

## Politički i medijski sukobi Senja i Rijeke oko djelovanja parobrodarskih društava na početku XX. stoljeća

IVAN BRLIĆ

Institut društvenih znanosti Ivo Pilar

Područni centar Gospić

Gospić, Hrvatska

ivan.brlic@pilar.hr

Krajem XIX. i početkom XX. stoljeća prostor Hrvatskoga primorja i Podgorja obilježen je snažnim razvojem parobrodarstva kao nove, ključne grane razvoja dviju velikih sjevernojadranskih luka – Rijeke i Senja. Dok pomorska i gospodarska važnost Senja vidljivo opada, Rijeka, kao ključna mađarska luka, počinje ekonomski dominirati prostorom podno Velebita. Riječka parobrodarska društva, u čijim upravnim vijećima sjede hrvatski veleposjednici i trgovci, nastoje izgurati tradicionalno jaka pomorska društva iz Senja. Pomorski trgovački rat postupno je prešao i na burnu političku pozornicu s početka XX. stoljeća te tako postao još jedan u nizu elemenata za sukob Frankove Čiste stranke prava i Supilove politike "novoga kursa". Sukobe su dodatno potpirivale ondašnje stranačke tiskovine, riječki *Novi list* i gospićki *Hrvat*. Ovaj rad kronološki prati uzroke, tijek i posljedice otvorenoga sukoba dviju političkih i ekonomskih struja. Rad stavlja naglasak i na djelovanje parobrodarskih društava, važnih ekonomskih subjekata u razvoju Hrvatskoga primorja i podvelebitskoga kraja.

Ključne riječi: Hrvatsko parobrodarsko društvo u Senju; parobrodarsko društvo Ungaro-Croata; Josip Gržanić; *Hrvat*; *Novi list*; Frano Supilo

### Uvod

Nove političke i gospodarske okolnosti krajem XIX. stoljeća uvelike su promijenile političke odnose u Hrvatskom primorju. Grad Rijeka postao je nakon Riječke krpice sastavni dio Ugarske te glavna i jedina morska luka. Puštanje u promet željezničke pruge Budimpešta – Rijeka 1873. i dolazak mađarskoga kapitala povezanog sa stranim kapitalom, u prvom redu engleskim, dovest će do

strelovitoga gospodarskog razvoja grada na Rječini, ali i do izgradnje moderne putničke i teretne luke.<sup>1</sup>

Nove tendencije u ekonomiji i trgovini započete sredinom XIX. stoljeća nisu zaobišle ni Senj. Trgovački sloj okupljen oko senjske Trgovačke komore započeo je snažniji gospodarski razvoj koji je uglavnom bio fokusiran na pomorsku plovidbu. Zato su u Senju i nastajala prva brodarska društva. Povećanje ukrcavanja i iskrcavanja tereta u senjskoj luci zahtijevalo je i moderniji transport robe kopnom. Bilo je jasno da je Senju potrebna željeznička veza s unutrašnjošću. Središnji problem u modernijem prijevozu robe preko senjske luke bio je geografski smještaj grada, ali i skućen prostor za širenje luke te sama dubina luke. Prve inicijative za željezničko povezivanje Senja i unutrašnjosti dolaze još 1829. od graditelja Jozefinske ceste Josipa Kajetana majora (bojnika) Gaetana Knežića.<sup>2</sup> Idućih osamdesetak godina napisani su i planirani deseci projekata željezničke pruge koja bi povezivala Senj s Bansom Hrvatskom, ali ni jedan projekt nije "prošao" završno odobrenje mjerodavnih vlasti. Malo sjevernije pak, riječka je luka dobila važnu željezničku vezu s Budimpeštom i time izravno ugrozila trgovinu preko Senja. Unatoč jačanju prometa u riječkoj luci, u Senju se nakon uspješne brodarske ere počelo razvijati i parobrodarstvo. Najzaslužnija osoba za taj novi, brži i efikasniji protok robe u Senju bio je Ladislav Krajač, senjski brodovlasnik, predsjednik senjske komore i političar. No on je početkom devedesetih godina XIX. stoljeća uvidio da Rijeka postaje važno gospodarsko središte, da ima bolje razvojne perspektive te da pomorska vlast u Rijeci nedovoljno ulaže u pomorsku infrastrukturu Senja i okolnih primorskih luka, pa je s ostalim istaknutim gospodarstvenicima iz Hrvatskoga primorja odlučio investirati u riječko parobrodarstvo. Tako je Senj "izgubio" važnu osobu koja je više desetljeća pomagala razvoju grada pod Nehajem. Ubrzo su uslijedila i prva javna nezadovoljstva ostalih senjskih brodara i trgovaca odlukama Pomorske oblasti i tadašnjega senjskog kapetana Mihovila Banjanina. Već 1901. dio nezadovoljnih Senjana<sup>3</sup> prosvjedovao je protiv riječkoga parobrodarskog društva skidajući mađarsku zastavu s jednoga od simbola nacionalnoga brodarstva, parobroda *Velebit*.

Drugi značajni Senjanin, Josip Gržanić, bio je istaknut u političkom životu, a bio je pripadnik Stranke prava.<sup>4</sup> On je u hrvatskoj historiografiji zabilježen kao hrabri protivnik banovanja Mađara Khuen-Héderváryja jer je jednom pri-

<sup>1</sup> Daniel Patafta, "Prilike gospodarstva Grada Rijeke od 1918. do 1924. godine", *Ekonomska i ekohistorija* 1 (2005), br. 1: 116.

<sup>2</sup> Nikola Šimunić, Ivan Brlić, "Senjsko parobrodarstvo i socioekonomske prilike na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće", *Geoadria* 19 (2014), br. 1: 108.

<sup>3</sup> Riječ je bila o Dragi Vlahoviću, Ivanu Novaku, Mati Rukavini i Antoniju Bronziniji, četvorici brodara iz Senja koji su bili pristaše Stranke prava. Njih, koji će poslije postati jezgra senjskoga Hrvatskoga parobrodarskog društva, kapetan Banjanin u svojem dopisu riječkom guverneru naziva urotnicima. Hrvatska (dalje: HR) – Državni arhiv u Rijeci (dalje: DARI) – fond 7 – Kraljevski gubernij za Rijeku i Ugarsko-hrvatsko primorje, Nemiri u Senju, kut. 4, 1902., raz. IV, br. 3-63.

<sup>4</sup> "Gržanić (Geržanić), Josip", *Hrvatski biografski leksikon (on-line)*, Leksikografski zavod "Miroslav Krleža", pristup ostvaren 2. 10. 2016., <http://hbl.lzmk.hr/clanak.aspx?id=8144>.

likom u Saboru udario bana nogom. Nakon odsluženja zatvorske kazne živio je i djelovao u rodnom Senju, u kojem je nastavio političku borbu, sada u okviru stranke prava.

Jedan od načina očuvanja hrvatskih interesa u Senju i podvelebitskom kraju bilo je snažnije povezivanje s unutrašnjošću, posebice s ličkim trgovačkim mjestima. Senjski trgovci i gradski vijećnici stoga su se povezali s ideološkim istomišljenicima i na gospodarskom planu. Bilo je jasno da je u Senju potrebno osnovati parobrodarsko društvo u kojem će svi zainteresirani stanovnici Ličko-krbavske županije ravnopravno participirati i pomoći u ekonomskom oporavku cijeloga kraja.

## Osnivanje Hrvatskoga parobrodarskog društva u Senju

Inicijativa za osnivanje isključivo hrvatskoga parobrodarskog društva pokrenuta je 1902., a uspješno ju je medijski pratila gospićka pravaška tiskovina *Hrvat*.<sup>5</sup> Uredništvo tih novina pozivalo je sve “trgovačke hrvatske krugove na Rieci, Bakru, Kraljevici, Crikvenici, Novom, Senju, Sv. Jurju, Jablancu, Bagu, Pagu i Zadru da ne bi možda stupili u svezu s parobrodarskim društvom Ungaro-croata i tako osnutak hrvatskog parobrodarskog društva otežali”.<sup>6</sup> Autor posebno poziva trgovačke krugove iz Senja, Rijeke, Karlobaga i Gospića da se zauzmu za što hitnije osnivanje hrvatskoga parobrodarskog društva te napominje da otočačko i gospićko zaleđe podupire njegovo osnivanje. Do 20. srpnja 1902. primorski i lički trgovci ukupno su uplatili 300.000 kruna temeljne glavnice (2136 dionica) i samim time dali snažan financijski impuls za uspješan razvoj novoga parobrodarskog društva.<sup>7</sup> Na osnivačkoj skupštini, održanoj u domoljubnom zanosu, izglasano je prvo Upravno vijeće društva, koje je činilo Ravnateljstvo pod vodstvom Lovre Pavelića (predsjednika) i Martina Kosine (potpredsjednika), te konkretne smjernice djelovanja. Prisutni skupštinari tom su prilikom darovali i 42 kruna za istarsko društvo sv. Ćirila i Metoda.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> *Hrvat – list za pouku, gospodarstvo i zabavu* počeo je izlaziti 1895., a prvi urednik bio je Marko Došen. Novine su izlazile do 1912. godine. Uređivačka politika bila je u skladu s načelima i programom Starčevićeve Stranke prava. *Hrvat* je često bio u sukobu s antipodom, novinama *Srbini*, koje su također izlazile u Gospiću. U vrijeme osnutka parobrodarskoga društva urednici *Hrvata* bili su ujedno i osnivači novoga društva i samim time središnji medijski promotori pomorskih usluga novoga senjskoga parobrodarskog društva.

<sup>6</sup> “Hrvatsko parobrodarsko društvo”, *Hrvat – list za pouku, gospodarstvo i zabavu* (Gospić), 1. 1. 1902., 2.

<sup>7</sup> Prvi odbor novoosnovanoga parobrodarskog društva činili su imućni trgovci i veleposjednici iz Ličko-krbavske županije. U Senju su to bili Kosina i Bačić, Josip Geržanić, Ivan Novak, Drago Vlahović, Šime Štiglić, Mate Rukavina, E. Grželja, Juraj Krmpotić, Franjo Vukelić, Ivan Babić; u Karlobagu: Karlo Budak, Marica ud. Budak; u Rijeci: Milan Gremer, Ivan Bolf; u Otočcu: Duje Milinković, B. J. Orešković; u Brinju: braća Prpić; u Brodu na Savi: Milan Prpić; u Gospiću: Lovre Pavelić, Josip Nikšić, Ivan Bušljeta, Božo Ratković, Vale Vauk, Nikola Pavešić, Marko Došen, Polde Rubčić, Željko Bedeković, Martin Rukavina te Jerko Pavelić, koji je ujedno bio i jedan od urednika *Hrvata* i brat najpoznatijega gospićkoga veleposjednika Lovre Pavelića. *Hrvat*, 15. 3. 1902., 2.

<sup>8</sup> “Dopisi”, *Hrvat*, 18. 8. 1902., 2.

Nakon uspješnoga i svečanoga osnutka odmah se ušlo u projekte izgradnje dvaju većih parobroda i jednoga manjeg za potrebe obalne linije. Prvi parobrod Hrvatskoga parobrodarskog društva nosio je naziv *Hrvatska* i izgrađen je u talijanskoj luci Chioggi. Cijena izgradnje parobroda iznosila je 164.000 kruna, a mogao je prevesti oko osamdeset putnika.<sup>9</sup> Opis putovanja toga parobroda iz luke u kojoj je sagrađen pa sve do Senja opisuje jedan od osnivača parobrodarskoga društva, Lovro Pavelić.<sup>10</sup> Parobrod je plovio podvelebitskim krajem svaki dan osim nedjelje, i to na relaciji Karlobag – Senj – Rijeka. Razlog za tako brzo uvođenje parobroda u obalnu liniju novoga društva bio je i strah od daljnega jačanja konkurentskih parobrodarskih društava. Određeni strah od novih konkurentskih društava redovito su u gosićkom *Hrvatu* plasirali pomorski agenti, pa je tako zabilježeno da se u Rijeci već javila ideja o osnivanju novoga talijanskoga parobrodarskog društva koje bi imalo zadatak podržavati redovitu plovidbu između Trsta, Rijeke i Senja, čime bi se smanjio promet robe između Senja i Starigrada-Paklenice.

Osnivanjem novoga društva, i to financiranog dionicama u potpunosti domaćih trgovaca i veleposjednika, te uvođenjem prvih parobrodarskih linija duž Hrvatskoga primorja i podvelebitskoga kanala izravno se stvorila konkurencija riječkom parobrodarskom društvu imena Ungaro-Croata.

Tada je bilo jasno da će se nakon osnivanja novoga parobrodarskog društva 1903., čije nove linije mijenjaju dotadašnju parobrodarsku plovidbu Hrvatskim primorjem i podvelebitskim kanalom, pojaviti prve medijske, a poslije i političke trzavice između riječkoga i senjskoga parobrodarskog društva. U stvaranju negativnoga ozračja između ta dva društva pomogla su i lokalna politička previranja u samom Senju. Zabilježeni su česti verbalni sukobi unutar građanskih društava poput Sokolskoga društva i Hrvatske čitaonice, pa i samoga gradskog vijeća<sup>11</sup>, ali i loši odnosi s lučkim kapetanima koje je postavila Pomorska oblast iz Rijeke. Takvo je političko ozračje vladalo u Senju.<sup>12</sup> Hrvatski interesi u parobrodarstvu još su više bili ugroženi jer, prema zakonu, riječki guverner nije bio samo upravitelj Rijeke, nego je kao predsjednik Pomorske oblasti imao vlast i nad pomorskim uredima u Hrvatskom primorju.<sup>13</sup>

<sup>9</sup> "Domaće i razne viesti", *Hrvat*, 9. 3. 1904., 2.

<sup>10</sup> Zanimljivo je da je i *Novi list* dao kratak opis ozračja u primorskim mjestima u trenucima kada je parobrod *Hrvatska* na svojem putu dolazio u matičnu luku. Senjanin, "Parobrod Hrvatska u Senju", *Novi list* (Rijeka), 5. 3. 1904., 4.

<sup>11</sup> Nezadovoljstvo je prisutno i kroz politički angažman zastupnika grada Senja gosp. Hudo-be, koji prema Mili Starčeviću nije domoljub ni Senjanin.

<sup>12</sup> "Hrvatski sabor – Svršetak govora dr. M. Starčevića", *Hrvat*, 15. 2. 1902.

<sup>13</sup> "Novi guverner", *Novi list*, 30. 1. 1904., 3.

**HRVATSKO PAROBRODARSKO DRUŽTVO (NA DIONICE) U SENJU.**

**Flotibleni red.**

VREDI OD 1. TRAVNJA T. G. DO DALJNE OBJAVE.

Praga Senja-Rieka.		Praga Rieka-Rak-Karlobag.	
POJAZAK.	POVJETAK.	POJAZAK.	POVJETAK.
4.30 Jena	od. SENJ	4.30 Jena	od. RIEKA
5.30	od. NOVI	5.30	od. CHEVČICA
6.30	od. SELEK	6.30	od. NOVI
7.30	od. CHEVČICA	7.30	od. SENJ
8.30	od. KARLOBAG	8.30	od. R. VODA
9.30	od. RIEKA	9.30	od. KARLOBAG

Dijelno putuje u Sr. Zadar.  
Na ovaj broj staju se i na: Šibenik i Sinj.

Praga Rieka-Senj-Pag.		Praga Novi-Rieka.	
POJAZAK.	POVJETAK.	POJAZAK.	POVJETAK.
4.30 Jena	od. RIEKA	4.30 Jena	od. NOVI
5.30	od. CHEVČICA	5.30	od. SELEK
6.30	od. NOVI	6.30	od. CHEVČICA
7.30	od. SENJ	7.30	od. NOVI
8.30	od. RIEKA	8.30	od. SENJ
9.30	od. KARLOBAG	9.30	od. R. VODA

Dijelno putuje u Karlobag (Opuzen), Pag, Šibenik i Sinj.

Za službu ispostrojstva vidjeti u drugoj koloni ovog broja. Za usluge posredstva za sve odrednice robe po kopnu i moru; uz zajedničko računanje troškove, kran i točnu postaju.

U Senju, u okt. 1906.

**Bogati sortiment:**  
Boje (tarte) bijele i u prahu, bijla za boje, kao i crne, tamno sive, terpenit, te razni laki, teški (gipsni) i t. d.

**Čuvenog samoborskog ovčijeg sira.**  
Zanimske krastavce i paprike, raznimobade (kukuruz) mlinaova soda i rezne povrće.  
Osobito dubra vrsta slastijevak gradnja (koje nam je skoro priploje) te bogato sklađene razne gradjarske robe.  
Preporučamo najslinije.  
**Ljubjević i Feljović.**

**Trehan vještaj usara**  
za odrednice struka, polube obavest se na  
**ILJA M. PAVELIC,**  
Karlobag.

Iszumijuje se  
**Kovačija**  
u kući FILIPA ŠOPA u KOROČINI

**Ja Moravsko**  
Izvrstnog zelja i repe lina na prodaju  
Iga Baković,  
trgova u Gostpiću.

**Ponuda.**  
Mala Nagit i Kraljevo postojanje sadobne vrbiloga milina na državnij česti Karlobag-dionici u najzadje Rivanak kraj Brijuni vrste krastavac, na kojoj izmede dosta slastijevak, kao i izvrsna-razmerna, upodno na vještajem. Kompleks čistine 4-5 hekt. Požite upitati na koji skladovnik u Gostpiću.

**Tražise**  
Kopješt pomoćnik vrste li-  
krosi kao i prvostaj, postoj-  
ljita postojevica iznad i na-  
čičak.  
koni krojaka M. G. LONČARIĆA u GOSPICU.

**Kava postaje**  
vredno tečna  
pridodate-ljoj

**Vydrovu**  
žitnu kavu!

Dobro iznena postojanje 400 C.  
Kavača od državnog trgovinskog.

**SIJELO**  
na za državnij i postojanje u skladu s.

VYDROVA TRGOVINA ŽITNE KAVE, J. PRAVU 10.

**MILAN GREMER, RIEKA**  
**Ulica Glasice broj 4.**

**Glavno odpravništvo**  
**Hrv. parobrodarskog**  
**društva na dionice**  
**u Senju.**

Prizumljuje i preporuča se za sve odrednice robe po kopnu i moru; uz zajedničko računanje troškove, kran i točnu postaju.

**Ivan Malvić,**  
Rieka      Čurčić Deak,      Rieka

Trgovina na veliko i na malo; uposredstvo; prebrana roba i delikatesne robe.  
Veliki izbor razne najslinije vrste kava: tunde, rila, ulja i svakovrsta kava.  
Kasnije izdaju u najboljih vrstah, prvo od prvostajnog trzaka i prvostajna mlina cokolad bečva i franka.

**500 kruna**  
Kupujte Higije  
**društva sv. Cirila i Metoda**  
za letnu.

Prilog 1. Plovidbeni red Hrvatskog parobrodarskog društva i oglasni dio glavnog agenta društva u Rijeci gosp. Milana Gremera. (Hrvat (Gospić), 3. 6. 1905., 4)

Osnivanje Hrvatskoga parobrodarskog društva u Senju kao dio političkoga i stranačkoga previranja na relaciji Rijeka – Senj – Gospić

Reakcije na novo društvo, čije je vodstvo bilo pravaškoga usmjerenja, nije trebalo dugo čekati. Glavni urednik i apsolutni uređivački gospodar riječkoga *Novog lista* Frano Supilo oštro je reagirao na napise u *Hrvatu*, iako je u prvom broju *Novoga lista* rekao da će program “Novoga lista bit i ostati hrvatski program na načelima stranke prava. Sa onu stranu Sušačkog mosta nalazi se zjenica oka našeg. Novi list će poći ususret svojoj dužnosti”<sup>14</sup>. Na samom početku stoljeća Supilo je uglavnom tako i djelovao. On je zajedno s Josipom

<sup>14</sup> *Novi list*, br. 1, 1. 1. 1900., naslovnica.

Gržanićem bio jedan od vođa hrvatskoga narodnog pokreta u Hrvatskom primorju i Senju<sup>15</sup> te su mu čak u početku pokreta metode borbe protiv mađarske vlasti bile slične. Tako je Supilo 1903. koristio parobrode Ungaro-Croate za dovoz oružja i dinamita ako demonstracije budu i oružanoga tipa.<sup>16</sup> U Senju se pak u svibnju 1903. dogodio niz demonstracija, fizičkih obračuna i paleža. Meta za iskazivanje nezadovoljstva mađarskom politikom u Hrvatskoj bila je i kuća Ladislava Krajača. Takve žestoke reakcije iz Senja silno su poljuljale odnos Supila i Gržanića. Nakon tih demonstracija uslijedile su novinske kritike u *Novom listu* o radu pravaša u Senju i njihovoj snažnoj potpori Frankovoj politici. Postupno je ta stranačka borba po prirodi stvari prelazila i na međusobna optuživanja vodećih ljudi u parobrodarskim društvima. Usprkos sve vidljivijoj polarizaciji političkoga razmišljanja između Rijeke i Senja te Gospića, *Novi list* nastojao je zadržati novinarsku objektivnost i dosljednost te njegovo uredništvo često nije znalo reagirati na medijsku difamaciju pravaških listova. O društvenim i političkim prilikama u Senju pisalo je nekoliko suradnika, od kojih je najvažniji Vladimir Olivieri. On je bio i najistaknutiji suradnik *Novoga lista* koji je izvještavao o senjskim prilikama i neprilikama.<sup>17</sup> Uz redovite vijesti o društvenom, kulturnom i političkom životu u gradu pod Nehajem, Olivieri se tijekom 1904. dotaknuo i brojnih tema u kojima je argumentirano naglašavao koji su to kameni spoticanja koji već nekoliko desetljeća unazađuju Senj. Na prvome mjestu, dakako uz pomorski promet, bio je i onaj željeznički, preciznije idejni, a to je bila željeznička poveznica koju je Senj čekao još od 1850. godine. Tako je u jednom članku Olivieri objasnio da bi za Senj bio pogrešan projekt gornjokrajiške željeznice Ogulin – Otočac – Gospić s odvojkom za Senj i Bihać i priklonio se ideji željeznčkoga povezivanja Bihaća i Ogulina koje bi imalo samo jedan željeznički odvojak prema Senju i samim time senjska luka ne bi bila izravno povezana s bihaćkim područjem. Za takav projekt zalagala se i riječka Trgovačka komora, ali ne i županijske vlasti Ličko-krbavske županije, jer bi se tako planiranom trasom “zaobišla” srednja i južna Lika i ne bi se postigao ravnomjeran gospodarski razvoj cijele Ličko-krbavske županije.<sup>18</sup> Godine 1904. izbio je još jedan sukob, taj put oko izgradnje toliko potrebne željeznice. Stoga su se ministru prometa u Budimpeštu slala različita poslanstva s različitim projektima. Takva neusklađenost važnih gospodarskih organizacija kao što su trgovačke komore<sup>19</sup> i različita tumačenja gradskih i županijskih vlasti svakako su pomogli ministru da uspješno nastavi s odugovlačenjem željeznič-

<sup>15</sup> Mira Kolar, “Senjanin Josip Gržanić, pravaški političar, u obnovi Senja i Hrvatske”, *Senjski zbornik* 22 (1995), br. 1: 288.

<sup>16</sup> Ivan Kovačić, “Frano Supilo i ‘Novi list’ u Hrvatskom narodnom pokretu 1903/4. godine”, *Vjesnik Državnog arhiva u Rijeci* 39 (1997): 410-411.

<sup>17</sup> Vladimir Olivieri morao je zbog kritičkoga pisanja u *Novom listu* podnijeti zahtjev za izlazak iz Narodne čitaonice, u koju se početkom XX. stoljeća isto tako “uvuklo” strančarstvo započeto u parobrodarstvu. Senjanin, “Žalostno al istinito”, *Novi list*, 11. 2. 1904., 2.

<sup>18</sup> Senjanin, “Željezničko pitanje sa senjskog stanovništva”, *Novi list*, 9. 1. 1904., naslovnica.

<sup>19</sup> Ovdje se misli na riječku i senjsku trgovačku komoru, koje su imale dijametralno suprotne programe u vezi sa željezničkim povezivanjem Senja s unutrašnjošću.

koga povezivanja Senja i Like s ostatkom Hrvatske. Koliko su takve polemike i neusklađene predstavke bile suviše najbolje pokazuje podatak da je od 1872., od kada postoji Krajiška investicijska zaklada, pa sve do 1905. za predradnje za željeznicu Ogulin – Gospić – Gračac bilo osigurano ukupno 128.218 kruna. Primjera radi, godišnja subvencija za lokalnu željeznicu Vinkovci – Brčko iznosila je 86.585 kruna.<sup>20</sup> Lika je morala čekati još dvadeset godina da bi došla željezničku poveznicu s ostatkom Hrvatske, a Senj ni danas, prije svega zbog svojega geografskog smještaja i slabe mogućnosti izgradnje veće morske luke, nije povezan spomenutim oblikom prijevoza.<sup>21</sup>

Druga tema koja je stvorila nove medijske kritike odnosila se na jačanje katoličkoga pokreta u Hrvatskom primorju i Senju. U Senju je osim već tradicionalnoga pravaštva sve više jačala ideja o novoj stranci koja bi bila sasvim klerikalnoga karaktera. Ideja je potekla od mladoga nacionalno osviještenog svećenstva, a pod vodstvom mladoga ličkog svećenika Frana Biničkoga te prof. Ante Lončarića. Ti su svećenici u domoljubnom glasilu *Hrvatska straža*<sup>22</sup> pod geslom “Za krst častni i slobodu zlatnu” zahtijevali snažnu Katoličku crkvu hrvatske provenijencije.<sup>23</sup> Jasno, u *Novom listu* javili su se snažni protivnici te struje okupljeni oko Supilove politike “novoga kursa”, smatrajući takve ideje pogubnima za hrvatsku politiku i uopće opasnima za jačanje južnoslavenske uzajamnosti, tj. hrvatsko-srpskih odnosa. Suradnici u *Novom listu* opisuju novi katolički pokret kao dio snažnoga otpora ekumenskom dijalogu i južnoslavenskoj suradnji, naglašavajući negativne posljedice i za razvoj političke kulture u susjednoj Sloveniji. Autor članaka koji se potpisivao kao svećenik naprednjak napominje da su, osim Frana Biničkoga, glavni protagonisti jačanja klerikalizma biskup Antun Mahnić i svećenik Ante Alfirević. Autor napominje da bi upravo klerikalizam zapriječio dobre odnose Hrvata i Srba te da kao takav nije poželjan element u borbi protiv Mađara i mađarona.<sup>24</sup> Klerikalno glasilo biskupa Mahnića *Hrvatska straža* odgovorilo je na kritike opisavši *Novi list* kao staroga šarenjaka od glave do pete. Iduće će ga godine optužiti i da prima financijska sredstva od Ungaro-Croate.<sup>25</sup> Na razne je načine to katoličko glasilo nastojalo kritizirati pisanje *Novoga lista* kao i politički program Frana Supila, ne imajući istovremeno jasnu potporu svih crkvenih vjerodostojnika, uključujući Josipa Jurja Strossmayera.<sup>26</sup>

<sup>20</sup> *Statistički godišnjak kraljevina Hrvatske i Slavonije za 1905. godinu*, X. Promet knj. 1., Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured u Zagrebu, 1913., 654.

<sup>21</sup> Mira Kolar, “Senjska željeznica”, *Senjski zbornik* 26 (1999), br. 1: 274.

<sup>22</sup> Više o tom katoličkom glasilu u: Vladimir Lončarević, *Književnost i Hrvatski katolički pokret* (Zagreb: Alfa, 2005), 157-159.

<sup>23</sup> Ivan Brlić, “Građanske udruge u Lici od 1860. do 1940.” (doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu, 2013), 212.

<sup>24</sup> Svećenik naprednjak, “Da li je od nužde klerikalna stranka”, *Novi list*, 5. 3. 1904., 2.

<sup>25</sup> “Hrvatska Straža i Dom”, *Novi list*, 11. 3. 1904., naslovnica.

<sup>26</sup> Glavna pogreška zagovaratelja sustavne rekristijanizacije hrvatskoga društva kroz novu političku katoličku stranku bila je što nisu o tim postupcima obavijestili papu. Isto tako, Mahnićevo uvjerenje da treba doći do jasnoga razgraničenja između “pravih” katolika i svih onih koji to nisu otvorilo je put za marginalizaciju političkoga katolicizma. Mario Strecha, *Katoličko*

Neusklađene razvojne mogućnosti Hrvatskoga primorja, Senja i Like kao i razlike u svjetonazorskim načelima samo su dio središnjega sukoba političkih protivnika na lokalnoj razini. Političku nestabilnost u prvim godinama XX. stoljeća uredništva riječkoga *Novog lista* i gospićkoga *Hrvata* vješto su iskoristila da javno difamiraju jedni druge, istovremeno propagirajući vlastita politička, gospodarska, kulturna, a ponajviše svjetonazorska stajališta o lokalnoj i državnoj zbilji. Stoga se jasno uočava da je i sukob oko razvoja parobrodarstva na sjevernom Jadranu vješto iskorišten za isticanje političkih stajališta te da je poslužio kao element u rješavanju nekih starih osobnih sukoba između riječkih i senjskih političkih prvaka. Nije samo u Senju i Karlobagu bilo stranačkih sukoba oko parobrodarskih društava. Strančarenje u podilaženju jednoj i drugoj strani manifestiralo se i u društvenom životu Svetoga Jurja, maloga podvelebitskog mjesta. Tako su se na jednoj čitaoničkoj zabavi sukobili zagovornici Hrvatskoga parobrodarskog društva, inače pristaše Hrvatske stranke prava, i osobe koje su bile uz djelovanje Ungaro-Croate.<sup>27</sup>

Jedna od polemika u novinama kojima se bavi ovaj rad vezana je uz politička previranja na relaciji Hrvatska stranka prava – Hrvatsko-srpska koalicija. Središnje ličnosti koje su bile predmetom političke difamacije bili su spomenuti senjski pravaški bard Josip Gržanić te osnivač *Novoga lista* i bivši pravaš Frano Supilo. Najžešći protivnik senjske pravaške scene bio je autor koji se u *Novom listu* potpisivao nadimkom Uskok. On je u svojim kritikama naslova “Senjski zloduh” izravno optuživao Gržanića za političku samovolju i kritičku nedosljednost. Često su se medijski pratili i privatni događaji, pa je *Novi list* izvijestio da se Gržanić nakon četrdeset godina ispovjedio u crkvi, što je prema njihovoj mišljenju bio jasan dokaz fuzije Čiste stranke prava i nove klerikalne stranke.<sup>28</sup>

No nije Gržanić jedini pravaš koji se našao u medijskoj vatri *Novoga lista*. Te su novine detaljno izvještavale i o novčanim makinacijama drugih pravaša, posebice Josipa Franka i Eugena Kumičića.<sup>29</sup> U Gospiću je *Novom listu* trn u oku bio i trgovac Ivan Bušljeta, vjerni frankovac koji je novčano pomagao urednika Dragutina Smojvera, a samim time i medijske napade na *Novi list* i urednika Franu Supila. Uredništvo *Novoga lista* stoga je preko lokalnih političkih protivnika poput Gržanića i Bušljete nastojalo diskreditirati javno djelovanje njihova stranačkoga predsjednika dr. Josipa Franka. Za urednika i političkoga protivnika Franu Supila čelnik Čiste stranke prava osoba je koja je “hvalama i glorifikacijama obasipavala Khuena, kao čovjeka velikog roda, plemenita poštena, savjestnoga izvršivaoca svojih dužnosti”.<sup>30</sup>

*pravaštvo. Politički katolicizam u Banskoj Hrvatskoj u predvečerje Prvoga svjetskog rata (1904. – 1910.)* (Zagreb: Srednja Europa, 2011), 362.

<sup>27</sup> Svetojurac, “Iz Sv. Jurja kod Senja”, *Novi list*, 30. 4. 1904., 3.

<sup>28</sup> “Plodovi furtimaško - ‘čiste’ koalicije”, *Novi list*, 4. 9. 1904., 2.

<sup>29</sup> Navodno je Eugen Kumičić svojem bratu pomogao s državnim obveznicama. Dr. I. S., “Dr. Frank kao pokrovitelj Jenija Kumičića”, *Novi list*, 5. 2. 1904., naslovnica.

<sup>30</sup> *Novi list*, 13. 9. 1904., naslovnica.



Medijski napadi *Novoga lista* na djelovanje gospićkih i senjskih pravaša bili su i jedna vrsta kritike na rad novoga parobrodarskog društva. Uskoro je bilo jasno da će Upravno vijeće Hrvatskoga parobrodarskog društva kroz vlastito glasilo *Hrvat* nastojati diskreditirati djelovanje Supilova *Novoga lista*. Do dolaska Supila i njegovih kritika na račun senjskih političkih vlastodržaca *Hrvat* se uglavnom medijski sukobljavao s gospićkim novinama *Srbín*, što je na neki način bilo politički i svjetonazorski opravdano s obzirom na to da je *Srbín* bio potpuno prosrpski orijentiran. Sada je urednicima *Hrvata*, ujedno i aktivnim članovima novoga parobrodarskog društva, na neki način bilo u interesu kroz prizmu domoljublja propitivati Supilovo hrvatstvo i njegov rad povezivati s djelovanjem Ungaro-Croate. Cilj je bio jasan – sasvim diskreditirati djelovanje *Novoga lista* i predstaviti ga kao promadžarsko glasilo. S druge strane, nije se sakrivao politički i stranački utjecaj u novom društvu. Tako se na godišnjoj skupštini Hrvatske stranke prava jedan od zastupnika osvrnuo i na osnivanje Hrvatskoga parobrodarskog društva, smatrajući njegovo postojanje istinskim izrazom borbe za hrvatske nacionalne interese, onakve kakve je zastupao Ante Starčević.

### Parobrodarski sukob u riječkom *Novom listu* 1904. godine

Objašnjeno je kako je i zašto osnovano Hrvatsko parobrodarsko društvo u Senju. Sada i o konkurentskoj Ungaro-Croati, najснаžnijem riječkom parobrodarskom društvu. To društvo, koje je veoma brzo postalo najснаžnije parobrodarsko društvo na Jadranu, osnovali su senjski, riječki i bakarski trgovci i veleposjednici još 1895. godine. Ključnu ulogu u jačanju hrvatskoga novčanog kapitala u riječkom parobrodarstvu imao je bakarski industrijalac Sigismund Kopajtić.<sup>31</sup> Zanimljivost je, ujedno i paradoks, da je upravo Kopajtić kao pristaša Stranke prava nastojao okupiti hrvatske nacionalno osviještene industrijalce da se ujedine u jaka hrvatska broderska poduzeća i tako suprotstave mađarskoj protekcionističkoj gospodarskoj politici. Mađarske vlasti u Rijeci i Budimpešti jačanje novoga dioničarskog društva Ungaro-Croate nisu osjećale kao ozbiljnu konkurenciju, pa su čak 1903. donijele zakon da se to društvo subvencionira. Igor Karaman bilježi da je to društvo od države godišnje dobivalo 110.000 forinti, a u početku je imalo četrnaest brodova. Prije Prvoga svjetskog rata dioničko društvo imalo je 1059 zaposlenika.<sup>32</sup> Uskoro je parobrodarsko društvo u Rijeci uz tzv. brze pruge od Rijeke do Kotora imalo i poštanske pruge – lokalne linije koje su bile zastupljene i u podvelebitskom kanalu. Tako je postojala i poštanska pruga Rijeka – Senj – Sveti Juraj – Stinica – Jablanac – Karlobag –

<sup>31</sup> "Kopajtić, Sigismund", *Hrvatski biografski leksikon (on-line)*, Leksikografski zavod "Miroslav Krleža", pristup ostvaren 2. 11. 2016., <http://hbl.lzmk.hr/clanak.aspx?id=9952>.

<sup>32</sup> *Inventar fonda Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci 1870. – 1918.* (Rijeka; Kaposvar: Državni arhiv u Rijeci; Somogy Megyei Levéltár, 2011), 21-22. Igor Karaman, "Fiume város gazdasági fejlődése a dualizmus korában", *Századok* 1 (1974), br. 1: 199.

Pag, a do osnivanja Hrvatskoga parobrodarskog društva ta je pruga bila jedina pomorska veza u Podgorju.<sup>33</sup>

Treba reći nešto i o parobrodarskim neslaganjima. Središnja polemika oko parobrodarskih društava odvijala se između Gjüre Ružića, člana uprave Ungaro-Croate, i člana novoga Hrvatskoga parobrodarskog društva Milana Gremera.

Važno je napomenuti da je uredništvo *Novoga lista* jednom jasnom opaskom nastojalo ostati medijski sasvim neutralno.<sup>34</sup> Polemiku je započeo Gjuro Ružić, koji je u svojem prvom obraćanju u *Novom listu* jasno branio poziciju strane koju je na neki način i zastupao, a to su interesi Ungaro-Croate. Odmah na početku napomenuo je da nikako nije riječ o tuđem parobrodarskom društvu jer je 90 % u rukama hrvatskih trgovaca, a “dioničari Hrvatskog društva nalaze [se] dobrim dielom medju onim tudjincima na Rieci, koji u svakoj zgodi pokazuju kako mrze hrvatski narod”.<sup>35</sup> Ružić upozorava primorski puk na to da kupovanjem dionica pogoduju samo tuđim interesima i time ugrožavaju Ungaro-Croatu, koja bi naposljetku uistinu postala društvo u tuđem vlasništvu, kao što je tada bila “Adria” i slična društva. Autor nastavlja svoj tekst optužbama na račun uprave Hrvatskoga parobrodarskog društva, koje je, prema njegovu mišljenju, mađaronska udruga. “Zar nam nije jasno, kad vidimo da magjarski šovinistički listovi, za koje znamo otkuda dobiju inspiracije, sad do neba uzdižu Hrvatsko parobrodarsko društvo, a psuju i napadaju Ugarsko-Hrvatsko [autor koristi pohrvaćeni naziv, op. a.]. Još nam je jasnije, kad čitamo, da te magjarske hvale preštampana dr. Frank u svom Hrvatskom Pravu?” Unatoč snažnom diskursu protiv konkurentskoga društva, Ružić priznaje da Ugarsko-hrvatsko društvo ima nedostataka te da je često zanemarivalo prostor Hrvatskoga primorja.

Nije se dugo čekala replika riječkoga agenta za Hrvatsko parobrodarsko društvo Milana Gremera. U njegovu članku, također objavljenom u *Novom listu*, kronološki se opisuje ideja iz 1903. kada je Ružić plasirao zamisao o spajanju Ungaro-Croate i tada tek osnovanog konkurentskog društva. Gremer opisuje sastanke s Ružićem i tu nelojalnu konkurenciju, spominjući plan da tek sagrađene parobrode Hrvatsku i Velebit novo društvo preda Ungaro-Croati. Gremeru, kao jednom od članova Upravnoga odbora, takav je prijedlog bio u najmanju ruku sramotan te za društvo koje predstavlja potpuno neprihvatljiv. S druge strane, on priznaje Ružićevu kritiku u vezi s tim da su neki mađarski listovi pisali u prilog Hrvatskom parobrodarskom društvu, ali Gremer u tome ne vidi nikakvu zapreku, nego obrnuto – jasan signal da se i među “Mađjarima

<sup>33</sup> “Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo na Rieci”, *Novi list*, 11. 1. 1904., 4.

<sup>34</sup> “Uvršćujemo ovaj članak prepuštajući za nj svu odgovornost dopisniku, pošto, kako već više puta naglasismo, *Novi list* se u raznim financijskim i inim domaćim poduzećima, koja međusobno konkurenciju i borbu voda, drži **podpuno neutralno** (podebljalo uredništvo). Dosljedno tome mi ćemo u gornjem pitanju primiti uz potpis auktora i eventualni odziv sa druge strane.” Op. ur., *Novi list*, 1. 5. 1904., 2-3.

<sup>35</sup> Gjuro Ružić, “Parobrodarske utakmice”, *Novi list*, 1. 5. 1904., 2-3.

našlo ljudi uvidjavnih i nepristranih, koju su ovaku utakmicu, kao što je zaslužila, bezobzirce osudili”<sup>36</sup>

Već sljedeći broj *Novoga lista* donosi Ružićevu reakciju na Gremerove, kako kaže, optužbe na osobnoj razini. Spominje nekoliko neuspješnih i za stanovnike pogubnih sukoba parobrodarskih društava, poput borbi Trsta i Pule, Senjskoga društva i Ungaro-Croate, Istarskoga društva i opet Ungaro-Croate. Smatra da će ta nova utakmica biti jednako pogubna za oba društva te će na kraju korist imati netko treći, čiji se parobrodi neće zvati ni Hrvatska ni Velebit. Na kraju savjetuje objema stranama “manje osobnog trevenja, manje bombastičnih fraza, a više trieznog prosudjivanja”<sup>37</sup> Sljedećega dana Gremer se ponovno javio *Novom listu* te izravno reagirao na Ružićeve, naizgled, pomirljive izjave. Uz uobičajeno propitivanje hrvatskoga naličja Ungaro-Croate, Gremer optužuje Ružića da je namjerno plasirao i preuveličao sukob parobrodarskih društava iz Senja i Rijeke, i to samo da bi skrenuo pozornost s činjenice da su mu na prvome mjestu dionice koje posjeduje kao član Ravnateljstva Ungaro-Croate. Gremeru nije jasno zašto Ružić smatra da bi se Ungaro-Croata kao društvo moglo ugaziti, s obzirom na to da posjeduje trideset parobroda uz godišnju subvenciju od 720.000 kruna, i to samo zato što novo društvo sa samo jednim parobrodom plovi Hrvatskim primorjem. Članak nastavlja iznošenjem salva kritika Ungaro-Croate prilikom iskazivanja želje Hrvatskoga parobrodarskog društva da kupi jedan parobrod od tršćanskoga društva “Istria”. Navodno je član Ravnateljstva Ungaro-Croate zaprijetio Ravnateljstvu “Istrije” da nipošto ne prodaju parobrod novom društvu iz Senja. Ako ipak dođe do prodaje, Ungaro-Croata će uvesti dodatne parobrodarske linije na relaciji Trst – Pula. Takva prljava monopolizacija parobrodarstva, prema Gremerovu mišljenju, mnogo govori o borbi Ungaro-Croate “za nas Hrvate i za našu hrvatsku stvar”<sup>38</sup> U međuvremenu je Ružić imao zdravstvenih problema, te se na njegovu repliku čekalo gotovo mjesec dana. Posljednje Ružićevo javljanje na temu parobrodarske utakmice započelo je snažnom obranom od Gremerovih optužbi da je Ungaro-Croata postupila u najmanju ruku nelojalno prema novom društvu. Ružić je tezi da je Ungaro-Croata nehrvatsko društvo kao protuargument iznio primjer bivšega senjskoga parobrodarskog društva Krajac Olivieri & Co, koje je u djelovanju upotrebljavalo isključivo talijanski jezik. Nadalje, Ružić je tvrdio da je u Ravnateljstvu Ungaro-Croate bilo članova koji su se snažno borili za hrvatske interese. Društvo Ungaro-Croata nije po osnivanju Hrvatskoga parobrodarskog društva rapidno snizilo cijene prijevoza putnika, nego tek za petnaest dana. S druge strane, piše Ružić, umjesto da se pošteno poslovno natječu, protivnici Ungaro-Croate “teroriziraše, blatiše, i fućkaše putnike i nazvaše svakog izdajicom domovine, koji putuje Ungarocroatom”<sup>39</sup> Na kraju posljednjega obraćanja vezano uz tu temu Ružić savjetuje

<sup>36</sup> Milan Gremer, “Parobrodarske stvari”, *Novi list*, 5. 5. 1904., 2.

<sup>37</sup> Gjuro Ružić, “Parobrodarske utakmice”, *Novi list*, 11. 5. 1904., 2.

<sup>38</sup> Milan Gremer, “Parobrodarske utakmice”, *Novi list*, 13. 5. 1904., 2.

<sup>39</sup> Gjuro Ružić, “Parobrodarske utakmice”, *Novi list*, 17. 5. 1904., 2.

Gremeru da se prestane ponašati djetinjasto i da prestane s politizacijom parobrodarstva, što u Hrvatskom pravu čini preko svojega rođaka gosp. Franka, a vjeruje i da bi Gremer zasigurno drukčije pisao da je u Ravnateljstvu riječke Ungaro-Croate.<sup>40</sup> Gremer polemiku završava objavljujući u *Novom listu* pismo koje pokazuje da je na parobrodarsko društvo "Istria", točnije na njezina tajnika, jedan član Ungaro-Croate vršio pritisak radi cilja koji smo spomenuli.<sup>41</sup> To je pismo nastojao demantirati predsjednik parobrodarskoga društva "Istria" obrazloživši sam tijekom pregovora između Hrvatskoga parobrodarskoga društva i "Istrije". Naime, u pregovorima je sudjelovao tajnik društva, a ne predsjednik. Nakon toga demantija Gjuro Ružić i Milan Gremer više se nisu medijski obraćunavali.<sup>42</sup>

Takva borba za parobrodarske pruge na Jadranu nije izolirani slučaj, nego dio globalnoga natjecanja za dominaciju u pomorskom prometu uopće. Riječ je o početku XX. stoljeća, kada oceanskom linijom samo iz Rijeke za New York u potrazi za boljim sutra mjesečno odlaze tri tisuće ljudi.<sup>43</sup> Tako je 1904. zavladao još snažnija parobrodarska konkurencija, ona između dvaju najjačih europskih parobrodarskih društava, Austro-Americane i Cunrad-Adrije. Zapravo je to bio sukob novčanoga kapitala Translajtanije, koju predstavlja austrijsko društvo Austro-Americana, te Cislajtanije, čiji je predstavnik Cunrad-Adria. U taj sukob uključilo se i talijansko društvo iz Genove. Dopisnik *Novoga lista* ironično ustanovljava: "Do godine moći će svaki niži činovničić provesti svoj dopust na Niagarinim slapovima. Što će se naroda i radnih sila bez potrebe izseliti – to se ima tek vidjeti. Ali tko danas pita narod? Rat je rat."<sup>44</sup> Smanjenje cijena svakako je djelovalo motivirajuće na hrvatsko pučanstvo koje je parobrodima velikih kompanija moglo napustiti zavičaj i otputovati "preko bare" u potrazi za boljim sutra. Tema sve većega broja iseljenika, posebice u Sjedinjene Američke Države, jednako je bila zastupljena i u gospićkom *Hrvatu* i u *Novom listu*. Ako iseljeničke teme uspoređujemo sa zastupljenošću političkih tema, kao i onih o parobrodarstvu između Senja i Rijeke, primjećuje se da su kritički osvrti te međusobno političko nadmudrivanje u blagoj prednosti u odnosu na negativne posljedice iseljavanja pučanstva. Tako se stječe dojam da je uredništvo i jednih i drugih novina bio važniji novčani kapital kojima su se financirale negoli suštinski problemi stanovnika Like, Senja i Hrvatskoga primorja.

Unatoč medijskim kritikama na račun Ungaro-Croate, prema dostupnim statističkim podacima, plovidba Velebitskim kanalom 1904. sve je više u ruka-

<sup>40</sup> *Isto*.

<sup>41</sup> Milan Gremer, "Parobrodarske stvari", *Novi list*, 20. 5. 1904., 2.

<sup>42</sup> Milan Gremer zabilježen je nakon Prvoga svjetskog rata i ukidanja Hrvatskoga parobrodarskog društva u Senju i Ungaro-Croate u Rijeci kao jedan od osnivača novoga parobrodarskog društva, Prekomorska plovidba Sušak d.o.o., i to zajedno s ostalim bivšim članovima Ungaro-Croate, društva s kojim je početkom stoljeća toliko žustro polemizirao. HR-DARI – fond 46 – Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (dalje: POR), kut. 855, Bilance Ungaro-croate 1902-1922.

<sup>43</sup> "Parobrodarske konkurencije", *Novi list*, 12. 8. 1904., 3.

<sup>44</sup> *Isto*.

ma Hrvatskoga parobrodarskog društva. Promjene u plovidbi Hrvatskim primorjem i podvelebitskim kanalom najzornije prikazuju statistički podaci koji se odnose na broj uplovljavanja i isplavljavanja jedrenjaka i parobroda u primorskim i podgorskim lukama. Zahvaljujući novom parobrodarskom društvu promet u lukama u kojima su pristajali parobrodi Hrvatskoga parobrodarskog društva udvostručio se.

Godina	Bakar	Crikvenica	Senj	Sveti Juraj	Jablanac	Karlobag
1901	1379	3252	1673	401	353	513
1902	1406	3832	1920	645	544	663
1903	1363	3718	2039	759	651	736
1904	1346	6591	3057	1481	1259	1438
1905	1714	8078	3181	1255	1071	1352

Prilog 2. Sav promet brodovljem u lukama kralj. Hrvatske i Slavonije 1901 – 1905.

Izvor: Statistički godišnjak za 1905. godinu, Zagreb, 1905., str. 657.

Vidljiva je i promjena u teretnom i putničkom prometu luka Kraljevine Hrvatske i Slavonije s lukom Rijeka. Ukupni promet s Rijekom pao je sa 169 382 cm<sup>2</sup> (zabilježeno 1903.) na 113 386 cm<sup>2</sup> (zabilježeno 1905. godine). Prilično se smanjio i broj putnika, sa 196 867 (1903.) na 149 815 (1905. godine). Razlog je osnivanje Hrvatskoga parobrodarskog društva i uvođenje dodatnih linija. U statističkom godišnjaku taj promet nije dodan, pa je to razlog velikoga pada u prometu s Rijekom.<sup>45</sup>

Pomorskoga prometa bilo bi i više na prostoru između Crikvenice, Senja i Karlobaga, ali su morske luke bile zapuštene i neprilagođene parobrodima. Dio Senjana nadao se da će se dolaskom novoga riječkog guvernera, Ervina Rosznera, stvari pomaknuti nabolje. Prilikom boravka u Senju guverner je samo spomenuo problem senjske luke, ali nikakve konkretne poteze za spas pomorske plovidbe u ovom dijelu Jadrana, kao zapovjednik Pomorske oblasti, nije ponudio. Ravnodušnost i nemar Pomorska oblast u Rijeci posebno je pokazivala prema Hrvatskom parobrodarskom društvu. Iako je društvo u međuvremenu nabavilo i treći parobrod, Petar Zrinski, oblast nije osiguravala primjeren gat za pristajanje, nego se roba iskrcavala i ukrcavala u vanjskom dijelu riječke luke. Jednako postupanje zabilježeno je i u matičnoj luci Senju. Ni ondašnji zapovjednik pomorske luke Mihovil Banjanin nije uložio nikakav napor da se osigura veći lučki gat za pristajanje većih parobroda.<sup>46</sup> Još pred sam Prvi svjetski rat parobrodi Hrvatskoga parobrodarskog društva iskrcavali su robu preko derutnoga drvenog mosta.<sup>47</sup> Razlog loša odnosa prema parobrodarskom društvu iz Senja, posebice prema transportu robe iz Like, mo-

<sup>45</sup> Statistički godišnjak kraljevina Hrvatske i Slavonije za 1905. godinu, Zagreb, 1905., 661.

<sup>46</sup> "Hrvatsko parobrodarsko društvo", *Novi list*, 22. 8. 1904., 2.

<sup>47</sup> HR-DARI-46-POR, kut. 707, raz. X, 1913. Još jedan izvještaj senjske luke, za 1912. godinu.

žemo naći i u činjenici da je u Rijeci početkom XX. stoljeća i dalje bilo snažno prometovanje jedrenjacima duge plovidbe. Pomorskoj vlasti u Rijeci takvi brodovi nisu pravili poteškoće jer nisu trebali posebne uvjete za iskrcavanje tereta, a opet su svojom aktivnošću uvelike povećavali financijsku korist riječke luke.<sup>48</sup> Inertnost pomorske vlade u Rijeci da pruži jednake uvjete pristajanja parobrodima svih društava postala je prilika da se gospički *Hrvat* i zagrebačko *Hrvatsko pravo* – glasila Čiste stranke prava – medijski okome na *Novi list*, smatrajući upravo riječke novine medijskim krivcima za loš odnos prema Hrvatskom parobrodarskom društvu iz Senja. Nije se dugo čekalo na oštar i podrugljiv demanti naslova “Kako se piše za budale” uredništva *Novoga lista*, koji u svojem odgovoru *Hrvatskom pravu* kaže da je upravo *Novi list* upozorio na problem pristajanja senjskih parobroda u riječkoj luci Baroš. U nastavku demantija oštro se napalo i političko vodstvo Hrvatske stranke prava, koje ne zna kako zapravo živi narod u Hrvatskom primorju.<sup>49</sup>

U drugoj polovini 1904. kulminira medijsko optuživanje gospičkoga, ali i riječkoga lista. Primjećuje se kristalno jasno politikantstvo bez biranih riječi, a s pravovaljanim argumentima. Optužbe su najviše dolazile od gospičkoga *Hrvata*, a i dalje su se odnosile na rad Ungaro-Croate, ali i na političko djelovanje Frana Supila. Autori članaka u *Hrvatu* čvrsto su nastojali predstaviti čitatelju Supila, *Novi list* i Ungaro-Croatu kao glavne protagoniste “slavosrbštine i mađaronstva” te borbe za tuđi kapital i interes. Tako je za njih urednik Supilo izdajica hrvatske stvari, *Novi list* zloglasne novine, a Ungaro-Croata stranačko i protunarodno poduzeće.<sup>50</sup> Uredništvo *Novoga lista* u jednakoj je mjeri uzvraćalo člancima u kojima su nastojali u cijelosti marginalizirati gospičke i senjske trgovce, novinare i uredništvo *Hrvata* pod vodstvom Dragutina Smojvera. Smatrali su ih isključivo frankovcima i “furtimašima”,<sup>51</sup> a novine *Hrvat* prozvali su glasilom gospičkih “šljunkaša”.<sup>52</sup>

U višegodišnji medijski rat *Hrvatskoga prava* i *Novoga lista* često se uključivao i prozvani *Hrvat*, koji u gotovo svakom broju donosi vijesti o stanju pomorskoga prometa u Senju i diljem podvelebitskoga kanala. Piše se o katastrofalnim uvjetima za privez parobroda Hrvatskoga parobrodarskog društva. S druge strane, Pomorska je oblast u Senju i dalje podilazila Ungaro-Croati. Često su i tekstovi iz Senja bili veoma oštri i na rubu političke i medijske kul-

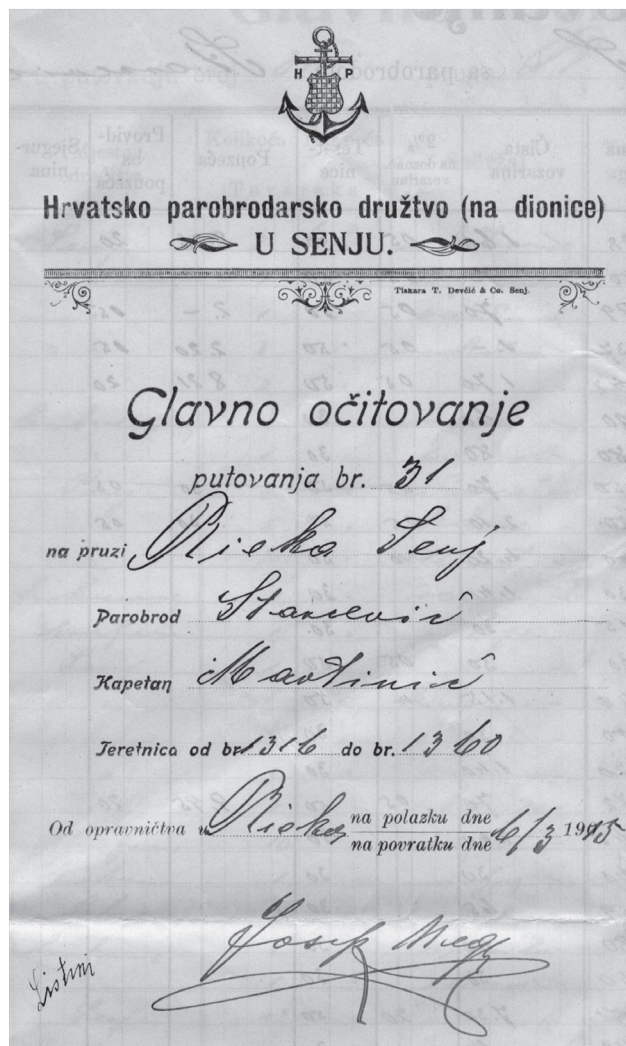
<sup>48</sup> Radojica Fran Barbalić, “Regeneracija brodarstva Rijeke s obzirom na propadanje brodova na jedra duge plovidbe”, *Jadranski zbornik* 4 (1959-60), br. 1: 195.

<sup>49</sup> “Kako se piše za budale”, *Novi list*, 4. 8. 1904., 3.

<sup>50</sup> “Kako se piše za budale”, *Novi list*, 26. 8. 1904., 3.

<sup>51</sup> Furtimaši (prema lat. *furtim*, “kradom”), povijesni nadimak što su ga dobili klerikalci u Hrvatskoj pošto se Strossmayer ogradio od njihove politike napominjući da su mu potpis o tobožnjem pristajanju uz njihovu stranku izmamili kradom. “Furtimaši”, *Hrvatski leksikon (online)*, pristup ostvaren 14. 9. 2016., <http://www.hrleksikon.info/definicija/furtimasi.html>.

<sup>52</sup> Uredništvo *Novoga lista* nazivalo je gospičke veletrgovce i pravaške prvake “šljunkašima” jer su izvodili određene makinacije s građevinskim materijalom koji je bio vlasništvo Ličko-krbavske županije.



Prilog 3. Linija Rijeka-Senj, putovanje br. 31 parobroda Ante Starčević koji je u vlasništvu Hrvatskog parobrodarskog društva (Gradski muzej Senj, kut.13, Hrvatsko parobrodarsko društvo - putnice).

ture.<sup>53</sup> Osim redovitih izvještaja s terena, objavljivali su se i izvještaji iz Sabora, koji pokazuju da se i ondje vodila žustra rasprava o parobrodarstvu u Podgorju i Hrvatskom primorju. Za poštenu i narodnu politiku jačanja Hrvatskoga pa-

<sup>53</sup> U jednom se javljanju može pročitati: "Uza sve to Ungaro-Kroata sputala se u verige poznatog ugovora, a sve u slavu – dividenda. Pa nije čudo, da postupaju s nama Magjari tako, kad riečki se Plutokrati klanjaju zlatnome teletu, ne mareći puno za interese hrvatskog primorja, koji ni toliko požrtvovnosti nemaju, da sami i uzdržavaju jednu jedincatu pučku školu na Rieci." "Viesti iz Primorja – Iz Senja", *Hrvat*, 1. 10. 1905., 2.

robrodarskog društva iz Senja u Saboru se borio narodni zastupnik dr. Mile Starčević. Bio je veoma dobro upućen u probleme na koje su nailazili članovi Hrvatskoga parobrodarskog društva, pa je u Saboru zahtijevao da se uvjeti za pristajanje parobroda u riječkoj i senjskoj luci urgentno poprave. Primjerice, u riječkoj je luci parobrodima tek osnovanog parobrodarskog dioničarskog društva iz Pule dopušteno uplovljavanje u sredinu luke, a parobrodima senjskoga društva nije. U senjskoj je luci za parobrode Hrvatskoga parobrodarskog društva bio samo drveni gat, koji su svojim sredstvima morali sagraditi njegovi članovi.<sup>54</sup> O tom problemu pisao je Nikša Mendeš u *Senjskom zborniku*. On donosi nekoliko molbi Hrvatskoga parobrodarskog društva od osnutka društva pa sve do 1908. upućenih Pomorskoj oblasti u Rijeci upravo u vezi s nesigurnim pristajanjem parobroda u Senju.<sup>55</sup>

Usporedno s parobrodarskim sukobom s novim Hrvatskim parobrodarskim društvom iz Senja, Ungaro-Croata nastojala je veći godišnji novčani profit ostvarivati modernizacijom parobroda radi razvoja turističke djelatnosti. Ravnateljstvo je posvetilo iznimnu pozornost udobnosti svojih parobroda i kvaliteti usluge na njima, pravilno zaključujući da putnici žele uživati u putovanju. Gotovo svi njihovi parobrodi, od *Hungarije* bijelo obojena trupa (što je bila novost u to doba) preko *Panonije* i *Salone* do poznatoga *Viszeграда*, ostali su do danas zapamćeni kao pojam udobnosti i vrhunskoga luksuza,<sup>56</sup> a nudili su idealan odmor duž Jadrana, od Opatije do Kotora.<sup>57</sup>

Unatoč novim oblicima ekonomske dobiti i uopće razvoja toga društva, Upravni odbor nije smanjivao broj linija duž podvelebitskoga kanala.

Godina 1905. donijela je nastavak već pomalo besmislene trakavice o parobrodarstvu u Hrvatskom primorju i podvelebitskom kanalu. Uredništva *Hrvata* i *Novoga lista* nastavila su s jednakom uređivačkom politikom, prikazujući se kao dobrotvori i pomoćnici lokalnoga stanovništva. Ne primjećuju se teme o tome da se stanovništvo između Bakra i Obrovca sve više iseljava i da je sve više indiferentno na ponašanje Ungaro-Croate, ali i Hrvatskoga parobrodarskog društva.<sup>58</sup> Vrhunac sukoba bio je u travnju te godine, kada su parobrodi obaju društava u isto vrijeme pristajali u Senju i Karlobagu i time stvarali nepotrebnu gužvu u lukama, a i osnaživali nesnošljivost stanovnika prema agenturama i uopće pomorskom prijevozu. Nekoliko mjeseci ni jedno društvo nije htjelo promijeniti raspored linije Rijeka – Senj – Karlobag – Pag, pa sta-

<sup>54</sup> “Interpelacija narodnoga zastupnika dra Mile Starčevića – prilog”, *Hrvat*, 10. 1. 1905., 5-7.

<sup>55</sup> Nikša Mendeš, “Parobrodarske veze Senja i Rijeke do završetka Prvog svjetskog rata”, *Senjski zbornik* 38 (2011), br. 1: 199-207.

<sup>56</sup> Gordana Tudor, “Počeci parobrodarskog i nautičkog turizma u Dalmaciji”, u: *More. Hrvatsko blago*, prir. Zvonimir Radić (Zagreb: Vlastita naklada, 2016), 566.

<sup>57</sup> “Zanimljivosti Dalmacije. Novi parobrod”, *Novi list*, 17. 11. 1904., 3.

<sup>58</sup> Koliko je rastao određeni animozitet prema pomorskim društvima u Rijeci koja su, prema uredništvu, bila u mađarskim rukama svjedoče i oglasne stranice u *Hrvatu*. Naime, u tim su se novinama redovito nalazile obavijesti za brodarsku liniju Cunrad line iz Rijeke za New York. Tako je bilo sve do polovine 1904., kada se u *Hrvatu* počinju oglašavati zagrebačke agencije za prijevoz putnika iz luke Hamburg prema New Yorku. *Hrvat*, 26. 11. 1904., 2.



novnici Podgorja nisu tri dana u tjednu imali ni jednu parobrodarsku liniju.<sup>59</sup> Društva se nisu htjela dogovoriti čak ni o plovidbenom redu da bi trgovcima i seljacima bilo jednostavnije putovati i prevoziti robu. Naposljetku je plovidbeni red promijenilo Hrvatsko parobrodarsko društvo. Medijsko prepucavanje nije stalo na tome, nego je taj parobrodarski sukob poprimio gotovo isključivo stranački predznak. Gospićki *Hrvat* nastavio je s domoljubnom retorikom i snažnim optužbama na račun riječkih novina, riječkoga parobrodarstva, a napose na djelovanje Frana Supila, Vladimira Olivierija i Ladislava Krajacza. U novinama je nastavljeno oglašavanje Hrvatskoga parobrodarskog društva kao i izravna upozorenja da se Ličani i Podgorci ne koriste uslugama konkurentskoga društva. Donosimo jedan takav napis na naslovnici kolovoškoga broja *Hrvata*: “Hrvati! Sjetite se veksacija Ungaro-Kroate, dok hrvatsko parobrodarsko društvo nije bilo ustrojeno! Sjetite se, da je Ungaro-Kroata, subvencionirano po Magjarih društvo u svrhu pomagarenja i podjarmljenja hrvatskog primorja. Sjetite se, što nije učinila i čini tudjinska Ungaro-Kroata, da uništi naše hrvatsko parobr. društvo. Sjetite se, Hrvati, što bi od nas učinila U-K da naše društvo ne izdrži teške borbe, što je mora da vodi! Hrvati, slabići ne zaboravljajte toga, jer će na Vama biti žig izdajstva i tudjinskoga izmećarstva. Tko je Hrvat, taj se vozi hrvatskimi parobrodima!”<sup>60</sup> Ovaj krajnje upozoravajući tekst očito je, uz druge čimbenike poput redovitosti linija i smanjenja cijena prijevoza, imao pozitivan odjek kod trgovaca, jer je i 1905. nastavljen rast pomorskoga prometa senjskoga parobrodarskog društva. U tekstu se i dalje protežu očito neargumentirane dezinformacije o novom subvencioniranju Ungaro-Croate, a uskoro su se, kao i u drugim pravaškim tiskovinama, počele javljati kritike o tome da Ungaro-Croata financijski pomaže *Novi list*. Takve su optužbe dolazile i iz klerikalnih krugova okupljenih oko hrvatskoga katoličkog pokreta. Takve insinuacije lansirali su krčki biskup Antun Mahnić i senjski profesor dr. Fran Binički. Ravnateljstvo Ungaro-Croate odmah je reagiralo i u *Novom listu* javno se ogradilo od tih optužbi.<sup>61</sup> Medijska prepucavanja o tome čije parobrodarsko društvo više brani hrvatske interese postupno su slabjela. Razlog je u prvom redu potpisivanje Riječke rezolucije – što je bio važan politički događaj koji je promijenio i uređivačku politiku suprotstavljenih tiskovina. Uslijedili su još snažniji stranački obračuni na relaciji Gospić – Senj – Rijeka, a pitanje pomorske plovidbe Hrvatskim primorjem i podvelebitskim kanalom više se nije

<sup>59</sup> “Ug-hrv parobrodarsko društvo na Rieci – plovidbeni red”, *Novi list*, 26. 3. 1905., 5. U nezavidnoj su situaciji bili stanovnici južne Like, jer novo parobrodarsko društvo nije uspostavilo liniju do Obrovca – za Ličane južne Like najbliže pomorske luke. Tako jedan čitatelj iz Lovinca moli Upravni odbor parobrodarskoga društva da novi, treći parobrod, čim stigne, plovi i do Obrovca, jer neka “ne gubimo vremena i ne punimo kese našoj najljućoj protivnici u svakom pogledu” (odnosi se na Ungaro-Croatu, op. a.). “Lovinac”, *Hrvat*, 26. 11. 1904., 2. “Hrvatsko parobrodarsko društvo (na dionice) u Senju – plovidbeni red”, *Hrvat*, 12. 5. 1905., 4.

<sup>60</sup> “Hrvati”, *Hrvat*, 4. 8. 1905., naslovnica.

<sup>61</sup> “... Izjavljujemo ovim jednom za uvijek i jamčimo riečju svih članova našeg ravnateljstva, da ‘Ugarsko-Hrvatsko parobrodarsko društvo’ niti subvencionira nite je ikada ma bilo u kojoj formi subvencioniralo ‘Novi List’, ili osobe, koje ga zastupaju”, “Očitovanje Ungaro-Croate”, *Novi list*, 18. 12. 1905., naslovnica.

isključivo povezivalo s pravaškom i južnoslavenskom ideologijom.

Možemo stoga zaključiti da je potpisivanjem Riječke rezolucije u listopadu 1905. na neki način završila parobrodarska utakmica između Ungaro-Croate i Hrvatskoga parobrodarskog društva. Vidljivo je to kroz medijski prostor dvaju listova, koji su nastavili polemizirati, ali od kraja 1905. to je u velikoj mjeri vezano uz politički život u Hrvatskoj i dominantnu nesnošljivost pristaša “novoga kursa” i frankovaca. Nakon političkoga razilaženja Mile Starčevića i Josipa Franka, u Gospiću je početkom 1907. počeo izlaziti list *Starčevićanac*, pa je uredništvo *Hrvata* od tada žustro napadalo novi gospićki list, a ne više riječki *Novi list*.

## Epilog i zaključak

Pitanje glasi: što je dalje bilo s parobrodarskim društvima iz Rijeke i Senja? Ungaro-Croata ostala je najveće društvo obalne plovidbe u Austro-Ugarskoj Monarhiji te je pred Prvi svjetski rat imala 45 parobroda.<sup>62</sup> Bilo je jasno da djelovanje Hrvatskoga parobrodarskog društva iz Senja nije moglo jače financijski naštetiti tom društvu koje su osnovali i istaknuti senjski brodari. Iz medijskoga sukoba tih društava uočava se nekoliko važnih momenata. I jedna i druga strana ipak su prije svega branile svoje privatne interese, različito gledajući na hrvatski kapital i ulogu u društvima. Ako sagledavamo lokalnu razinu, jasna je i određena zavist i prkos koji se javljao kod senjskih pomorskih magnata koji su početkom XX. stoljeća promijenili retoriku i svoj politički kredo i na neki način bili na usluzi novčanom kapitalu. Hrvatsko parobrodarsko društvo nastavilo je uspješno prevoziti robu i putnike svojim parobrodima *Ante Starčević*, *Hrvatska* i *Petar Zrinski*. Najveća kolateralna žrtva političkih i gospodarskih previranja oko parobrodarstva na Jadranu i nedostatka željezničkoga spoja s unutrašnjošću bio je sam grad Senj, koji je nastavio gospodarski slabjeti. Tako je nakon Prvoga svjetskog rata Senj sve više postajao marginalizirana luka s uglavnom perifernim prometnim i upravnim funkcijama. Grad podno Nehaja, kolijevka razvoja brodarstva i parobrodarstva u Hrvatskoj, izgubio je i posljednje parobrodarsko društvo, koje je 1922. pridruženo Jadranskoj plovidbi iz Sušaka, grada koji tada postaje novo važno gospodarsko i pomorsko središte sjevernoga Jadrana.

U ovom se radu nastojalo prikazati medijski sukob različitih političkih i gospodarskih struja čiji su predstavnici istaknute političke i javne osobe s početka XX. stoljeća iz Rijeke i Senja. Jasno je da je za rad bila ključna želja dvaju gospodarskih subjekata iz Rijeke i Senja da dominiraju pomorskim prometom u dijelu sjevernoga Jadrana, točnije područjem Hrvatskoga primorja i podvelebitskoga kraja. Potpomažući gospićko pravaško glasilo *Hrvat*, ključne osobe iz Hrvatskoga parobrodarskog društva u Senju nastojale su medijskim

<sup>62</sup> Lajos Horvath, “Parobrodarsko društvo Adria (1881. – 1918.)”, u: *Riječka luka. Povijest, izgradnja, promet*, gl.ur. Ervin Dubrović, (Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2001), 310.

istupima privući što veći broj putnika i samim time povećati prijevoz robe. U manjoj mjeri tu su namjeru ostvarivali i članovi Ungaro-Croate iz Rijeke medijski se braneći u *Novom listu* od kritika da je riječ o društvu koje nema nacionalno značenje. Rad je pokazao da Hrvatsko parobrodarsko društvo nije moglo ozbiljnije ugroziti poslovanje snažnoga parobrodarskog društva kao što je Ungaro-Croata. Bio je to posljednji medijski i politički korak oslabljene senjske političke i ekonomske elite da sačuva nekadašnji gospodarski ugled grada pod Nehajem.

## Arhivi

Hrvatska – Državni arhiv u Rijeci, Rijeka – fond 7 – Kraljevski gubernij za Rijeku i Ugarsko-hrvatsko primorje.

Hrvatska – Državni arhiv u Rijeci, Rijeka – fond 46 – Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci (HR-DARI-46-POR).

Hrvatska – Gradski muzej Senj, Senj – Hrvatsko parobrodarsko društvo u Senju.

## Objavljeni izvori i literatura

Barbalić, Radojica Fran. “Regeneracija brodarstva Rijeke s obzirom na propadanje brodova na jedra duge plovidbe”. *Jadranski zbornik* 4 (1959-60), br. 1: 183-196.

Brlić, Ivan. “Građanske udruge u Lici od 1860. do 1940.” Doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu, 2013.

“Furtimaši”. *Hrvatski leksikon (on-line)*. Pristup ostvaren 14. 9. 2016. <http://www.hrleksikon.info/definicija/furtimasi.html>.

“Gržanić (Geržanić), Josip”. *Hrvatski biografski leksikon (on-line)*. Leksikografski zavod “Miroslav Krleža”. Pristup ostvaren 2. 10. 2016. <http://hbl.lzmk.hr/clanak.aspx?id=8144>.

Horvath, Lajos. “Parobrodarsko društvo Adria (1881. – 1918.)”. U: *Riječka luka. Povijest, izgradnja, promet*, gl.ur. Ervin Dubrović, 308-312. Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2001.

*Hrvat* (Gospić), 1902-1905.

*Inventar fonda Pomorska oblast za Ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci 1870. – 1918.* Rijeka; Kaposvar: Državni arhiv u Rijeci; Somogy Megyei Leveltar, 2011.

Karaman, Igor. “Fiume város gazdasági fejlődése a dualizmus korában”. *Századok* 1 (1974), br. 1: 193-211.

Kolar, Mira. “Senjanin Josip Gržanić, pravaški političar, u obnovi Senja i Hrvatske”. *Senjski zbornik* 22 (1995), br. 1: 267-292.

Kolar, Mira. "Senjska željeznica". *Senjski zbornik* 26 (1999), br. 1: 247-284.

"Kopajtić, Sigismund". *Hrvatski biografski leksikon (on-line)*. Leksikografski zavod "Miroslav Krleža". Pristup ostvaren 2. 11. 2016. <http://hbl.lzmk.hr/clanak.aspx?id=9952>.

Kovačić, Ivan. "Frano Supilo i 'Novi list' u Hrvatskom narodnom pokretu 1903/4. godine". *Vjesnik Državnog arhiva u Rijeci* 39 (1997): 371-426.

Lončarević, Vladimir. *Književnost i Hrvatski katolički pokret*. Zagreb: Alfa, 2005.

Mendeš, Nikša. "Parobrodarske veze Senja i Rijeke do završetka Prvog svjetskog rata". *Senjski zbornik* 38 (2011), br. 1: 193-216.

*Novi list* (Rijeka), 1900-1905.

Patafta, Daniel. "Prilike gospodarstva Grada Rijeke od 1918. do 1924. godine". *Ekonomska i ekohistorija* 1 (2005), br. 1: 115-137.

*Statistički godišnjak kraljevina Hrvatske i Slavonije za 1905. godinu*, X. Promet knj. 1., Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured u Zagrebu, 1913.

Strecha, Mario. *Katoličko pravaštvo. Politički katolicizam u Banskoj Hrvatskoj u predvečerje Prvoga svjetskog rata (1904. – 1910.)*. Zagreb: Srednja Europa, 2011.

Šimunić, Nikola; Brlić, Ivan. "Senjsko parobrodarstvo i socioekonomske prilike na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće". *Geoadria* 19 (2014), br. 1: 101-128.

Tudor, Gordana. "Počeci parobrodarskog i nautičkog turizma u Dalmaciji". U: *More. Hrvatsko blago*, priredio Zvonimir Radić, 562-577. Zagreb: Vlastita naklada, 2016.

## SUMMARY

THE POLITICAL AND MEDIA CONFLICTS BETWEEN SENJ AND RIJEKA REGARDING THE ACTIVITIES OF STEAMSHIP COMPANIES IN THE EARLY 20<sup>th</sup> CENTURY

This work addresses the question of dominance over steamship traffic in the Croatian Littoral region and the Velebit Channel. The main research topics are the Senj-based Croatian Steamship Company and the Rijeka-based steamship company Ungaro-croata, whose representatives were wealthy Croatian merchants and landowners from the Croatian Littoral, Senj, and Lika. Following the appearance of the rival Senj-based steamship company in 1903, numerous accusations, bribes, and other unprofessional or underhanded means of communication were used by members of both companies. A number of these people were also members of the editorial boards of the most important papers in Gospić (*Hrvat*) and Rijeka (*Novi list*), which served as vehicles for public criticism of the business activities of steamship companies, but also brought into question the national character of the activities of the companies themselves and the political views of certain shareholders. On the one hand, members of the Croatian Party of Right who were also shareholders of the Croatian Steamship Company in Senj tried to use various forms of public statements to discredit the activities of the Rijeka-based steamship company Ungaro-croata, accusing its leaders, who were allegedly assisted by Hungarian capital and subventions, of helping the activities of Frano Supilo, chief editor of the Rijeka newspaper *Novi list*. Even though the editorial board of *Novi list* was initially journalistically neutral after the Senj-based steamship company was founded, this paper soon began publishing many accusations and criticisms of the activities of Senj-based shippers and politicians. It's an indisputable fact that the Croatian Steamship Company was incapable of seriously threatening the business activities of a powerful steamship company like Ungaro-croata. Polemics between these political party members continued after the signing of the Rijeka Resolution in late 1905, but they no longer involved the steamship companies. This last Senj-based steamship company came to an inglorious end after the end of World War I, when its business was completely taken over by a new Sušak-based company.

Key words: Croatian Steamship Company (Senj); Ungaro-croata steamship company; Josip Gržanić; *Hrvat* (newspaper); *Novi list* (newspaper); Frano Supilo