom pomorskom pravilu te se protivimo toj naredbi već iz razloga jer tim načinom tj. nasukavanjem parobrod svoj skupe mazarije oguli, te se na onom dijelu hrdja za željezo prima.

Naši brodovi imaju nalog da pogledom na današnje odnošaje u crikveničkoj luci, moraju pristupom obali vani pričekati, dok se nadolazeći onaj parobrod, koji u isto doba još uz obalu operira, a lučki pazitelji neka pregledaju rad da se u takovim zgodama parobrod bezodolavno odaleči, da onaj čekajući izvan luke čim prije obali pristupiti može.

Na temelju navedenih razloga, bilo bi u korist plovitbe da Visoka kr.ug.pomorska oblast u ovom pogledu shodno naredbe podjeliti blagoizvoli da napokon ove opetujućesi nepravilike prestanu, te se bilježimo odličnim poštovanjem.

Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice Senj.

2.)

Drugi dopis Hrvatskog parobrodarskog društva Senj odnosio se također na prigovore adresirane na Visoku kraljevsko-ugarsku pomorsku oblast Rijeka, a glasi:

Visokoj kr. ug. Pomorskoj oblasti Rieka

Pozivom na tamošnji dopis od 28. srpnja 1907. broj 3337 glede poteškoćah pojavljujućih se kod pristajanja parobroda u cirkveničkoj luci,

častimo se ovoj visokoj kr. ug.pomorskoj oblasti najuljudnije prijaviti, da smo mi već postojeći plovitbeni red I vog ožujka tg.promijeniti prisiljeni biti, da naš iz ieke svaki dan ploveći parobrod mjesto iu 1, u 12.45h po podne odputovati imade, srazloga, da nebi na prugi do senja za parobrodom U C.ta u doticaj došao, jer nam se je i prijašnjim redom na našim brodovima toliko kvara radi sukoba pravilo da smo radi tih nepodobštinah promjenu plovitbenog reda preinačiti morali. Ovom promjenom se je djelomice nešto postiglo, ali sa svim tim nije moguće bilo, da se nebi ova dva protivnika u ikojoj luci rastala tako, da se je ta promjena iluzornim pokazala; osobito pak pogledom na plovidbu parobroda na pruzi Rieka-Novu, gdje se sva tri na štetu prometa sastanu, te jedan na drugoga čekati moraju;koja bi okolnost u zimsko doba i pogibeljna biti mogla. Mi uvidjamo, da bi se moralo ovoj neprliki priskočiti te se radi toga uslobodjujemo tomu visokom naslovu predložiti, da se već prije postojeći plovitbeni red kod obiju stranaka uvede, usljed kojega je polazak iz Rieke parobroda U ro C te u 1½ sata, a onog hr.parobrodarstva u 1. sat popodne ustanovljen bio. S ovim plovitbenim redom bi se sve ove nepodopštine odstranile, koje su danas zaprieka plovitbi kroz čitavi Vinodol, za sva tri parobroda.

Visoka kr. ug. pomorska oblast naglašuje u svojem dotičnom dopisu, da pošto je U ro C te kao subvencionirano društvo vezana na ugovor sa vladom, nemože ticati u već postojeći plovitbeni red, te nas pozivlje, da pogledom na slobodan promet i svoj razvitak, mi naš plovitbeni red na drugi (neobstojeći današnji) način sastavimo.

Kao što u početku rekosmo, mi ćemo i ovaj put naš plotbeni red u rečenom smislu izpraviti, samo da Visokoj oblasti udovoljimo, ali neka i U ro C ta u tom pogledu sklona bude, inače nemože kod nas govora biti o slobodi na moru, kada se samo jedna strana svim zahtjeima tobože u korist slobodne plovitbe ukloniti mora, dočim druga iztu monopolizuje, usljed subvencije i njenih posljedica.

U obće uživa U ro C ta sve pogodnosti plovitbe u i izvan luka, dočim se drugim na tom prvenstvu šteti, jer nisu subvencionirani. Dali je taj postupak maćehinske naravi opravdan?-dvojimo- najmanje će pak sa današnjim na moru kod nas postojećim odnošajima sprijateljiti možemo, kad sama vlada dopušta, da po njoj subvencionirano društvo drugo ne subvencionirano u istoj državi konkurentni rat voditi smije, koji kod nas evo već četvrtu godinu traje, te se može kazati da ga sama vodi, što slična nema na cijelom svijetu. Možda i nije obavještena vlada o odnošajima koji kod nas vladaju?

Kad U ro C ta nebi subvencije imala, ona taj rat tako daleko tjerati nebi mogla.

U kojem pak odnošaju stoji ovo stanje sa na glasu stojećim poboljšanjem o podignuću takozvane "slobodne plovitbe"? Po našem mišljenju ovo je sasvim u protuslovlju, jer gdje se jednom po vladi podupirajućem društvu konkurentni rat dozvoljuje, prestane za svako drugo poduzeće sloboda u plovitbi i u prometu, ovo bi moralo već u prvoj godini poginuti, ako nije osnovano na dobrom temelju, pogledom na upravu u obće koja zapriečiti može da monopolizacija ne nastupi, koja nam je već prietila, te radi toga osvanuće ovog društva izazvala?

U lukama znatno pak u riečkoj luci, nema boljeg pristajališta kojeg bi se drugom društvu osim U ro C te , ako i opravdan razlog ili zahtjev, upotrebiti dalo.

Mi prije nego smo prugu Rieka-Opatija otvorili zamolili smo Visoku kr. pomorsku oblast, da bi nam za dotični parobrod jedno pristajalište na mulu "Adamić" podijeliti izvoljela, budući je samo za putničke svrhe, te da se drugim mjestima nebi zadovoljiti mogli, jer nebi zadaći odgovaralo a u protivnom slučaju već i na rečenu prugu reflektirati nebi smijeli.

Pomorska nam je oblast to obećala, a kad je naš upravitelj kod iste obećano mjesto zatražio, jer da će se skoro pruga otvoriti, tad je ista definitivno odgovorila da ona ne može nama ustupiti ma ni jedno pristajalište ni na mulu "Danielu" a kamoli na molu "Adamiću", te se moramo zadovoljiti sa ovim kojega danas upotrebljujemo. Iz ovoga je jasno da samo U ro C ta, imade pravo na sve pogodnosti prometa na Rieci, dočim se nas zapostavlja, valjda što imamo čisto hrvatsko obilježje.

U ro C ta zauzimalje čitavu obalu uz dva mula od ugla obale Zichy pa sve do blizu Rive, "Orientale" gdje brodovi bezposleni u popravljanju i češćenju leže dočim bi mogli i na ovoj obali operirati, gdje je našem putničkom brodu sada pridjeleno mjesto; pa osobito oni brodovi koji nisu iznimno za putničke svrhe, jer na mulu Adamić operiraju samo da drugom društvu tobože po ugovoru pristup onemoguće.

I samo pučanstvo uvidja i naglasuje, da bi mul "Adamić" imao služiti samo za putničke brodove, tako i potpisano misli, da bi se moralo za ljubav pravednosti nečuvanom prvenstvu na put stati i na taj način nama barem polovicu jedne strane na rečenom mulu za sada pridjeliti. Sjednom rječju ova bi se nepravda na volju i korist ovog društva urediti dala, samo kad bi ta oblast, koja stih predmetom raspolaže svakom društvu jednako sklona bila.

Ufamo se, da će visoka kr. ug. pomorska oblast, obzirom na navedene odnošaje i opravdane razloge shodne mjere upotrebiti, da se sloboda plovitbe i prometa i na potpisano društvo protegne.

U toj nadi zahvaljujemo se unapried i obilježimo sa odličnim Veleštovanjem; Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice Senj.

Najpoznatiji parobrodi Hrvatskog parobrodarskog društva Senj

O djelatnosti *Hrvatskog parobrodarskog društva Senj* svjedoče nam mnogobrojni arhivski dokumenti također iz fundusa Gradskog muzeja Senj.

U arhivskim dokumentima iz fundusa Gradskog muzeja Senj sačuvana je bogata dokumentacija koja kazuje o plovidbama parobroda *Hrvatskog parobrodarskog društva Senj* tijekom prvog i drugog desetljeća 20. stoljeća, tj. do početka Prvog svjetskog rata.

Iz navedene dokumentacije pratimo putničku kabotažu senjskih parobroda osobito *Ante Starčevića* i *Hrvatska* u tom razdoblju. Parobrodi *Hrvatskog parobrodarskog društva Senj* održavali su liniju s Rijekom, tj. pokrivali su područje sjevernojadranskih otoka i Riječkog zaljeva, ali su održavali i veze s podvelebitskim primorjem, pa i nešto rjeđe sa srednjom Dalmacijom.

Arhivski fondovi sadrže gotovo dvije stotine dokumenata, koji kazuju o putovanjima senjskih parobroda, a unutar njih su različite isprave, kao npr. brodski dnevnik, teretnice, popisi robe, izdani računi pojedinih proizvođača, tvornica, trgovina, dionice, različita pisma i dopisi fizičkih i pravnih osoba i slično.

Najopsežniji dokument je pod rednim brojem 2. koji sadrži stotinu podlistova.¹⁸

Hrvatsko parobrodarsko društvo Senj, nakon utemeljenja krenulo je u - kako bi se današnjim riječima kazalo - *tržišnu utakmicu*. Trebalo je konkurirati za prijevoz putnika i robe, na uskom prostoru Hrvatskog primorja i kvarnerskih otoka, ne samo *Ungaro-Croati* iz Rijeke već i *Austrougarskom Lloyd*. U početku je društvo bilo opremljeno samo s dva novoizgrađena parobroda, no u kasnijim će godinama širiti svoju flotu. Sve do 1922. društvo je bilo jedno od najznačajnijih brodara na sjevernom Jadranu, dok se nije 1922. fuzioniralo u Jadransku plovidbu d.d. Sušak.

Tijekom prvog desetljeća 20. stoljeća društvo je nabavilo još dva parobroda, *Petar Zrinski* i *Petar Svačić*, s kojima je osim linije Senj-Rijeka, održavalo i liniju Rijeka-Trst.¹⁹

Najveći dio njih odnosi se na plovidbe parobroda *Ante Starčević*, izvatke iz brodskog dnevnika parobroda i teretnice za prijevoz robe. No i pored njega ističu se plovidbe parobroda *Hrvatska* i *Petar Zrinski*.

¹⁸ Arhivski fondus Gradskog muzeja Senj. Fascikla 2/1-160 (1892-1924).

¹⁹ *Bijela flota hrvatskog Jadrana*, Rijeka 1997, 63.



Sl. 3. Parobrod Hrvatska, HPD Senj, budući parobrod Lika, (Bijela flota hrvatskoga Jadrana, foto: S. K.)

Brodovi *Hrvatskog parobrodarskog društva Senj* građeni kao brodovi male obalne plovidbe. *Ante Starčević* je sagrađen u Chioggi 1904, imao je 198 tona i 41.85 m dužine.

Hrvatska je sagrađena također u Chioggi 1904, imala je 90 tona i 41,20 m dužine. *Petar Zrinski* građen je u Londonu 1882, s 123 tone i 34.05 m dužine.

No, plovidbe parobroda *Ante Starčević* možemo pratiti već od 1904. godina. Izuzetno je važno bilo baš to prvo desetljeće dvadesetog stoljeća, kada se naglo izdigla mala obalna plovidba brodarskih društava *Hrvatskog parobrodarskog društva na dionice Senj* i *Hrvatsko-Ugarske parobrodarske plovidbe* iz Rijeke.

Još tijekom 1904. i 1905. godine postoje podatci o plovidbama parobroda *Ante Starčević* na sjevernom Jadranu. Tako je 1905. godine parobrod *Ante Starčević* prevezio teret gospodina Giovannijsa Širole iz Rijeke u tri navrata: 30. listopada, 6. studenoga i 31. prosinca, za ukupno 328, 80 kruna.²⁰ Radilo se o teretu iz tvornice užadi vlasnika Širole.

²⁰ *Potvrda – Fattura od Fabbrica Cordaggi, Giovanni Sirola iz Rijeke, od 31. prosinca 1905.*, Arhivska građa *Hrvatskog brodarskog društva Senj*, fascikla br. 1/6., Gradski muzej Senj.

Navedena dva brođara na sjevernom su Jadranu imala prednost o obavljaju kabotažne plovidbe i povezivanju gradova Senja i Rijeke, odnosno riječke regije s Kvarnerskim otocima i podvelebitskim mjestima gotovo sve do Dalmacije. Veću obalnu i dugu plovidbu uglavnom su do izbivanja Prvog svjetskog rata obavljali parobrodi *Austrougarskog Lloyd*a i riječke *Adrije*.

Parobrodom *Ante Starčević* se prevozila različita roba. Tako je tijekom 1905. prevezeno (od 31. ožujka) 32.820 kg ugljena vlasnika A. Mariassevicha iz Rijeke.²¹

Vidljivo je prema dokumentima da je parobrodom *Ante Starčević* od 3. do 29. svibnja 1909. zapovijedao kapetan T. Tijan. U prethodnom razdoblju tijekom travnja 1909. parobrodom je zapovijedao kapetan A. Sušlić.

Parobrod *Ante Starčević*, najviše je održavao linije između Senja i Rijeke. Osobito se to vidi prema prethodno navedenom primjeru dokumenata iz 1909. godine gdje je u razdoblju od 5. do 29. svibnja 1909. izvršeno 18 putovanja iz pravca Senja, te 22 putovanja iz pravca Rijeke.²²

Prema spisu iz fundusa Gradskog muzeja Senj, može se uočiti da je tijekom mjeseca svibnja 1909. godine bila izuzetna plovidba senjskih parobrođara između Senja i Rijeke, te da se nakon nekoliko pokušaja ometanja normalne brodske putničke linije iz Senja, od monopolističkih brođara, kao npr. riječke *Ungaro-Croate*, ipak isplatila upornost senjskih vlasti i ravnateljstva *Hrvatskog parobrodarskog društva Senj* da se nametne u putničkoj plovidbi na sjevernom Jadranu.

Vrijeme Prvog svjetskog rata nije bilo najpovoljnije razdoblje za sve brođare male obalne plovidbe na sjevernom Jadranu, pa tako ni za *Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice Senj*.

Zbog ratnih djelovanja i na Jadranskom moru, osobito na samom početku rata, a i kada se od 1915. u rat uključila Italija na strani Antante, prilike su za putničku kabotažu bile sve nepovoljnije. Mnoge parobrodarske linije su bile reducirane, a određeni brođovi su bili tijekom trajanja rata sklonjeni ili stalno stacionirani u lukama. Tako je i poznati školski brođ *Vila Velebita* bila smještena u Obrovcu i nije plovila do kraja rata. Posebno su bila opasna zbivanja tijekom 1918. kada je austrougarska mornarica u aktivnu borbu uključila i svoje bojne brođove.

Ipak, početak Prvog svjetskog rata nije obeshrabrio ravnateljstvo senjskog brođara da održava i dalje plovidbu. I to iz dva razloga: prvo, jer na

²¹ Arhivska građa Hrvatskog brođarskog društva Senj, Fascikla br. 1/11, 1905., Gradski muzej Senj.

²² Plovidbe parobrođara *Ante Starčević* ističemo detaljno u Prilogu II.

samom sjevernom Jadranu nije bilo većih ratnih djelovanja, i drugi što su mnogi brodovi riječke *Ungaro-Croate* bili rekvirirani za druge potrebe, kao brodovi za transport ranjenika, pratnju i sl. a mnogi su bili raspoređeni ili su mirovali na vezu do završetka rata.

Tijekom 1915. godine u arhivskim izvorima spominju se plovidbe od 4., 6., 12. i 13. ožujka, iz pravca Senja u Rijeku, i to pod tereticama br. 1271. do 1315, br. 1316. do 1360., br. 1361. do 1399. i br. 1400. do 1438. To su bile linije 30., 31., 32. i 33. U teretnici su zapisani pošiljatelji robe, primaoci, odredišta, količina robe, vrsta robe i sl. Robu je prevezio kapetan Martinić.²³

No prijevoz roba i putnika parobrodom *Ante Starčević*, a i drugim parobrodima, *Petar Zrinski* i *Hrvatska*, omogućio je povezivanje ne samo priobalnih mjesta na Hrvatskom primorju i podvelebitskim mjestima, već se i roba koja je stizala iz unutrašnjosti Hrvatske i inozemstva do Rijeke ili Senja dalje prevozila parobrodima.

O tome nam svjedoči arhivski dokument fascikla br. 2/13.²⁴

Vidljivo je prema dokumentu koji je poslala domaća tvornica predenja iz Duge Rese, da je *Hrvatsko parobrodarsko društvo Senj* zaprimalo materijale proizvođača iz unutrašnjosti Hrvatske i prevozilo ih iz Senja prema navedenim destinacijama. Također djelatnost društva ipak nije u potpunosti zamrla ni po izbijanju Prvog svjetskog rata. Parobrodarsko društvo nastavilo je održavati redovite linije male obalne plovidbe, istina, u smanjenom opsegu. Najviše je prema raspoloživim dokumentima u tome prednjačio parobrod *Ante Starčević*. Parobrodi *Svačić* i *Petar Zrinski* prodani su vlasniku Nikoli Žicu u Splitu, odnosno korčulanskoj Obalnoj paroplovidbi Hum, tijekom 1915, tako da je društvo ostalo samo na dva parobroda *Anti Starčeviću* i *Hrvatskoj*.²⁵

Nakon završetka rata sporazumom Trumbić–Bertolini (iz 1920.) brodovlje *Hrvatskog parobrodarskog društva na dionice Senj* pripalo je Kraljevini SHS, te ušlo kasnije u sastav Jadranske plovidbe d.d. Sušak sa dva broda *Ante Starčević* i *Hrvatska*.

Zaključak

Grad Senj imao je značajnu višestoljetnu tradiciju jedrenjačkog brodarstva. Završetkom najtežih pomorskih ratnih sukoba na akvatoriju sjevernog Jadrana tijekom 16. i u prvoj polovici 17. stoljeća, kada je Austrija

²³ Arhivska građa Hrvatskog brodarskog društva Senj, Fascikla br. 1/12, br. 1/13, br. 1/14., br. 1/15.

²⁴ Dopis Dioničkog društva Domaće tvornice predenja iz Duge Rese, iz Beču, 8. listopada 1914., Hrvatskom parobrodarskom društvu Senj, o neuspješnom preuzimanju robe.

²⁵ *Bijela flota hrvatskog Jadrana*, Rijeka 1997, 64.

učvrstila svoje odnose prema Veneciji, te od grada Senja stvorila stabilnu utvrdu, a i slabljenjem turske opasnosti na Jadranu, Senj je izgubio onu važnost koju je imao u vojnom smislu, te je nastao period opadanja gradnje drvenih jedrenjaka u samom gradu. U prvoj polovici 18. stoljeća prevlast je dobila Kraljevica, samim utemeljenjem brodogradilišta 1729. odlukom cara Karla VI. Potpunim slomom Mletačke Republike 1797, Habsburška je monarhija stvorila pretpostavke jačanja trgovačke mornarice, te se u priobalnim lukama u prvoj polovici i sredinom 19. stoljeća nalazi sve veći broj jedrenjaka male obalne i duge plovidbe, brigantina, brikova i barkova. Tako je bilo i u gradu Senju. Da bi sačuvali tradiciju drvenih jedrenjaka, Senjani su pokušali osnivanjem Senjskog brodarskog društva 1869. spasiti jedrenjačku dugu plovidbu, no ta je nada bila kratka vijeka. Već 1872. za to je društvo sagrađen prvi parobrod *Hrvat*, koji je održavao liniju prema Rijeci, i ta se linija smatra počecima današnje dužobalne putničke plovidbe u Hrvatskoj.

Kako ne bi bili još više ugroženi novim tehničkim pronalascima i modernizacijom prometa, Senjani su u nekoliko navrata, prvo 1871., osnovali brodarsku tvrtku "I. Hrvatsko Primorsko Parobrodarsko Društvo", no koje se nije moglo othrvati konkurenciji iz Rijeke, te zatim 1902. osnivaju "Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice Senj", koje će se pokazati puno uspješnije. Koncem 19. stoljeća najvažnija ličnost u razvitku senjskog parobrodarstva bio je gospodarstvenik Ladislav Krajač, čiji će značaj premašiti lokalne granice grada Senja.

Ipak, prema navedenim izvorima u ovom radu, unatoč hrabrom pristupu senjskih lokalnih gospodarstvenika i rodoljuba, možemo zaključiti da je "Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice Senj" imalo velikih poteškoća u obavljanju lokalnog putničkog prometa prema Rijeci i u odnosima s vlastima, osobito s Pomorskom vladom u Rijeci. Upravo je iz dokumenata vidljivo da se riječki brodar *Ungaro-Croata*, nažalost, iako je nastao i od dijela hrvatskog kapitala, maćehinski odnosio prema konkurenciji iz Senja, te je imao svu podršku vlasti u Rijeci, a i šire.

No, Senjani nisu posustajali. Unatoč floti od samo četiri parobroda, a od početka prvog svjetskog rata samo dva, redovito su održavali brodsku liniju, Senj-Novri-Crikvenica-Kraljevica-Rijeka i obratno, a imali su i neke, istina, rijetke linije prema Dalmaciji.

Kao i druge brodare putničke kabotaže, i senjsko je društvo zadesila ista sudbina nakon rata. Početkom dvadesetih godina prošloga stoljeća, njihovi su brodovi ušli u sastav najjačeg brodarara male obalne plovidbe na sjevernom Jadranu, Jadranske plovidbe d.d. Sušak, i time je zaokružena priča senjskog parobrodarskog društva osnovanog 1902. godine.

Sl. 4. Dopis trgovine Franje Prpića, HPD Senj, 1907., (arhiva GMS-a)



Sl. 5. Dopis tvornice predenja Duga Resa, HPD Senj, 1914., (arhiva GMS-a)



Prilog I.

Spis

a.) 3630.

Senj, dne 2. lipnja 1904.

Slavnom Kr. Lučkom uredu u Senju

Dne 26. Svibnja t.g. kod izlaza iz luke u Kraljevici naš je parobrod "Hrvatska" u Kraljevicu prvi stigao, ali dolazeć iza toga parobrod Ungaro-kroate "Velebit" tako je manovrirao, da je očito bilo vidjeti, da navlaš hoće udariti na "Hrvatsku" što će potvrditi i povjereničtvo kr. lučkog ureda u Kraljevici. Naš kapetan morao je brzo stati, inače je gotova nesreća.

Taj slučaj prijavio je naš kapetan g. Dimitrije Randić g. lučkom kapetanu Mihovilu Banianinu, no neznamo kojim uspjehom, ali pošto kapetan "Velebita" g. Kilvain neprestano zadirkiva, to j e svaki dan moguće da se kakov sukob i nesreća uslijed njegovog, hotimično krivog manevriranja dogodi.

Prijavljujemo ovaj slučaj slavnom kr. Lučkom uredu pismeno, moleći da se istraga povede i shodno ureduje.

Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice Senj

Spis

b.) 3629.

Senj, dne 6. lipnja 1904.

Veleslavnoj Kr. pomorskoj oblasti na Rieci

Podpisano ravnateljstvo "Hrvatskog parobrodarskog društva u Senju podnielo je kr. lučkom uredu u Senju priležeći u prepisu pritužbu od 2.o. mj.

Kr. lučki ured u Senju dopisom svojim od 3. t. mj. Odvratio nam je, da taj predmet nespada u njegov djelokrug, već u onaj kr. lučkog ureda u Kraljevici. Pošto je kr. lučki ured u Kraljevici na usmenu prijavu našeg kapetana odgovorio da taj predmet nespada na njega, jer da se je dogodio izvan luke; zato smo prisiljeni obratiti se na veles.kr. pomorsku oblast, da izvoli shodno postupati.

Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice u Senju

Prilog II.

Linije parobroda Ante Stračević

Iz Senja

Linija Senj-Rijeka – Kaštel Stari ?(Rijeka –Kaštel Stari ili Senj-Kaštel Stari ?), iz Senja, put br. 92, iz Rijeke, 3.svibnja 1909, teretnice br. 429-441.

Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br. 94, 5.svibnja 1909., teretnice br. 442-450.

Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br. 95, 6.svibnja 1909, teretnice br. 451-456.

Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br. 96, 7. svibnja 1909, teretnice 457-461.

Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br. 97, 8. svibnja 1909., teretnice br. 462-476.

- Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br. 98, 10. svibnja 1909, teretnice br. 477-481.
Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br. 99, 11. svibnja 1909, teretnice 482-485.
Linija Senj-Rijeka, iz Senja put. br. 100, 12 svibnja 1909, teretnica br. 486-489.
Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br. 101, 13. svibnja 1909, teretnica br. 490-493.
Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br. 102, 14. svibnja 1909, teretnica br. 494-497.
Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br. 103, 15. svibnja 1909, teretnica br. 498-505.
Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br. 104., 17. svibnja 1909, teretnica br.506-506.
Linija Senj-Rijeka- Kaštel Stari-Split, iz Senja, put. br. 105, 18. svibnja 1909, teretnica br. 507-515.
Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br. 106, 19. svibnja 1909, teretnica br.516-517.
Linija Senj-Rijeka Kaštel Stari, iz Senja, put. br. 107, 20. svibnja 1909, teretnica br. 518-523.
Linija Senj - Rijeka, iz Senja, put. br. 108, 21. svibnja, 1909., teretnica br. 524-526.
Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br.109, 22. svibnja 1909, teretnica 527-527.
Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br. 110, 24. svibnja 1909, teretnica br. 528-530.
Linija Senj-Rijeka- Split, iz Senja, put. br. 111, 25. svibnja 1909, teretnica br. 531-536.
Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br. 112, 26. svibnja 1909, teretnica br. 537-546.
Linija Senj-Rijeka-Kaštel Stari, iz Senja, put. br. 113, 27. svibnja 1909, teretnica br. 547-555.
Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br. 114, 28. svibnja 1909, teretnica br. 556-562.
Linija Senj-Rijeka, iz Senja, put. br. 115, 29. svibnja 1909, teretnica br. 563-574.

Linija Senj-Rijeka, parobrod Ante Starčević, zapovjednik kapetan T. Tijan

Iz Rijeke

- Linija Senj-Rijeka iz Rijeke, put br. 92, 3.svibnja 1909, teretnice br. 5668-5729.
Linija Senj-Rijeke, iz Rijeke, put. br. 93. 4. svibnja 1909. teretnica br. 5730-5798.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke, put. br. 94, 5.svibnja 1909., teretnice br.5798-5859.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke put. br. 95, 6.svibnja 1909, teretnice br 5860-5925.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke, put. br. 96, 7. svibnja 1909, teretnice 5926- 6001.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke, put. br. 97, 8. svibnja 1909., teretnice br. 6002-6054.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke, put. br. 98, 10. svibnja 1909, teretnice br. 6055-6109.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke, put. br. 99, 11. svibnja 1909, teretnice 6110-6152.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke put. br. 100, 12 svibnja 1909, teretnica br. 6153-6225.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke, put. br. 101, 13. svibnja 1909, teretnica br. 6225-6258.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke, put. br. 102, 14. svibnja 1909, teretnica br. 6286-6358.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke, put. br. 103, 15. svibnja 1909, teretnica br. 6359 – 6404.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke, put. br. 104., 17. svibnja 1909, teretnica br. 6405-6476.
Linija Senj-Rijeka- iz Rijeke, put. br. 105, 18. svibnja 1909, teretnica br. 6477-6529.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke, put. br. 106, 19. svibnja 1909, teretnica br. 6530-6609.
Linija Senj-Rijeka iz Rijeke put. br. 107, 20. svibnja 1909, teretnica br. 6609-6626.
Linija Senj - Rijeka, Rijeke iz, put. br. 108, 21. svibnja, 1909., teretnica br. 6627-6692.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke, put. br.109, 22. svibnja 1909, teretnica 6693-6771.

- Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke, put. br. 110, 24. svibnja 1909, teretnica br. 6772-6838.
Linija Senj-Rijeka- Split, iz Rijeke, put. br. 111, 25. svibnja 1909, teretnica br. 6839-6896.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke, put. br. 112, 26. svibnja 1909, teretnica br. 6897-6939.
Linija Senj-Rijeka-Kaštel Stari, iz Rijeke, put. br. 113, 27. svibnja 1909, teretnica br. 6940-7005.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke, put. br. 114, 28. svibnja 1909, teretnica br. 7006-7057.
Linija Senj-Rijeka, iz Rijeke, put. br. 115, 29. svibnja 1909, teretnica br. 7058-7132.

Literatura

- Radojica F. BARBALIĆ, Brodarstvo u Senju i Podgorju kroz prošlost, *Senjski zbornik*, IV, Senj, 1970, 5-32.
Radojica. F. BARBALIĆ, Brodarstvo Rijeke prije i nakon Austro-ugarske nagodbe, *Anali Jadranskog instituta*, 2, Zagreb, 1958.
Nikša, MENDEŠ, *Riječko brodarstvo 1868.-1914.*, Zadar 2010
Nikša, MENDEŠ, *Stari jedrenjaci*, Rijeka 2000.
Bijela flota hrvatskog Jadrana, Rijeka 1997.
Ladislav Krajač, Senjanin - slika života privrednika Hrvatskog primorja, Sušak, 1927.

STEAMBOAT CONNECTIONS BETWEEN SENJ AND RIJEKA UNTIL THE END OF THE FIRST WORLD WAR

Summary

In the article the author deals with the part of the material relating to archival documents from the holdings of Senj City Museum and the State Archive in Rijeka, in connection with the steamboat lines between Senj and Rijeka, in the first two decades of the 20th century. The focus is on the documents that show the process in the formation of the *Croatian Steamboat Society of Senj*, relationships with its competitors, especially the *Croatian-Hungarian Steamboat Society* from Rijeka, and the correspondence between the Senj Steamboat Society and the Maritime Administration in Rijeka. The article's emphasis is specifically on the dissatisfaction of Senj's shipping company due to the conditions towards them from Rijeka's administration. Chronologically presented are the creations of Senj steamboats from the 1870s until the end of the First World War.

Keywords: Senj, steamboat production, Croatian Steamboat Society, Maritime Administration in Rijeka