

RADOJICA F. BARBALIĆ

BRODARSTVO U SENJU I PODGORJU KROZ PROŠLOST

I

Samo letimičan pogled na morfološku strukturu kopnenog dijela Hrvatskog primorja od Senja do krajnje granice Podgorja pobudit će sumnju u bilo kakvo postojanje života i privredne djelatnosti ovih krajeva u prošlosti. Goli krševiti obronci sjevernog i srednjeg Velebita što se preteći ruše prema obali pojačavaju ovu sumnju. No tek od časa do časa, kako se pojavljuju naselja i zaseoci, dolazi se do spoznaje da je u ovim predjelima postojao život, a kada malo dublje upoznamo život ovih krajeva i prolistamo stare zapise, kada malo pomnije razmotrimo demografske prilike stanovnika ovih krajeva, vidimo da su Podgorci, uza sva ograničenja života, ipak na ovom surom kamenu crpili sredstva za svoj život. Ta su im sredstva pružale šume na obroncima Velebita, ispaše sitne stoke u brojnim docima, a pri obalnom rubu more, jedno jako i nepresušno vrelo prihoda, prirodni gravitacioni prometni put koji je kroz stoljeća bio snažno frekventiran.

Nema sumnje stoga da je brodarstvo i promet morem u predjelima naše obale od Senja do krajnje granice Podgorja u antici, u rimsko doba, pa i kasnije izgradnjom putova i cesta uz našu obalu i prema unutrašnjosti odigralo snažnu ulogu. Treba odmah naglasiti da već neki antički pisci i povjesničari kad nabrajaju liburnijska naselja uz obalu Hrvatskog primorja, na području južno od Senja do Karlobaga, spominju: Senia (Senj), Lopsica (Jurjevo), Ortopla (Stinica kod Jablanca) i Vegium (Karlobag).¹ Razmotrimo li morfološku strukturu Velebita, vidimo da su iz ta četiri naselja vodile cestovne veze prema unutrašnjosti. To su krajevi kojima je prolazila spomenuta cesta između Liburna i Japoda, veza jantarskog puta i kasnijih rimskih puteva preda podunavskoj nizini.²

Na Peutingerovoj tabli uz naznačeni oppidum donosi i toponim »Port«. Senia«, što Kobler tumači ne samo morskom lukom nego i mjestom gdje se ubirala daća »portorium«. ³ Ova naselja imala su već u najstarijoj prošlosti municipalna uređenja koja su bila rezultat dugotrajnog procesa u razvitku ljudskog društva.

¹ R. Matejčić: Granični zid liburnijskih plemena, Novi List, 29. 11. 1962.

² Dr. J. Klemenc: Senj u prethistorijsko i rimsko doba, Hrvatski kulturni spomenici, knj. 1, Zagreb 1940, str. 10.

³ G. Kobler: Memorie per la storia della liburnica città di Fiume. vol. I, Rijeka 1896, str. 247.

O tom municipalnom uređenju i značenju koje je ono davalo pomorskoj trgovini i brodarstvu govore sačuvani gradski statuti, kao npr. Dubrovnika (1272), Zadra (1305) i Senja (1388). Nakon propasti zapadnog rimskog carstva povijesni izvori kroz nekoliko stoljeća uopće ne govore o demografskim kretanjima, privrednom značenju, akumulaciji i pomorskom položaju ovih naselja. Seobe naroda i naseljavanje Slavena-Hrvata u današnje krajeve uvjetovalo je da se sasvim promijenio život tih krajeva, pa neka naselja (kao Lop-sica i Ortopola) propadaju, dok druga (kao Senia i Vegium) prilagođavaju se novim uvjetima života i nastalim društvenim i političkim prilikama. Gotovo sva stara naselja osim Senja i Karlobaga — s obzirom na njihov geografski položaj — nisu se mogla održati i prilagoditi novonastalim prilikama. Od početka XII st. ovi su gradovi ponovo postali poznati po svojoj važnosti u privredi ovoga područja kako to saznajemo iz putopisa arapskog geografa Abu-Abdallah-Mohamed-al, inače poznatog pod imenom Edrisi, koji uz zapadne i istočne istarske gradove te Bakar i Lopar spominje i Senj.⁴ Da su se trgovačke veze razvijale i sve više jačale između Mletačke republike i luka Hrvatskog primorja uz ostale vijesti dokazuje i odluka od 25. travnja 1248. kojom su templari, u čijem se posjedu tada nalazio i Senj s okolicom, morali platiti 5.280 mletačkih lira za štete koje su bile počinjene u Senju prosinca 1239. mletačkim, krčkim i rapskim trgovcima.⁵ Nakon toga povijesni izvori donose češće i sve više podataka o razvoju tih naselja te položaju trgovine i pomorstva.

II

Jedan od važnih dokumenata za poznavanje privrednog razvoja Senja i šireg gradskog područja je Senjski statut iz 1388. Taj se statut svojom prav-



Sl. 1. — Parobrod »Lika« po jakoj buri probija se u senjsku luku, oko 1935.

nom formulacijom, karakterom konstitutivnih normi posve odvoja od Vindolskog zakona. U njemu se nalaze mnoge norme i odredbe kojima se reguliraju trgovina i pomorski prijevoz. Dapače, najvažniji gradski namet naziva se u statutu »tergouina« iako se uvijek ne odnosi na trgovinske objekte.⁷

Statut grada Senja propisuje da plemić ne plaća nikakav namet (tergouina) na žito i ostalu robu ako ide poslom u Senj ili iz Senja (§ 4).

Prema propisima § 15. Statuta članovi senjskog vijeća moraju ići u »svojih barkah« za plaću, a po § 96. Statuta dužni su grofa ili groficu ili grofovsku djecu kada idu po moru po svojoj gospoštiji »voziti na svojih brodih«. Nadalje, prema § 163. Statuta senjski plemići i građani ne plaćaju za svoje brodove ili barke naknadu za sidrenje i privez (ancoraticum i sostaticum) u senjskoj luci,⁸ čak po § 130. Statuta, kada se preko senjske luke polazi brodom na hodočašće u Rim, najprije se hodočasnici moraju ukrcavati na brodove plemića, pa građana i tek onda tuđinca (ponajprije brodove iz Ancone.⁹

Premda ovi pravni principi u Statutu grada Senja ne postavljaju šire pravne norme o pomorskoj privredi Senja, oni ipak dokazuju da je već u tadašnjim prilikama i tadašnjem intenzitetu privredne djelatnosti u Senju bilo obimno razvijeno pomorstvo i izmjena dobara morem.¹⁰ Jedan uvid u Statut grada Krka, napisanog oko 1300. godine, sadržava u glavi LIX pravne zasade vozarine brodova Senja, Rijeke i Bakra.¹¹

No, da je već tada u Senju bila znatno razvijena trgovina, dokazom nam je razvijen institut konzulata. Tako, 1248. Katalonci imaju u Senju svoga konzula radi zaštite svojih trgovačkih interesa;¹² iste godine Dubrovačka republika ugljavuje sa Senjom mir radi što boljeg procvata trgovine između oba grada. Dapače, 13. svibnja 1257. Dubrovčani se oslobađaju plaćanja nameta u senjskoj luci.¹³ Tek dvadeset i sedam godina nakon pojave Katalonskog konzulata u Senju, 1275. Mletačka republika uspostavila je u Senju svoj konzulat, koji se kao konzularna institucija održava u Senju dugo godina.¹⁴ Svi ti momenti govore da su već tada, u godinama i u stoljeću prije sankcioniranja Statuta grada Senja, bile jake pomorsko-trgovinske veze Senja s gradovima na Jadranu i Sredozemlju, pa iz daljnjeg razmatranja pomorsko-trgovinskog razvoja Senja vidimo da su se one održavale i kasnije kroz stoljeća. Koncem XV stoljeća susrećemo čak i dokumente o prijevozu drva iz Senja u Aleksandriju i Palermo dubrovačkim brodovima.¹⁵

Zanimljive podatke o pomorstvu i trgovini Senja nailazimo u knjizi riječkog kancelara i notara Antuna de Renno de Mutina, koja je vođena skoro trideset godina, od 1436. do 1461. Taj pravni spomenik koji je sačuvao niz dokumenata privatno-pravnog i javno-pravnog života Rijeke i njezinih veza s našim primorskim gradovima, ujedno je dokaz snažno razvijene privredne djelatnosti naših krajeva. Uz notarske isprave, gdje se pojavljuju veze Rijeke s ostalim istočno-jadranskim gradovima (Dubrovnikom, Kotorom, Korčulom,

⁴ G. Depoli: Guida di Fiume e dei suoi monti (Rijeka 1913) str. 62.

⁵ Kobler: O. c., vol. I, str. 248.

⁶ Kobler: O. c., vol. I, str. 249.

⁷ I. B. Maržić: Pomorsko-trgovački značaj u Statutu grada Senja iz 1388. god. (diplomski rad Više pomorske škole na Rijeci), str. 38.

⁸ Maržić: O. c., str. 36.

⁹ Maržić: O. c., str. 40.

¹⁰ R. F. Barbačić: Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog Primorja, Pomorski zbornik, Zagreb 1962, str. 1538.

¹¹ G. Vassilich: Statuto della città di Veglia, Atti e memorie 1885, vol. I, Fasc. 1 e 2, str. 108.

¹² Maržić: O. c., str. 34.

¹³ Maržić: O. c., str. 43.

¹⁴ Kobler: O. c., vol. I, str. 252.

¹⁵ M. Mirković: Ekonomska historija Jugoslavije, Zagreb 1958, str. 91.

Splitom, Sibenikom, Zadrom, Trogirom i Rabom), zapažen je u mnogo navrata kontakt sa Senjom u aktima privatno-pravne naravi, prijevoza brodograđevnog drva, ugovora o izgradnji vesala, jarbola i u odnosima radnog prava. Tako, 12. siječnja 1449. godine pred riječkim notarom daje opću prokuru Iohannes de Resalitis iz Firence, sada trgovac u gradu Senju (olim mercator in ciuitate Segne)¹⁶ Nekoliko mjeseci potom, 26. studenog 1449. godine, također pred riječkim notarom, poznati graditelj vesala »Thomas remerius de Buchare« sklapa sa Benkom, sinom Ivana iz Senjske Drage ugovor o naukovanju¹⁷. Taj »Bencho remerius de Segna«, kako se citira nakon završenog naukovanja, u nekoliko se navrata javlja kasnije u nekim de Rennovim notarskim ispravama. Tako npr. 29. svibnja 1451. godine Kvirin Spinčić ugovara sa Grgurom Boronićem iz Senja i Benkom iz Senke Drage kroz godinu dana izgradnju i nabavu vesela¹⁸ dok 15. listopada 1445. godine Bartolomej iz Trenta »civis Parentij« imenuje Benka svojim zakonitim opunomoćnikom.¹⁹ Još u dva navrata javlja se u notarskim ispravama riječkog kancelara de Renna »Benchus remeruius de Segna«, prvi put 18. kolovoza 1455. kada se izjavljuje dužnikom Nikole Vlahovića iz Krka za 20 libra vina,²⁰ a potom 19. kolovoza 1454. kada je uzeo u najam vinograd na Kozali iznad Rijeke (unam vinaam iz Coxala) od njegova nedavnog učitelja Tome.²¹ Isto tako Benko se nekoliko puta javlja i kao svjedok u notarskim ispravama. Tako 16. kolovoza 1451. godine uz svojeg učitelja Tomu javlja se Benko kao svjedok Ivanu Tončiću iz Kastva koji je obećao trgovcu Alegrore de Cataro, stanovniku Venecije, dati i predati četiri stotine vesela spremnih za ukrcaj.²²

Među ostalim notarskim ispravama koje su sklopljene na Rijeci pred notarom Antunom de Renno, a tiču se Senja, vrijedno je glede pomorske trgovine Senja pribilježiti dva zanimljiva pravna akta: 20. studenog 1454. godine Iaoannes Cangulini de Arimino građanin senjski kao »navjesnik i predstavnik časnog muža« Ypoliti Torela de Barcelona izjavljuje da je njegov punomoćnik sklopio ugovor i trgovinu (fecit conuentionem, pactum et mercatum) s »Iohanne Francigena capitaneo Castris Cersati« za nabavu tisuću vesala za galijske, koje će mu Frankopan uručiti u Senju.²³

Prema drugoj notarskoj ispravi, sklopljenoj 11. ožujka 1455, Martinus ser Gregorij de Segna, habitator Iadre, sklapa ugovor sa ser Lodouico Salomonis de Venetis da će sa svojim »barchusium« krenuti u Bakarac radi krcanja drva koja će prevesti u Zadar.²⁴

¹⁶ Dr. M. Zjačić: Knjiga riječkog kancelara i notara Antuna de Renno de Mutina, Vjesnik Državnog arhiva Rijeka 1955—56, sv. III, str. 221.

¹⁷ Zjačić: O. c., sv. III, str. 288. — Zbog zanimljivosti donosimo tekst notarske isprave kojom je Thomas remerius uzeo na dvogodišnje naukovanje Benka. Tekst glasi:

»Die XXVI J mensis Nouembris. In lobia Terre Fluminis sancti Viti, presentibus Agabito Diracich, Martino Čaninich, Antonio muratore, omnibus habitatoribus dicte Terre Fluminis, testibus ad hec uocatis et rogatis. Ibiq; Benchus, filius Iohannis de Valle Segne non vi, non metu, sed sua spontanea voluntate se concordauit et obligauit ad seruiendum et famulandum Tome mermerio de Bucharo, habitatori dicte Terre Fluminis duobus annis proxime futuris, his pactis et condicionibus quod dictus Benchus teneatur et debeat bene et fideliter dicto magistro Tome seruire toto dicto tempore duorum annorum, et ipsi obedire tanquam magistro suo.

Et ipse Tomas teneatur et debeat dicto Bencho facere expensas toto dicto tempore duorum annorum decentes, et dare sibi subtellares necessarios, et libras centum paruorum pro suo salario. Promittens vna pars alteri ad inuicem omnia et singula suprascripta perpetuo firma, rata, et grata habere, tenere, et non contrafacere uel uenire per se uel alios, sub pena librarum quatuordecim paruorum, stipulatione in singulis capitulis huius contractus solemniter promissa, cuius pene medietas sit domini sub quo pars contrafaciens cogeret ad obseruandum suprascripta, et altera medietas parti obseruanti suprascripta. Qua pena soluta uel non, rata maneant omnia et singula suprascripta.«

¹⁸ Zjačić: O. c., sv. IV, str. 129.

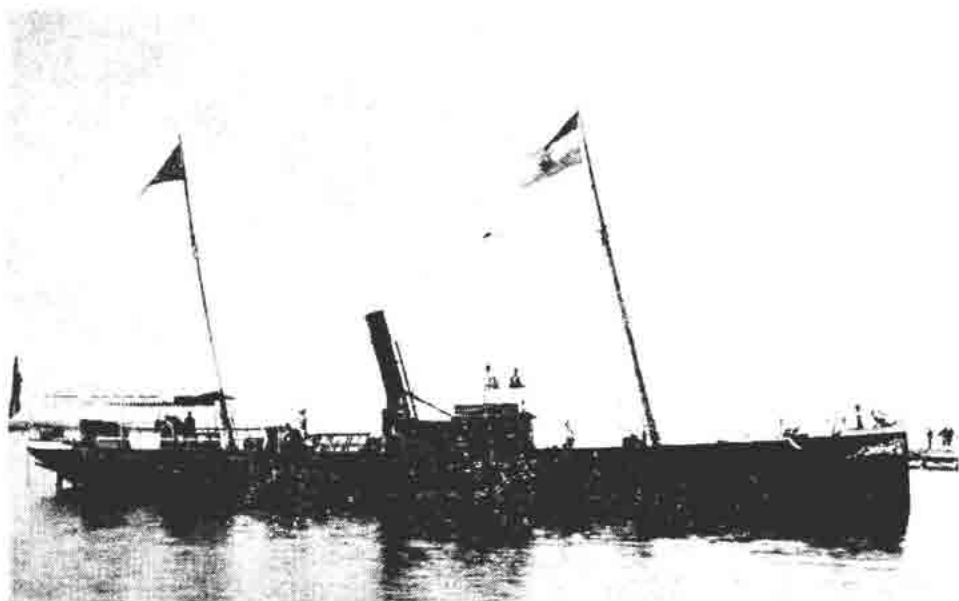
¹⁹ Zjačić: O. c., sv. V, str. 292.

²⁰ Zjačić: O. c., sv. V, str. 285.

²¹ Zjačić: O. c., sv. V, str. 445.

²² Zjačić: O. c., sv. IV, str. 137.

²³ Zjačić: O. c., sv. IV str. 220.



Sl. 2. — Prvi hrvatski parobrod »Hrvat« u senjskoj luci 1872, vlasništvo Senjskog brodarškog društva. Tim je parobrodom uvedena prva redovna obalna plovidba od Senja do Rijeke.

Historiografija o Uskocima postavlja zaokruženo poglavlje o važnosti koju je Senj imao početkom XVI stoljeća kada nakon širenja turske vlasti u zapadnim krajevima Bosne postaje granična tvrđava i sjedište krajiške kapetanije. Tada se naglo mijenja lice grada Senja i njegova stanovništva. Senj postaje pribežište pučanstva iz krajeva koje su Turci osvojili. Dolaskom novih stanovnika udružio se »stari pomorski duh Senjana s ratničkim duhom došljaka i dao kao rezultat senjske Uskoke«. ²⁴ Politički odnosi Mletaka i turske vlasti imali su reperkusije na držanje Uskoka koji poslije mletačko-turskog mira 1540. dolaze u nepovoljniji položaj. ²⁵ Rezultat toga bile su oštre mjere Mlečana i reakcija Uskoka nizom oružanih pohoda na područja koja su se nalazila pod vlasti Mletačke Republike. Svi ovi uskočki pohodi vršeni su na uskočkim brodicama »gripom« (prema podacima tipičnim brodom na našoj obali od IV do XIX stoljeća). Naime, prema Luetićevim istraživanjima grip je bio tip manjeg trgovačkog jedrenjaka na vesla s jednim jarbolom, služio je veoma dobro i kao ribarski brod, a senjskim uskocima u svim njihovim pomorskim akcijama. ²⁷

III

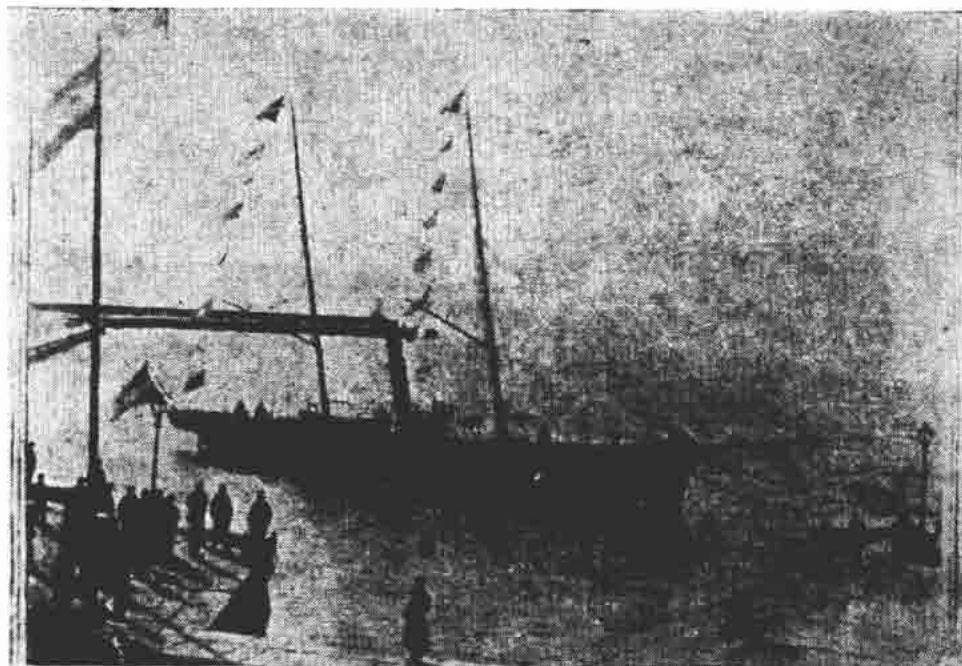
Nakon raseljenja Uskoka iz Senja u okolicu nastaje razdoblje od preko stotinu godina privredne stagnacije. Madridskim mirom Uskoci u raseljeni,

²⁴ Zjačić: O. c., sv. V str. 269.

²⁵ P. Tijan: Grad Senj u povijesti i kulturi hrvatskog naroda, Hrvatski kulturni spomenici, knj. I, Zagreb 1940, str. 22.

²⁶ G. Novak: Naše more, Zagreb 1932, str. 184.

²⁷ J. Luetić: Grip — zaboravljeni tip našeg jedrenjaka, Vesnik Vojnog muzeja, sv. 5. 1958, str. 214.



Sl. 2a. — Parobrod »Sokol« vlasništvo parobrodarske zadruge u Senju, privezan uz gat sv. Nikole, oko 1893.

njihovi brodovi spaljeni, a u Senj dolazi njemačka posada.²⁸ Formiranjem Vojne krajine u kojoj se nalazi i grad Senj, trgovina s unutrašnjošću je znatno oslabila. Tek poslije karlovačkog mira 1699, kada je učvrstila granica prema Turcima i njihove provale gotovo i prestale, može se govoriti o obnovi trgovine Senja sa unutrašnjosti, a s time u vezi i obnove njegove pomorske trgovine, a tome mnogo pridonose mjere ekonomskog i privrednog unapređenja (manufakture, šumsko gazdinstvo, agrološke kulture, izgradnja cesta) koje provodi Vojna krajina.²⁹ Tako u prvoj polovici XVII stoljeća dubrovački brodovi često održavaju vezu sa Senjom odakle izvoze drvo i drvenu građu za Levant i Dubrovnik. Prema podacima iz dubrovačkog arhiva 1733. godine za prijevoz žita iz Dubrovnika u Senj plaćao se trabakul po pet cekina za svakih 150 stara žita.³⁰ No, u dubrovačkom arhivu ima u to doba pomena i o jakim vezama senjskih trgovaca i brodovlasnika sa Dubrovačkom republikom. Tako je 1751. godine grip patruna Antuna Trulića iz Senja vršio plovidbu između Senja i Dubrovnika,³¹ a nekoliko godina ranije senjski patrun Ivan Poličanin, koji se bavio pomorskom trgovinom u luci Trpanj, registrira mjenicu u visini od 132 mletačka cekina kao pomorsko osiguranje robe ukrcane na njegovoj tartani »San Antonio«³² Isto tako susrećemo senjske pomorce na dubrovačkim brodovima. Tako od 1744. do 1760. godine na dubrovačkim brodovima bilo je ukrcano 9 brodskih tesara iz Senja,³³ a dubrovački arhiv spominje i nekoliko mornara iz Senja ukrcanih na dubrovačkim brodovima.³⁴ Jadranskim morem i trgovine merkantalizam počeo da nailazi na plodno tlo i u našim krajevima, a državna politika stvara bazu snažne upravne vlasti. Ne

samo Rijeka i Trst, nego i Senj osjeća interes bečkog dvora u širenju trgovine i pomorskog prometa.

Godine 1723. carev komesar E. Deichmann vrši pregled šuma na Primorju, podnosi izvještaj o stanju luka i brodova, te daje prijedlog gdje bi se imala izgraditi ratna luka.³⁵ Deichmann je na ovom svojem putovanju pregledao šume u okolici Senja i Jurjeva, dok se u šume okolice Karlobaga nije uputio jer nije mogao dobiti oružanu pratnju. U svojem izvještaju zadovoljio se napomenuti da je u Karlobagu istraživao debla koja su bila ovdje dovezena sa Velebita; radilo se — kako se navodi — o izvrsnoj hrastovini dugoj 72 stope.³⁶

Organizacija državne uprave i vojske tekla je uporedo s razvojem privrednog sustava merkantilizma. Međutim, zbog obrane pomorske trgovine, jer se pojavljuju i u Jadranskom moru gusari,³⁷ pristupilo se formiranju jedinica ratne mornarice. Prema caričinoj odluci od 30. listopada 1764. posade za ratne brodove imale su davati vojne jedinice u Jurjevu, Jablancu i Ledenicama, a ratnom je lukom određena Kraljevica.³⁸ U organizaciji pomorsko-upravne vlasti Senj i Karlobag dobivaju komorsko-zdravstvenog komesara, a u Senju se ujedno osniva za reguliranje pomorsko-trovačkog poslovanja Mjenbeni i trgovački sud, te pomorski konzulat.³⁹

Polovicom XVIII stoljeća brodarstvo u Senju bilo je dosta jako i u boljem položaju nego u Rijeci. Tako je 1759. godine Senj imao 39 većih i manjih brodova, a Karlobag 5 brodova nosivosti 720 vinskih bačava.⁴⁰ Slijedeće godine Senj ima 20 većih brodova iznad 100 tona nosivosti, 12 brodova srednje nosivosti (do 50 tona), svega 334 člana posade. Karlobag pak u isto doba posjeduje 1 brod srednje nosivosti i 4 broda manje nosivosti sa 24 člana posade.⁴¹

Prema popisu iz 1762. godine Senj je imao ukupno 219, a Karlobag 25 pomoraca. Avaj popis specifikira pomorce po zvanjima i državnoj pripadnosti, pa tako saznajemo da je Senj tad imao 22 kapetana, 11 brodovođa, 6 peljara 19 vođa, 153 mornara i 8 mladića, dok Karlobag ima 1 kapetana, 4 brodovođe 1 vođu i 19 mornara.⁴²

Među brodovlasnicima iz Senja ističe se prema popisu iz 1777. godine Marko Susanni, koji je tada posjedovao četiri broda, i to: nav »Sacra Famiglia« od 333 tona nosivosti sa 24 člana posade i 22 topa, pulaku »S. Francesco Saverio« od 98 tona nosivosti sa 12 članova posade i 4 topa, fregadun »Madona del Carmene« od 80 tona nosivosti i 10 člana posade i trabakul »Madona del Rosario« od 40 tona nosivosti i 5 članova.⁴³ Susanni je prema tome posje-

²⁸ Tijan: O. c., str. 25.

²⁹ Mirković: O. c., str. 198.

³⁰ J. Luetić: O pomorstvu dubrovačke republike u XVIII. stoljeću, Dubrovnik 1959, str. 113.

³¹ J. Luetić: Grip — zaboravljeni tip našeg jedreniaka, str. 215.

³² J. Luetić: Veze Dubrovnika sa Hrvatskim Primorjem i Istrom u XVIII stoljeću, Jadranski zbornik sv. II, 1957, str. 526.

³³ J. Luetić: O pomorstvu dubrovačke republike . . . , str. 53.

³⁴ J. Luetić: O. c., str. 89—90 (Radi se o ovim Senjanima: Mato Gruica 1755. g., Andro Simat 1749. god., Đuro Stirac, pilot 1749. god.)

³⁵ E. Laszowski: Nešto o hrvatskim lukama, Prosvjeta 1901, broj 7, str. 547.

³⁶ Laszowski: O. c., str. 547.

³⁷ N. Ebner von Ebenthal: Maria Theresa und die Handelsmarine, Trst 1888, str. 4.

³⁸ Ebner von Ebenthal: O. c., str. 4.

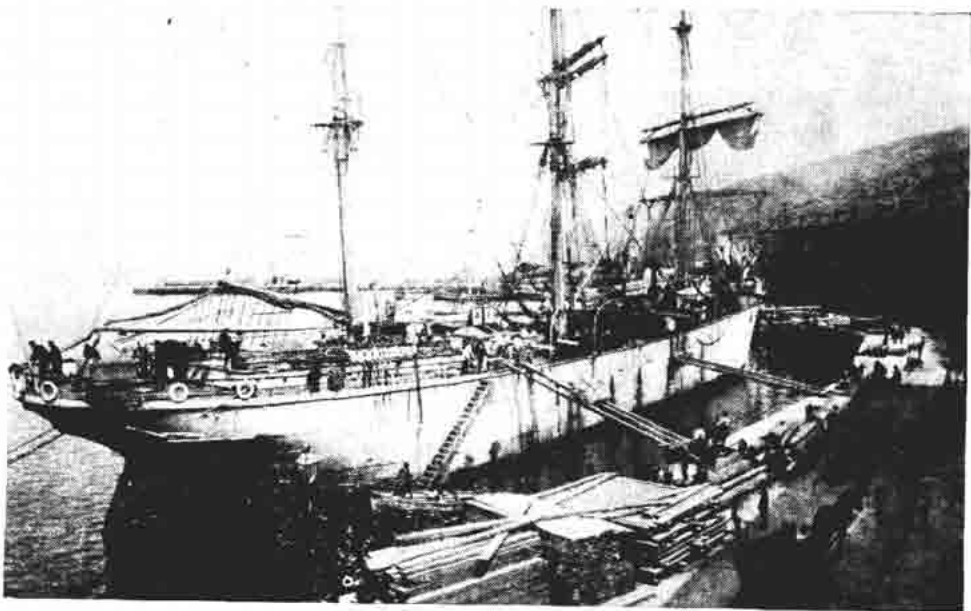
³⁹ Ebner von Ebenthal: O. c., str. 17.

⁴⁰ Ebner von Ebenthal: O. c., str. 55.

⁴¹ Ebner von Ebenthal: O. c., str. 55.

⁴² Ebner von Ebenthal: O. c., str. 62.

⁴³ I. Erceg: Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije (1776/77), Zbornik Histo-rijskog instituta JAZU, sv. III, Zagreb 1961, str. 375—376.



Sl. 3. — Utovar drvene građe na brod, Senj, oko 1910.

dovao 20% cjelokupne tonaže brodova evidentiranih na Rijeci, a na njegovim brodovima bilo je ukrcano 19% cjelokupne posade.⁴⁴

Uloga senjskog trgovca Marka Susannija u unapređenju senjske trgovine slabo je proučena. Poznato je da je bio vrlo spretan trgovac, koji je pokrenuo izgradnju tzv. Jozefinske ceste iz Karlovca u Senj, zatim podupirao izgradnju ceste iz Senja u Novi. Susanni je uspio skrenuti na Senj znatnu trgovinu brašna iz Banata, koje je vodenim putem dolazilo do Karlovca, a zatim Jozefinskom cestom od Karlovca do Senja.⁴⁵

Pri kraju XVIII stoljeća pomorska trgovina Senja ponovno je zahvatila snažne razmjere. Održavaju se pomorske veze sa mletačkim, papinskim, napuljskim lukama i Dubrovnikom, a preko senjske luke izvozi se uglavnom žito i drvo.⁴⁶ Ove veze sačuvala su se u tom opegu do prvog decenija XIX stoljeća. Kroz to vrijeme otvara se nekoliko veletrgovačkih tvrtki, a u Senj pristiže i znatna migracija iz Dalmacije.⁴⁷

IV

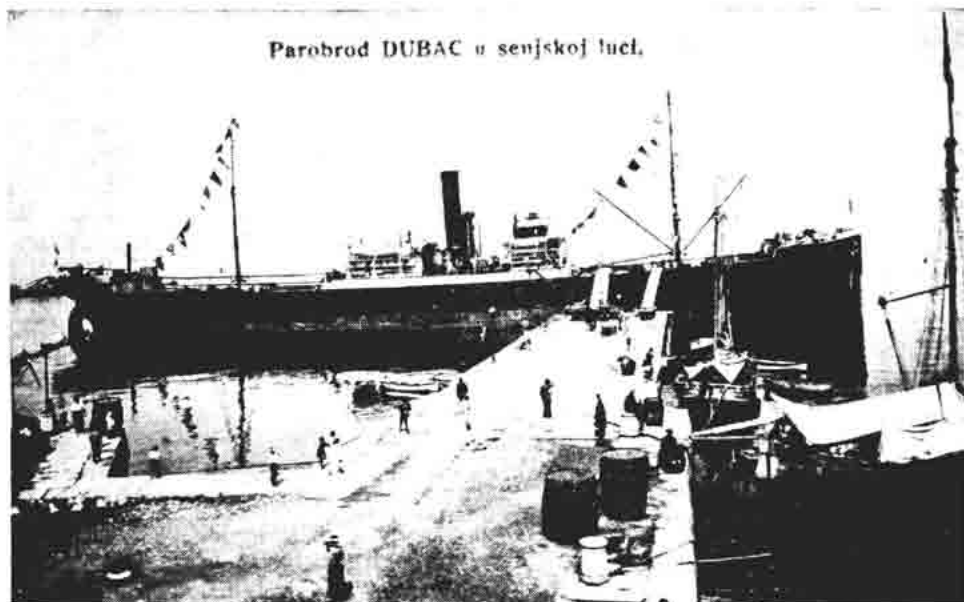
Industrijska revolucija koja se nakon napoleonskog intermeza počela naglo širiti imala je odražaja i na pomorstvo i pomorsku trgovinu. Premda je Senj s Podgorjem još uvijek, do sedamdesetih godina 19. stoljeća u sklopu Vojne krajine, snažni razvoj trgovine i prometa Jozefinskom cestom utječe također na formiranje jakih izvoznih tvrtki u Senju.

⁴⁴ Erceg: O. c., str. 380.

⁴⁵ M. Turković: Autobiografija, Sušak 1938, str. 103.

⁴⁶ Tijan: O. c., str. 31.

⁴⁷ O. Fijo: Brodarstvo i veze otoka Hvara sa Hrvatskim Primorjem 1804. godine, Jadranski zbornik, sv. II, 1957, str. 425.



Parobrod DUBAC u senjskoj luci.

Sl. 4. — Utovar drvene građe na parobrod »Dubac« u senjskoj luci oko 1900.

Četrdesetih godina 19. stoljeća — kako razabiremo iz arhivskih podataka kraljevičkih brodograditelja braće Pritchard⁴⁸ — jaki izvoz borovine, hrastovine i bukovine vršili su senjski trgovci: Josip Barac, Josip Marković i Vjekoslav Rubelli. Tako su braća Pritchard 24. lipnja 1840. godine isplatili Barcu iznos od 1.690.07 forinti za dostavljenih 2.253 četvorne stope hrastovine.⁴⁹ No, prema knjizi prepiske braće Pritchard vidimo da su na kraljevačkom brodogradilištu Pritchardi izgradili za Barca brigantin »Buona Matilde«⁵⁰ i da su oni osobito cijenili kvalitet brodograđevnog drva kojeg im je dobavljao Barac. Iz pisma što su ga braća Pritchard uputili 2. rujna 1839. Barcu vidimo da braća Pritchard iz Kraljevice šalju drvo u Englesku, pa mole da im dostave i dva jarbola koje bi poslali kao uzorak čime bi mogli učiniti dobar posao i za samog Barca. Podaci o stanju brodarstva Senja i Pogorja u razdoblju prije 1850. godine ne specificiraju se posebno po lukama pripadnosti, oni su obuhvaćeni pod pojmom Vojne krajine. Tako je u razdoblju od 1841. do 1849. godine brodarstvo Vojne krajine u pojedinim godinama brojilo:⁵¹

1841. god. 115 brodova sa 1.250 tona nosivosti
 1843. god. 127 brodova sa 1.235 tona nosivosti
 1845. god. 140 brodova sa 1.517 tona nosivosti
 1847. god. 147 brodova sa 1.302 tona nosivosti
 1849. god. 151 brodova sa 1.719 tona nosivosti

⁴⁸ Nesređeni arhivski materijal djelatnosti braće Pritchard od 1836. do 1840. godine sačuvan je u Historijskom arhivu na Rijeci.

⁴⁹ Knjiga saldaonti brodograditelja Pritchard, str. 5.

⁵⁰ Prema *Annuario marittimo* za 1848. god, str. 40—41, brigantin »Buona Matilde« sagrađen je u Kraljevici 1839. god., a suvlasnici su mu bili F. Call i G. Barac.

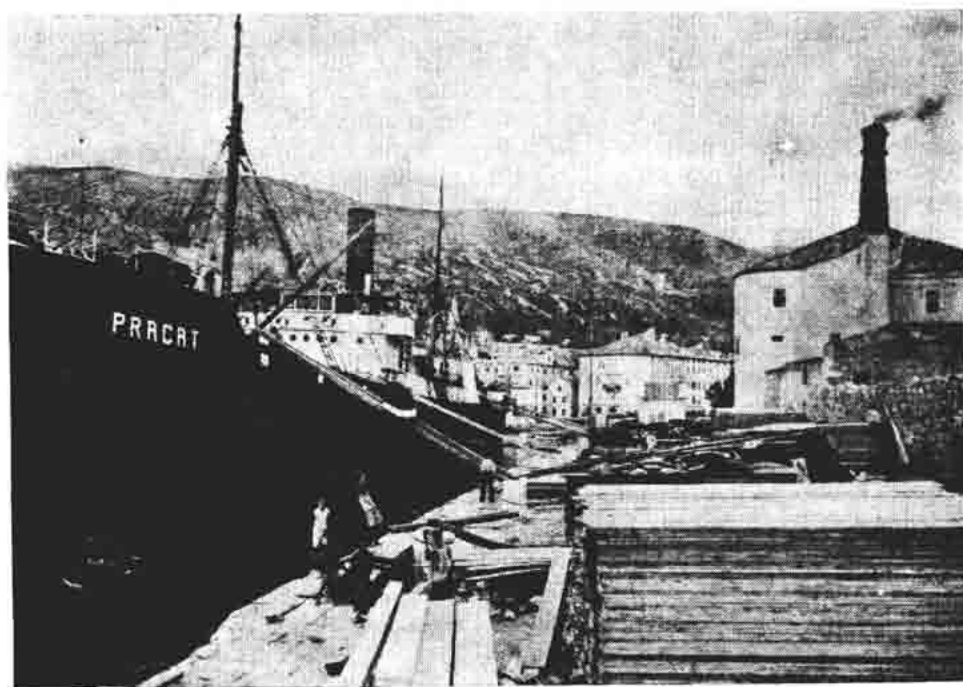
⁵¹ J. Hain: *Handbuch der Statistik des Oesterreichisches Kaiserstaates*, Beč 1853, 11. Band, str. 428.

Prema Hainovoj analizi (u citiranom djelu) 1849. godine postotak udjela brodarstva Senja i Podgorja u trgovačkoj mornarici tadašnje monarhije iznosio je 2,49% u brodovima, a 0,66% u tonama nosivosti. Znamo da je Senj 1847. godine imao dva broda duge plovidbe, i to brigantin »Buona Matilde« od 202 tone nosivosti vlasništvo Trščanina F. Calla i Senjanina J. Barca te brik-škuner »Erminio« od 313 tona nosivosti sagrađen u Voloskom 1843. godine vlasništvo J. Barca i R. Gjačića.⁵²

I promet brodova u razdoblju neposredno prije 1850. godine u lukama Senja i Podgorja pokazuje snažan zamah. Tako prema citiranom djelu⁵³ vrijednost uvoza i izvoza u lukama Vojne krajine iznosio je:

Godine	Vrijednost uvoza	For. izvoza	Ukupno for.
1841.	500000 for.	400000 for.	900000
1843.	500000 for.	1,400000 for.	1,900000
1845.	600000 for.	1,200000 for.	1,800000
1847.	1,000000 for.	1,800000 for.	2,800000
1849.	1,100000 for.	1,500000 for.	2,600000

Postotak je udjela luka Vojne krajine u navedenom razdoblju u sveukupnom prometu luka istočne jadranske obale iznosio u prosjeku 1,4%. U tom razdoblju uvoz je porasao za 160%, a izvoz za 225%.⁵⁴ Iz jednog informa-



Sl. 5. — Utovar drvene građe na parobrod »Pracat«, oko 1930.

tivnog članka objavljenog u tadašnjoj riječkoj štampi⁵⁵ vidimo da je 1843. godine promet brodova u senjskoj luci iznosio 874 krcata broda sa 19.032 reg. tona, a praznih 802 sa 19.426 reg. tona, što znači da se tu uglavnom radi o brodovima koji su uplovili u senjsku luku u balastu radi krcanja tereta. Ovu konstataciju potvrđuje i podatak da je vrijednost robe uvezene te godine iznosila 419,353. forinti, a vrijednost izvezene robe 1,267.265 forinti. Usporedimo li ove podatke s općim podacima vrijednosti robe ukrane i iskrane u lukama Vojne krajine — kako ih navodi Hain — vidimo da je skoro 90% prometa otpalo na Senj.

Nema sumnje da je ovakav razvoj prometa senjske luke uvjetovao poslovanjem nekih jakih izvozno-uvozno trgovačkih tvrtki (Krajač, Bontić, Olivieri). Već ranije dolaze u Senj starogradske veletrgovci Vranjican, a 1840. godine i jelšanski veletrgovac Duboković⁵⁶ koji i kasnije, četrdesetih godina, djeluje kao trgovac vinom i drvom⁵⁷

U Senju je imao podružnicu svoje tvrtke i Anton Polić, otac književnika braće Polića,⁵⁸ koji je ranije doselio iz Starigrada na Rijeku.

No tvrtke koje su postojale u Senju nabavljaju vrlo rano radi efikasnijeg prijevoza robe, uglavnom drva, jedrenjake duge i velike obalne plovidbe. Tako 1852. godine senjski trgovci posjeduju sedam jedrenjaka duge i velike obalne plovidbe, od kojih šest pripadaju pojedinim članovima obitelji Vranyczany (nav »Tonka«, trabakul »S. Giovanni Battista«, nav »Baccarich« brik »Simun«, trabakul »Beneficenza« i bark »Jozić«), a trgovac Josip Barac dva jedrenjaka (pulaku »Jelica« škuner »Horvat«)⁵⁹ Šezdesetih godina prošlog stoljeća trgovac Vjekoslav Rubelli posjeduje pet jedrenjaka (brigantin »Nilo«, loger »Mladi Mikula«, bark »Barone Kellner«, pelig »Giacomette«, pelig »Benefattore«). Godine 1867. Senj je luka pripadnosti šest jedrenjaka velike obalne plovidbe: trabakul »Attive«, »Diana«, »Jugoslaven«, »Napridak« i »S. Giovanni Battista«, te škuner »Horvat« koji pripadaju senjskim veletrgovcima Dobrili, Barcu, Vlahoviću i Vranyczanyju.⁶⁰

Zanimljivo je da se u to doba sa Senjanima udružuju kao poslovni prijatelji pomorci iz Lovrana, Ike i Veprinca. Tako u to doba susrećemo Antuna Petrišića iz Veprinca kao karatistu u peligu »Napridak«, vlasništvo senjskog trgovca Ivana Dobrile, Andriju Žigantea iz Lovrana u brigantinu »Gromont«, vlasništvo Josipa Markovića iz Senja, Ivana Franjula iz Ike u škuneru »Horvat«. Lovranac Ivan Marušić razvio je također jaku djelatnost kao trgovac drvom, prije kao poslovni prijatelj tvrtke Rastić, zatim kasnije kao samostalan vlasnik inokasne tvrtke, a ujedno se istakao 1888. godine u pokušaju stvaranja vlastitog parobrodarskog društva za obalnu plovidbu.

⁵² Annuario marittimo za 1848. god., str. 40—41 i 48—49.

⁵³ Hain: O. c., str. 500.

⁵⁴ Hain: O. c., str. 500.

⁵⁵ Eco del litorale ungarico od 9. 11. 1844.

⁵⁶ Fijo: O. c., str. 523. — Mate Duboković Nadalin iz Jelse ujedno je pedesetih godina prošlog stoljeća suvlasnik u peligu »Cirasole«, vlasništvo Ivana Ant. Vranyczanyja iz Senja (Annuario marittimo za 1854).

⁵⁷ Registar za tvrdke društvene kr. kotarskog kao trgovačko-mjenbenog suda u Senju: pod brojem 10 upisana je 23. 10. 1878. firma Bronzini & Duboković trgovina sa vinom, lesom, glavni nastan u Senju, brisana 18. 10. 1881, a 16. 12. 1882. upisana je pod brojem 21 tvrtka Duboković & Dujmović trgovina sa vinom, glavni nastan u Senju; brisana 8. 6. 1883. »usljed prijavljena razpusta ove društvene trg. tvrdke«.

⁵⁸ Registar za tvrdke inokasne Kr. kot. suda kao mjenbenog — trgovačkog suda u Senju: pod brojem 24 upisana je 11. 7. 1876. podružnica tvrtke Ant. Polich, koja ima glavni nastan na Rijeci. Ime je tvrtke glasilo: Ant. Polich trgovac sa liesom, žitom, komisionalnim i odpravničkim poslovima. Prokurista tvrtke u Senju bio je Giorgio Devcich, a tvrtka je brisana 13. 10. 1889. bez pobližih podataka.

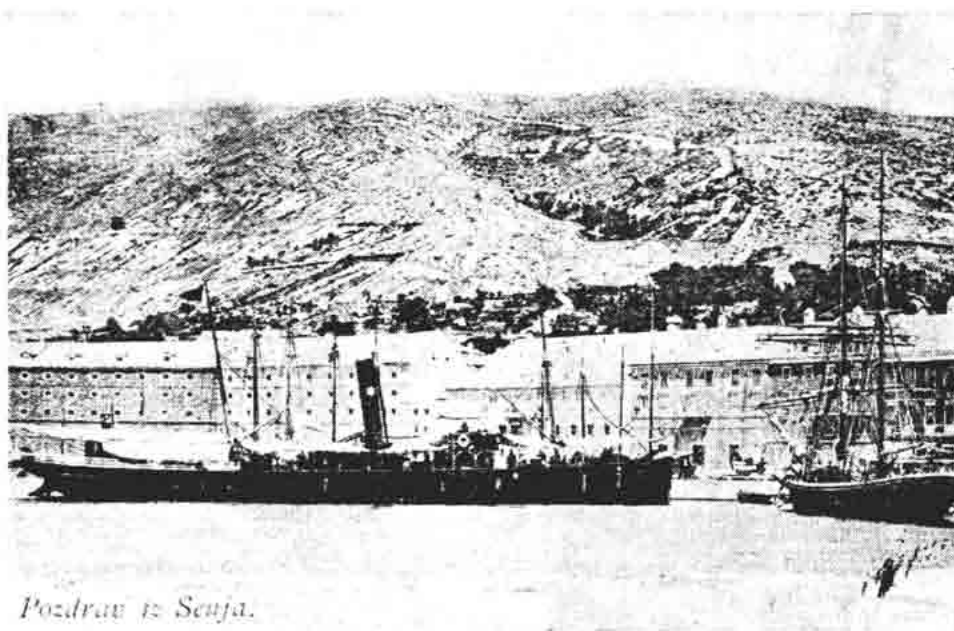
⁵⁹ Annuario marittimo za 1852. god., str. 114—202.

⁶⁰ Annuario marittimo za 1868. god., str. II—LXIV.

U to vrijeme privredni prosperitet pomorske trgovine Senja dostiže optimalnu tačku. Iz statističkih podataka vidimo da je do 1873. godine, kada je bila predana u promet željeznička pruga Karlovac—Rijeka, promet senjske luke pokazivao u pojedinim godinama ove vrijednosti.⁶¹

Godina	Vrijednost uvoza for.	For. izvoza	Ukupno for.
1862.	1,935052	2,813617	4,748669
1869.	1,834238	1,867660	3,701898
1873.	1,212730	1,908040	3,120770

Prvi udarac prosperitetu senjske trgovine nanijet je 1862. godine, kada je bila predana prometu željeznička pruga — Zidani Most, zapravo najistočniji ogranak u Hrvatskoj pruge društva južnih željeznica. Njome naglo skreće prema Trstu znatan dio prometa koji je do tada smjerao do Karlovca, zatim Jozefinskom cestom do Senja. Pomorski promet Senja gubi tada prvenstveno žito i industrijsku robu, a promet drvom zadržao se zbog blizina šume koje su bile na Velebitu eksploatirane.⁶² Baš promet drvom pospješio je nabavku ili izgradnju jedrenjaka uglavnom velike obalne plovidbe senjskih trgovaca drvom koji se — povezan tržištima na Sredozemnom moru (Barcelona, Marseille, Cette, Port Vendres, Toulon) — zadržao iza početaka ovog stoljeća. Tako, dvadesetih godina prošlog stoljeća nabavlja senjski veletrgovac Franjo Olivieri bark »Vladimir« od 364 BRT koji prevozi drvo, željezničke pragove, jamsko drvo i bordunale, a navlastito dužice u iste luke Sredozemlja, koje su



Pozdrav iz Senja.

Sl. 6. — Senjska luka, carski magazini s obroncima brda Štrmac, 1902.

decenijama bile dobro tržište drvnog prometa. Baš trgovac Olivieri zadržao je položaj brodovlasnika preko dvadeset godina, počevši od prvog jedrenjaka brigantina »Sloga« od 175 BRT, koji posjeduje od 1875. do 1883. godine,⁶¹ zatim barka »Vladimir« od 364 BRT koji je posjedovao od 1885. do 1891. godine, te barka »Vitez O« od 721 BRT koji je posjedovao od 1892. do 1900. godine.⁶² Dapače, njegov sin Vladimir, nastavljajući brodovlasničku obiteljsku tradiciju, nabavlja 1911. godine u Italiji teretni brod pbd »Vladimir« od 1.096 BRT, koji je kasnije sportom unio u brodarstvo a. d. Oceania.⁶³ Položaj brodarstva u pomorskom prijevozu, utjecaj industrijske revolucije na primjenu mehaničkog pogona u brodarstvu, postaje i u našim krajevima problem na koji brodovlasnici nisu gledali prijekim okom. Jedina mjera u momentalnim uvjetima stanja brodarstva na jedra bila je koncentracija kapitala, drugim riječima udruživanje kapitala u trgovačka društva. Poznato je da je ovakva mjera uspjela bar privremeno zaustaviti depresiju brodarstva na jedra u nekim zapadnoevropskim državama, što su pobornici brodarstva na jedra tumačili i konačnim povlačenjem brodarstva na mehanički pogon i njegovim zadržavanjem jedino na plovnim objektima namijenjenim remorkaži i redovnoj obalnoj plovidbi. Tu su mjeru prihvatila mnoga naša broderska pomorska središta, tako Veli Lošinj 1856. godine, zatim Orebić 1865, Dubrovnik i Kopar 1869, a Bakar 1873. godine⁶⁴ Senjski veletrgovci drvom, vidjevši da je promet u stalnom opadanju i da politika izgradnje željezničke pruge preferira staru mađarsku trasu od Karlovca prema Rijeci spoznali su u koncentraciji kapitala u brodarstvu donekle spas. Tako je 1869. godine osnovano u Senju brodersko društvo. Prema podacima u »Registru za tvrdke društvene u Senju« senjskog kotarskog suda⁶⁵ vidimo da je društvena pravila potvrdilo »državno ratno ministarstvo« 11. ožujka 1870, da je društvena tvrtka glasila »Senjsko brodersko društvo alite Società navale« i da je društvo imalo »svrhu graditi na vlastitom škeru brodove duge povidbe, prodati ih ili osposobiti ih za povidbu na svoj račun. Nema sumnje da je akcija osnutka broderskog društva u Senju predstavljala u tadašnjoj ekonomskoj situaciji jednu od mjera za unapređenje djelatnosti pomorskog prijevoza. Slično kao i brodersko društvo u Orebiću i ono u Dubrovniku, koja osnivaju svoja brodogradilišta i na njima grade jedrenjake duge plovidbe, i »Senjsko brodersko društvo« predviđa potrebu izgradnje brodogradilišta. No, poznavajući pomorske privredne povijesti Senja da je baš osnutak i djelatnost društvenog brodogradilišta bila kardinalna pogreška, koja je društvu priskrbila velike dugove.⁶⁶ U brodograđevnoj djelatnosti Senj od 1850. do 1870. godine — kada je osnovano društveno brodogradilište — ne pokazuje naročit porast; brodovi se grade sporadično,⁶⁷ a isto tako broj je brodograđevnih radnika malen, pokazujući oscilacije od 22 do 40 radnika s tendencijom smanjenja.⁷⁰ Na brodogradilištu je »Senjskog broderskog društva« 1871. godine zaposleno 112 radnika, a

⁶¹ Tijan: O. c., str. 73.

⁶² P. Tijan: Senj, Zagreb 1931, str. 14.

⁶³ Brod je nestao sa čitavom posadom na putovanju iz Senja za Barcelonu proljeća 1883. god. Zapojevidnik broda bio je Senjanin kap. Julije Bontić.

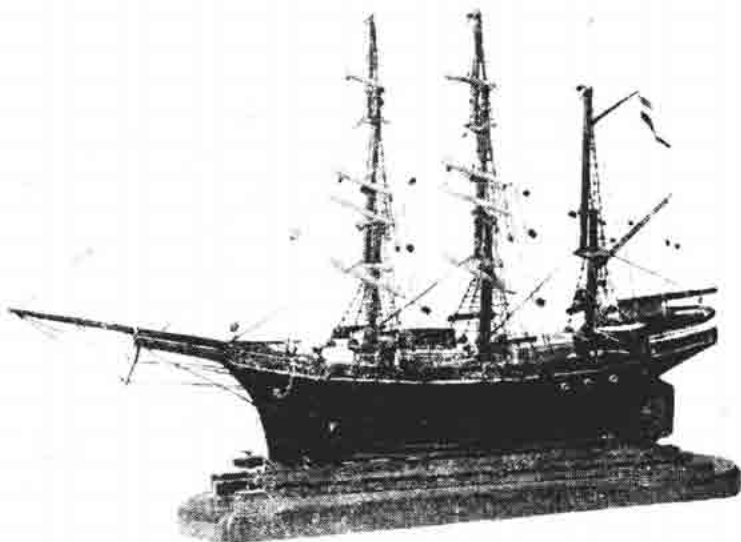
⁶⁴ Podaci prema pojedinim godištim Annuario marittimo od 1876. do 1901.

⁶⁵ Upisnik brodova duge plovidbe Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu, uložak broj 8 (upisnik se čuva u Lučkoj kapetaniji na Rijeci).

⁶⁶ B. Stulfi: Pomorstvo u XX stoljeću, Pomorska enciklopedija, sv. V, str. 54.

⁶⁷ Citirani registar za društvene tvrtke, str. 3. Tom je prilikom 6. V 1876. izvršen upis tvrtke u likvidaciju.

⁶⁸ Vl. Slave Olivieri: Povjesne crtice iz senjske broderske prošlosti, Jugoslavenski pomorac 1934, broj 8.



Sl. 7. — Maketa barka »Hrvatska« sagrađenog u Senju 1872.
(vlasništvo Krajač-Bontić i dr.)

1847. godine čak 174 radnika da potom likvidacijom brodogradilišta i djelatnosti samog Društva broj zaposlenih brodograditelja u Senju spadne na 8 radnika, koji se nakon 1881. godine više i ne pojavljuju.⁷¹ Moramo spomenuti da su troškovi izgradnje brodova na senjskom brodogradilištu bili dosta visoki, čemu je uzrok povišenje nadnice za radnu snagu koja je dolazila iz drugih brodograđevnih centra, pogotovo Malog Lošinja, Ike, Rijeke i Krajevice.

Tako je, prema podacima u tadašnjem riječkom dnevnom tisku,⁷² gradnja barka »Grad Senj« stajala 91.135 forinti, barka »Grad Zagreb« 70.151.48 forinti, dok je gradnja barka »Hrvatska« nekoliko godina potom iznosila čak 180.000 forinti. Zanimljivo je da je nakana uprave Društva prvih godina — u općem oduševljenju uspjela koncentracije kapitala u poslovanju i povoljnih perspektiva za rad društva — bila da gradi i jedrenjake s pomoćnim strojem na paru. Čini se ipak da se Društvo vrlo brzo dezinteresiralo za tu akciju jer takvi »mješoviti brodovi«, kako su ih nazivali, nisu naišli na praktičnu primjenu u međunarodnom pomorskom prijevozu. Naime, usavršavanjem parnog stroja počinje izgradnja specijaliziranih tipova parobroda, prvenstveno za obalnu plovidbu.⁷³ Stoga je akcija uprave Društva, donijeta još na godišnjoj skupštini 1871. godine, da se pristupi gradnji mješovitih brodova, a također i jednog čeličnog parobroda za obalnu plovidbu,⁷⁴ došla do izražaja jedino u gradnji parobroda za obalnu plovidbu, onda kada su se nazirale konture novog ugovora o subvenciji s parobrodarskim društvom austrijskog Lloydja (sklopljenog 21. studenog 1871. godine). Prema tom ugovoru Senj je naime s Rijekom imao dosta slabe veze.⁷⁵ U to su doba između Trsta i Rijeke već plovili neki manji drveni parobrodi (»Alba« i »Union«), pa je

njihova rentabilnost pokrenula upravu senjskog društva da tu akciju usredotoči na izgradnji čeličnog parobroda obalne plovidbe. Zanimljivo je da Uprava Društva nije ni pokušala povjeriti izgradnju svojeg prvog parobroda vlastitom brodogradilištu, koje je već bilo znatno zauzeto izgradnjom prvih dvaju društvenih jedrenjaka duge plovidbe (»Grad Senj« i »Grad Zagreb«). Uprava se Društva, naime, obratila riječkoj tvrtki »Stabilimento tecnico«, koja je već tada bila dobro uvedena i pojedovala inventar potreban za tehničku obradu željeznog brodograđevnog materijala.⁶⁶ Prvi društveni parobrod, koji je dobio ime »Hrvat«, porinut je u more 13. srpnja 1872. godine na brodogradilištu »Stabilimento tecnico« koje se nalazilo u predjelu Rečice na Rijeci. Brod je bio dug 34,65 m, širok 4,80 m, visok 2,81 m, imao je 82 BRT i 59 NRT, parni compoud stroj razvijao je snagu od 130 indiciranih KS, a na brodu bila je ukrcana posada od 9 članova.⁶⁷

Zanimljivo je da je gradnja parobroda »Hrvat« iznosila 43.146. forinti,⁶⁸ što je skoro za polovicu manje od cijene koštanja prvog društvenog broda barka »Grad Senj«.

Parobrod »Hrvat« uspostavio je 7. rujna 1872. godine redovnu prugu između Senja i Rijeke tičući međuluke Novi, Selce, Crikvenicu, Voz, Kraljevicu i Bakar.⁶⁹

Brod je na ovoj pruzi ispočetka plovio ljeti pet puta tjedno, a zimi tri puta tjedno.

Uspostava ove pruge parobrodom koji je za tadašnje prilike bio moderan odličnih maritimnih kvalifikacija, pokazala se vrlo brzo unosnom. Izgleda da je i javnost tražila od ove pruge efikasnost i udobnost jer kratka notica, objavljena otvorenjem pruge u tadašnjem riječkom tisku, veli da je počela sa znatnim brojem putnika.⁷⁰

Stvarno, sve peripetije u koje je skorih godina zapalo »Senjsko brodarско društvo« pbd »Hrvat« uspio je izbjeći. Bio je miljenik senjske javnosti, a nacionalna baza hrvatstva na moru — u časovima kada Trst i Rijeka postaju postepeno uporišta germanizacije i mađarizacije — postaje u Senju sve upornija zahvaljujući i psihološkoj pojavi susreta s brodom koji nosi hrvatsko ime. Likvidacijom brodarskog društva 1877. godine formiran je konzorcij od šestero njegovih dioničara, pa brod i nadalje održava redovne pruge i stječe povjerenje trgovaca i putnika u međulukama. Rentabilnost ove pruge pokreće akciju nabavke drugog broda konzorija, koji 1879. godine mijenja tvrtku u »Parobrodarstvo Ivan Krajac i drugovi u Senju« i pod tim naslovom parobrodarstvo Senja razvija onu djelatnost koja je istakla pomorsko-prijevozni karakter Senja i njegovu povezanost s Rijekom i lukama Hrvat-

⁶⁶ Processi verbali della inchiesta sulla marina mercantile ungarica e relative proposte finali, Rijeka 1886, str. 171. — Prema prospektu gradnje brodova od 1853. do 1885. godine u Senju je sagrađen 1855. godine 1 brod sa 314 tona, 1857. godine 1 brod sa 381 tona, 1859. godine 1 brod sa 140 tona, zatim 1863. god. 1 brodsu313tona i 1869. god. 1 brod sa 444 tona.

⁷⁰ O. c., str. 170.

⁷¹ O. c., str. 170.

⁷² La Bilancia od 10. X 1874.

⁷³ O Fijo: Parobrodarstvo Dalmacije, Zadar 1962, str. 173.

⁷⁴ La Bilancia od 19. IX 1871.

⁷⁵ Rapporto statistico-economico sul commercio, l'industria e la navigazione 1867—1894, Rijeka 1895, str. 7.

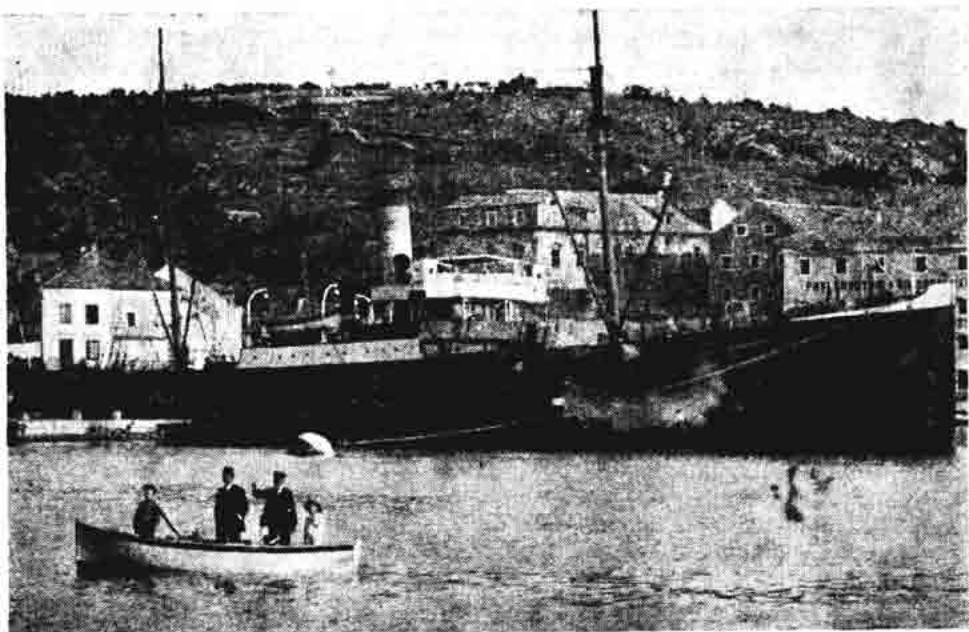
⁷⁶ R. F. Barbalic: Uloga Senja u izgradnji parobrodarstva male obalne plovidbe, Riječka revija 1962, br. 3—4, str. 127.

⁷⁷ Annuario marittimo za 1888. god, str. CLXII. — Pod »Hrvat« imao je tako odlične konstrukcijske i maritimne karakteristike da se zadržao u plovidbi skoro 40 godina.

⁷⁸ La Bilancia od 10. X 1874.

⁷⁹ La Bilancia od 7. IX 1872.

⁸⁰ La Bilancia od 7. IX 1872. Citat glasi: «... con gran concorso di passeggeri».



Sl. 8. — Parobrod u senjskoj luci oko 1900.

skog primorja.⁸¹ Ovaj pomorsko-prijevozni karakter zadržao je Senj kroz dugo godina kao centar i prirodno uporište jednog dijela banske Hrvatske, Senj je na svojim kulturno-prosvjetnim i privrednim institucijama značio ujedno i glas Hrvatske u općoj politici protiv prodiranja Mađara na more. U Senju je 1869. godine formirana Trgovačka i obrtnička komora, pokretač mnogih akcija za unapređenje privrede Senja i primorskog područja,⁸² koja je okupljala senjske privrednike i isticala ne samo ekonomske faktore gravitacijskog područja Senja, Krajine i Like, nego i povoljan geografski položaj produženja prometnica željezničke pruge Senj—Košare.⁸³ U Senju nadalje imaju svoj nastan mnoge veletrgovačke tvrtke (društvene i inokosne), koje su se poslovanjem bavile dugo godina. U Senj dolaze ne samo trgovci s područja Riječkog zaljeva (Pošćić, Marušić, Petričić, Šarinić), Dalmacije (Duboković, Polić), nego također iz Italije (Scarpa, Pagliarini, Gismano, Barilli, Tausani).⁸⁴

Već 1859. godine u Senju imaju sjedište četiri konzula (uglavnom počasna), a pred prvi svjetski rat senjski veletrgovac Ladislav Krajač počasni je konzul Grčke i Italije.⁸⁵ Spomenemo li da je učestvovanje senjskih pomoraca i privrednika na anketnoj konferenciji za sanaciju trgovačke mornarice na Rijeci 1886. godine bilo vidno izraženo,⁸⁶ istaknuli smo značenje koje se tada priznavalo pomorskoj privredi Senja.

»Parobrodarsko društvo Krajac i drugovi« brisano je iz registra društvenih tvrtka krajem 1890. godine,⁸⁷ kada su se nazirale konture fuzije s konzorcijem riječkog parobrodarstva »Švrljuga & Co.« Vjerojatno pod dojmom gubitka domaćeg parobrodarskog društva, grupa članova dosadašnjeg Kraja-

čeva konzorcija osniva pod kraj 1891. godine novo senjsko parobrodarsko društvo pod nazivom »Hrvatsko parobrodarsko društvo u Senju« koje se održalo do veljače 1894. godine.⁸⁸ U registru navedeni su Franjo Olivieri, Šime Vidmar, M. P. Pošćić kao ravnatelj, a Anton Devčić i Ivan Mladineo kao zamjenici. Premda je Društvo likvidirano u veljači 1894. godine, ono se stvarno pretvorilo u novo društvo pod nazivom »Hrvatska-primorska parobrodarska zadruga u Senju« koja je upisana u registar 28. veljače 1894, tj. istih dana kada je provedeno brisanje Hrvatskog parobrodarskog društva, a u ravnateljstvo zadruge birane su skoro iste osobe, koje su bile ravnateljima i članovima uprave likvidiranog Društva.⁸⁹ Hrvatska-primorska parobrodarska zadruga brisana je iz registra 16. lipnja 1897. godine.

Još jednom u času snažne protukuenovske političke psihoze na Primorju dolazi do izražaja broderski element privrede Senja.⁹⁰ Naime, 27. srpnja 1892. godine održana je u Senju osnivačka skupština novog parobrodarskog društva za obalnu plovidbu pod nazivom »Hrvatsko parobrodarsko društvo (na dionice) u Senju«, koje se ovaj put u senjskom brodarstvu najdulje održalo, do 1922. godine. Tada je fuzijom uklopljeno u Jadransku plovidbu. Među društvenim dioničarima i članovima uprave susrećemo ne samo senjske privrednike, nego i trgovce iz Novog, Karlobaga, Jurjeva, Like, pa i hrvatske privrednike iz Rijeke. Svrha je društva bila, da »parobrodarskom plovidbom trgovački i osobni promet te saobraćaj med gradom Riekom i lukama hrvatskoga Primorja do Karlobaga a i Paga (na istoimenom dalmatinskom otoku) prema potrebama i zahtjevom ovostranog pučanstva po mogućnosti promiče.«⁹¹ Paragraf 2. društvenih pravila predviđa čak da društvo »prema okolnostima i zahtjevima trgovine i osobnog prometa svoju plovidbu, na obližnje luke Istre i Dalmacije proširi.«

Svakako, senjsko parobrodarstvo, njegov razvoj, stagnacije i napredovanja te udio u privredi Hrvatskog primorja, Podgorja i senjskog zaleđa zanimljiv je fenomen njegova ekonomsko-gravitacijskog položaja u vrijeme kada je na ustuk rapidnom razvoju Rijeke i širenju njezina gravitacijskog položaja senjska privreda još uvijek sačuvala integritet svojeg obližnjeg gravitacijskog područja. Možemo reći da je ono ujedno i dokaz razvijene privredne svijesti i trgovačke dalekovidnosti ljudi koji su u tadašnjim prilikama preko senjske Trgovačke i obrtničke komore vodili brigu o stanju i razvoju privrede komorskog kodručja i koji su uz donekle dobru cestovnu vezu preko drevne Jozefinske ceste, još prije izgradnje riječke pruge, predlagali željezničku vezu Senja s banskom Hrvatskom.⁹² Pa i kasnije, problem izgradnje željezničke veze Senja s Karlovcem odnosno Bihaćem, pogotovo u doba predratne Jugo-

⁸¹ Kao protuteža plovidbenoj politici Krajačeva društva osniva se u Senju 1888. godine konzorcij Ivana Marušića koji nabavlja drveni pbd. »Senje«. Konzorcij se nije dugo održao (Vl. Sl. Olivieri: O. c., str. 3).

⁸² Tijan: O. c., str. 40. — Napominjemo da su akcijom Trgovinsko-obrtne komore u Senju propisane i izdane 1891. godine lučke uzance za senjsku luku.

⁸³ Dr. I. Krajač: Senj, Zagreb 1940. — Preštampano iz Ličkog kalendara za 1940, str. 7.

⁸⁴ Prema podacima iz »Registra za tvrdke društvene« i »Registra za tvrdke inokosne« (naprijed citiranih) pod brojem 59 i 60.

⁸⁵ *Annuario marittimo unherese* za 1913. god., str. 130—131.

⁸⁶ *Processi i verbali* o. c. str. 3 — Konferenciji su od Senjana prisustvovali Mijo Banjanin upravitelj Lučke kapetanije, Ivan Marušić veletrgovac, pom. kapetan i brodovlasnik, te Šimeon Vranvczany, brodovlasnik i posjednik.

⁸⁷ Registar za tvrdke društvene, str. 25.

⁸⁸ Registar za tvrdke društvene, str. 34.

⁸⁹ Registar za tvrdke društvene, str. 36.

⁹⁰ R. F. Barbalić: O. c., str. 131.

⁹¹ Registar za tvrdke društvene, str. 50.

⁹² Zv. Jelinović: *Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*, Zagreb 1957, str. 83.

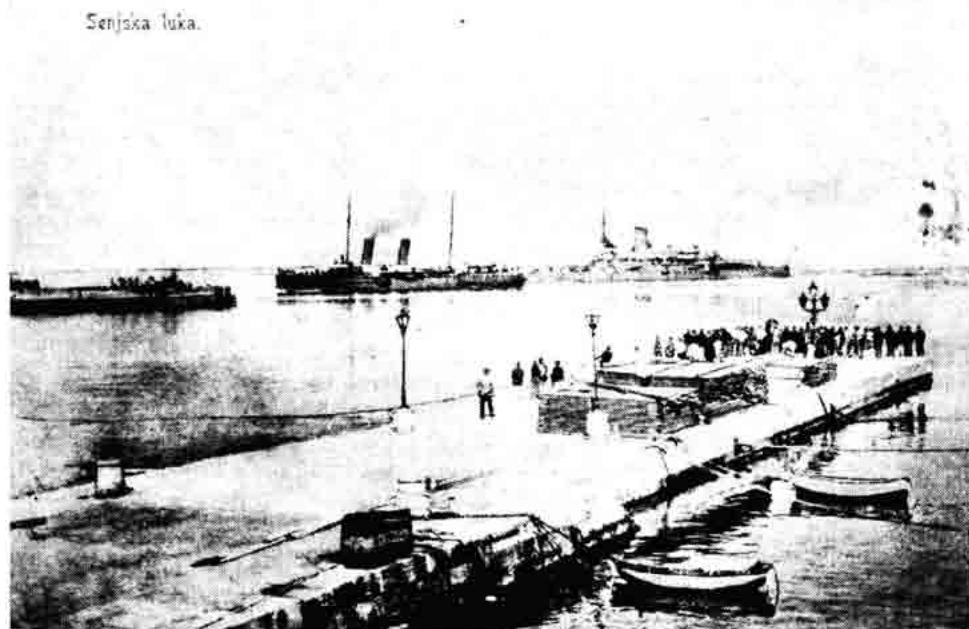
slavije, postavljalo se kao ekonomski opravdan u stvaranju sjevernojadranskog željezničkog čvorišta. U perspektivi današnjice ova se pak uloga privrednih senjskih krugova u to vrijeme ne može mimoići i mora se istaknuti. Da je tada senjsko brodarstvo bilo značajan faktor privrednog položaja Senja i Podgorja, možemo potkrijepiti uvidom u statističke podatke o stanju brodarstva u svim kategorijama plovidbe do prvog svjetskog rata.⁹³

Tako nam statistički podaci donose za Senj za razdoblje od 1879. do 1917. godine slijedeću sliku: (Tabla I)

Statistički podaci za luke Karlobag, Jablanac, Stinicu, Starigrad, Kladu, Jurjevo i Lukovo u gore navedenom razdoblju pokazuju nam Tabla II.

Analiziramo li stanje brodarstva u Senju vidimo da je ono u maloj obalnoj plovidbi ispočetka dosta jako s tendencijom polaganog opadanja brojem i tonažom. Neposredno pred Prvi svjetski rat senjski brodovi male obalne plovidbe na jedra pokazuju brojem i tonažom vrlo jaki pad. Naprotiv brodarstvo u Karlobagu i Jablancu dosta je jako, pogotovo u Karlobagu, jer je odraz pomorsko-privredne orijentacije malih zaseoka južno od Karlobaga do dalmatinske granice uz morsku obalu (Lukovo Šugarje, Došeni, Devčići, Barić Draga);, koje je škrtost krša i goleti nagnalo na more i pomorske prijevoze. Zanimljivo je da je u predratnim godinama do svršetka Prvog svjetskog rata u porastu bilo brodarstvo u Karlobagu i Kladi.

Parobrodarstvo pak male obalne plovidbe u Senju pokazuje baš u statističkim podacima i tabelama izrazito dva oštro odvojena odsjeka: prvi do 1891. godine, tj. razdoblje parobrodarstva »Senjskog brodarskog društva«



Sl. 9. — Austro-ugarski ratni brodovi pred senjskom lukom oko 1909.



Sl. 10. — Lukovo, snimak od zapada, oko 1920.

odnosno Krajačeva konzorcija, i drugi od 1902. godine, tj. razdoblje tehnički opremljenijih i modernijih parobroda »Hrvatskog parobrodarskog društva«.

Brodarstvo male obalne plovidbe u Senju i podgorskim lukama doživljuje u razdoblju između dva rata snažan obrat. Možemo reći da je u to vrijeme pred neposrednim unutrašnjim vodama Senja i Podgorja bila povučena državna granica između tadašnje Jugoslavije i Italije, koja je privredni proces izmjene dobara znatno poremetila. Osim toga, brodovi male obalne plovidbe iz Senja i Podgorja nailaze na oštru konkurenciju većih i snažnijih brodova male obalne plovidbe iz Italije, jer talijanski brodovi prevoze drvo i drvene preradevine iz Senja i podgorskih luka u talijanske jadranske luke, a istodobno uživaju indirektnu protekcionističku povlasticu koje, naprotiv, pred ratna Jugoslavija za drvene brodove male obalne plovidbe nije uvodila.⁹³ Senjski i podgorski brodari i pomorci kubure, počinju u ranoj mladosti ploviti na domaćim bracerama i na nekom trabakulu, a listom se upošljavaju kao mladići i ugljenari na brodovima Jadranske plovidbe. Doba je to ujedno kada se u brodarstvu male obalne plovidbe pojavljuju i prvi pomoćni motori MAN, Deutz 8—10 KS, tek toliko da pokrenu jedrenjak u tišini ili da se koristi pri uplovljavanju u luku. Doba je to koje je primjenom mehanizacije na jedrenjacima u pomorsko-upravnoj praksi pronašlo novi termin broda — »jedrenjak s pomoćnim motorom«. Doba je to kada mehanizacija još nije ovladala brodarstvom male obalne plovidbe i kada postoji oštra granica između čeličnih brodova i drvenih brodova, između još uvijek ekonomičnih jedrenjaka u prijevozu privrednih dobara morem.

Statistički pregled stanja brodarstva male obalne plovidbe Senja i podgorskih luka za razdoblje od 1926. do 1939. pokazuje nam slijedeće stanje⁹⁴ statističke tabele (Tab. III i IIIa).

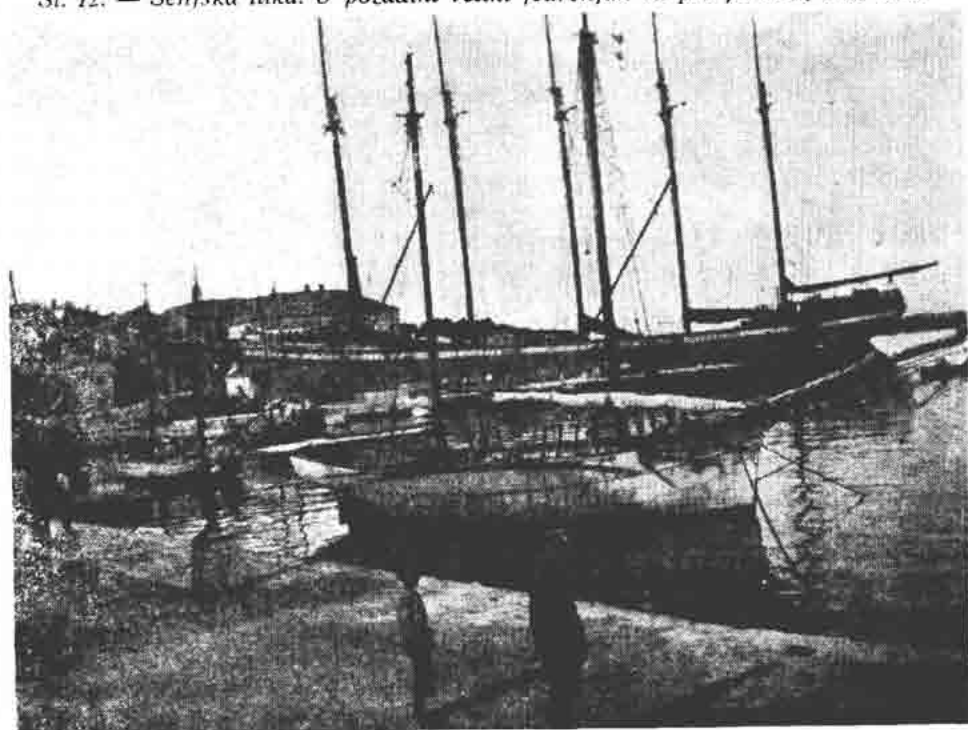
⁹³ Obje tabele sastavljene su na temelju podataka iz *Annuario marittimo* od 1880. do 1890. a iz *Annuario marittimo ungherese* od 1892. do 1918. godine.

⁹⁴ Jure Tičak: *Organizacija pomorskog kredita*, Jugoslavenski pomorac 1933, br. 15—16, str. 4.



Sl. 11. — Starigrad kod Senja, snimak s juga.

Sl. 12. — Senjska luka. U pozadini veliki jedrenjak sa pet jarbola, oko 1925.



Analiziramo li stanje brodarstva, vidimo da je ono u Senju nakon prvog svjetskog rata doživjelo znatan porast. Tendencija porasta bezuvjetno je uvjetovana ponovnim oživljavanjem tržišta drvnih produkata i odlukom nekih senjskih trgovaca da nabavljaju brodove.⁹⁶ Zanimljiv je pak porast brodarstva male obalne plovidbe Karlobaga, koji je u petnaest godina porastao brojem i tonažom za skoro 100%. Stacionirano je brodarstvo Lukova Šugarja, Barić-Drage i Klade, dok Starigrad pokazuje znatan pad.

Nema sumnje da je stanje brodarstva male obalne plovidbe iz Senja i podgorskih luka u razdoblju između dva rata bilo odraz privrednih prilika i mjera koje su nastajale u tadašnjoj Jugoslaviji. Kriza nakon 1929. godine, pa posljedice ekonomske blokade Italije kad je buknuo abesinski rat 1935. godine, odražavale su se na prilike brodarstva male obalne plovidbe ovih predjela naše obale, koja su stoljećima bila okrenuta moru i od mora crpila svoju dobit. Pri razmatranju stanja brodarstva u Senju i u podgorskim lukama potrebno je ujedno osvrnuti se na promet Senja u doba između dva rata. Nakon stagnacije, stvorene novoformiranom granicom, jačanjem Sušaka kao protuteže odcijepljene Rijeke, Senj i podgorske luke zadržavaju ipak znatan promet drvnih produkata. Nije to napredak ni vraćanje na stara tržišta, ono je — možemo reći — u razmjerima privrednog položaja Sušaka i luka Hrvatskog primorja ipak u optimalnom položaju. Senj je 1924. godine izgubio svoju Trgovinsko-obrtnu komoru, koja se ujedinila sa zagrebačkom komorom, izgradnjom Ličke pruge 1925. propada i posljednja nada dobivanja spoja na riječku prugu,⁹⁷ te Senj počinje životariti u sjeni naglog razvoja Sušaka. Ipak promet koji je senjska luka imala u razdoblju između dva rata ukazuje na poboljšanje prometa sa zaleđem. Tako nam statistika prometa u Senju od 1925. do 1939. pokazuje ovakvo stanje.⁹⁸

Godine	Promet sa tuzemstvom			Promet sa inozemstvom		
	uvoz tona	izvoz tona	ukupno tona	uvoz tona	izvoz tona	ukupno tona
1925.	1.880	4.900	6.780	1.135	5.800	6.935
1926.	2.732	3.684	6.416	18	16.888	16.906
1927.	3.574	4.615	8.249	706	14.606	15.312
1928.	3.625	3.316	6.941	—	12.615	12.615
1929.	4.010	7.476	11.486	—	6.713	6.713
1930.	3.833	3.224	7.057	—	10.590	10.590
1931.	3.283	3.146	6.429	—	10.756	10.756
1932.	2.372	3.787	6.159	—	10.086	10.086
1933.	2.335	3.814	6.149	—	12.031	12.031
1934.	2.960	3.598	6.558	—	13.919	13.919
1935.	2.567	3.656	6.223	12	9.546	10.558
1936.	2.575	3.001	5.576	—	2.594	2.594
1937.	2.364	4.173	6.537	—	10.274	10.274
1938.	2.668	5.127	7.795	—	15.496	15.496
1939.	2.256	5.140	7.396	—	17.319	17.319

⁹⁶ Tabela je izrađena na temelju podataka stanja jugoslavenske trgovačke mornarice objavljenih u Pomorskim godišnjacima od 1926. do 1940. godine. Napominjemo da se od 1937. godine tonaža iskazuje u BRT, a ne kao do tada u NRT.

⁹⁷ Godine 1925. trgovac Rivošecchi nabavlja pelig »Ambroz Nikola«, trgovac Juraj Tićak 1923. godine nabavlja loger »Nestor«, a 1929. loger s pomoćnim motorom »Merkur« (prema podacima iz upisnika male obalne plovidbe Lučke kapetanije I reda na Sušaku).

⁹⁸ Jelinić: O. c., str. 124.

⁹⁸ Tabela je sastavljena na temelju podataka iz Izvještaja Trgovinsko-obrtne komore za 1926. godinu, statističkih pregleda Pomorskog godišnjaka od 1929. do 1939-40. te Pomorske statistike kraljevine Jugoslavije za 1939. godinu (izdanje Trgovinsko-industrijske komore u Splitu).



Sl. 12a. — Pogled na mjesto i luku Jablanac, oko 1935.

Apstrahiramo li konstantni promet sa tuzemstvom, u oči nam pada daleko jači promet s inozemstvom, i to prvenstveno u izvozu. Radi se dakle ovdje o izvozu drva i drvnih preradevina, koji u godinama krize, a pogotovo u doba ekonomskih sankcija protiv Italije, znatno opada. Promet je senjske lučke u to doba stacioniran i on je u Hrvatskom primorju nakon Sušaka najjači.

Presjek pomorske trgovine i brodarstva u Senju i Podgorju kroz prošlost pokazuje nam sliku jednog primorskog kraja koji je pod teškim uvjetima veze sa zaleđem pokazivao tendenciju formiranja brodarstva male obalne plovidbe, prvotnih oblika vlasništva koje se u tom obliku zadržava nepromijenjeno kroz vijekove.

To je, konačno, kraj koji je stoljećima slovio kao pasivan, kraj koji je stoljećima bio na poprištu sudara i sukoba, kraj koji je kroz dugi period opskrbljivao drvom iz velebitskih šuma, a kasnije svojeg ličkog i krajiškog gravitacijskog područja dosta veliko tržište na Zapadu. To je konačno i kraj krkt zemljom i agrarnim prirodom koji je usmjerio živalj prema moru, uputio ga da se spusti niz obronke Velebita do mora i da tu crpi privrednu dobit iz mora. Podgorac je poznat kao vrstan pomorac, tih, miran i radin, a nada sve privržen moru kojemu se još i danas posvećuju generacije mlađih.

Htjeli bismo stoga da presjek povijesnog kretanja brodarstva i pomoraca u Senju i Podgorju bude samo reljef čovjeka i njegove borbe za život, čovjeka koji je s ovim kršem srastao, uz ovaj krš rastao i ispisao neistražene stranice povijesti pomorstva jednog primorskog područja. A taj presjek traži da se ono još dublje istraži i prouči kako bi se generacije što dolaze upoznale historijskom činjenicom povezanosti senjskog i podgorskog življa s morem.

Zusammenfassung

DAS SCHIFFFAHRTSWESEN IN SENJ UND PODGORJE IN DER VERGANGENHEIT

von RADOJICA BARBALIC

Der Autor hebt zu Beginn seiner Abhandlung hervor, dass sich das Seewesen Senjs und des Podgorje in der Vergangenheit in erster Linie in Form der Ausdehnung des Handels vom Landesinneren und dem Hinterland her manifestierte. Das bezeugen bereits in alten Zeiten entwickelte, südlich von Senj und Karlobag gelegene Seestädte und Häfen, aus denen zweckentsprechende Strassenverbindungen über den Velebit ins Landesinnere führten. Sie stellten tatsächlich die Strassenverbindung Japods und Liburns dar, die Verbindung vom Jantarweg und späterer römischer Wege zur unterdonauischen Niederung. Trotzdem ist die Geschichte des Seewesens im Gebiet Senj bis zu den äussersten Grenzen des Podgorje bis heute noch nicht gänzlich erforscht. Sie basiert lediglich auf indirekten Rückschlüssen aus Betrachtungen archäologischer Funde und erhalten gebliebener archivalischer Fundusse Dubrovniks und Kotor's, ferner auf historischen Betrachtungen von Städten an der Appeninküste der Adria und den ersten frühen seewirtschaftlichen Verbindungen Senjs und des Podgorje mit diesen Wirtschaftszentren.

Der Autor hebt hervor, dass eins der wesentlichen und bedeutenden Dokumente zur Anschaulichkeit der Entwicklung des Seewirtschaftswesens Senjs das 1388 sanktionierte Statut der Stadt Senj ist. Dieses Statut, dessen juristische Formulierung grundsätzlich vom Vinodoler Gesetzbuch abweicht und den Charakter konstitutiver Normen hat, enthält eine Vielzahl von Anordnungen zum Regulieren von Handel Seeverkehr und Elemente aus der Seewirtschaft und -verwaltung im Senjer Gebiet. Ein weiteres Zeugnis besteht darin, dass die an die Stadt zu leistende Hauptsteuer in diesem Statut mit der Norm »tergouina« (Handel) formuliert ist.

Ein Beweis, dass der Seehandel hier schon im 13. Jahrhundert entwickelt war, ist auch das Bestehen des katalonischen Konsultats in Senj; ferner bestanden bereits starke Seehandelsverbindungen Dubrovniks mit Senj. Interessant ist die Tatsache, dass am Ende des 13. Jahrhunderts die Republik Venedig ihr Konsulat in Senj gründete, das über eine Reihe von Jahren hinaus bestand.

Der Autor führt gleichzeitig notarische Akten aus dem 15. Jahrhundert aus dem Buch des Rijekaer Notars de Renno an, in denen von der Seewirtschafts- und Seeverkehrstätigkeit Senjs die Rede ist. Einen jähen Umschwung aller Formen der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Tätigkeit der Stadt Senj bringt die Ausdehnung der türkischen Obermacht im unmittelbaren Hinterland Senjs und des Podgorje mit sich, ferner das Entstehen der Militärstützpunkte der Uskokon in Senj. Auch nach Abzug der Uskokon aus Senj kommt seine Tätigkeit und auch die des Podgorje im Seewesen und auf dem Gebiet der Wirtschaft Jahre hindurch nicht stärker zum Ausdruck, im Gegenteil, sie kommt fast gänzlich zum Erliegen. Erst nach Abschluss des Karlovacer Friedens 1699 kann man von einem langsamen Aufleben der Wirtschaftsverbindungen Senjs und des Podgorje mit dem Hinterland und als logische Folgerung daraus mit den »überseeischen« Seehandelszentren sprechen. Hierzu haben wesentlich von der Vojna Krajina (»Militärgrenzgebiet«) durchgeführte Massnahmen ökonomischen und wirtschaftlichen Charakters beigetragen.

Verbindungen Dubrovniks und Süddalmatiens mit Senj werden abermals ins Leben gerufen und die Verbindungen Senjs mit appeninischen Städten an der Adriaküste erneut gestärkt. Mit der Ausrufung der Seeschiffahrtsfreiheit und Einführung des Merkantilismus durch den Wiener Hof zu Beginn des 18. Jahrhunderts werden in Senj und dem Podgorje neue Massnahmen zur Erweiterung des Handels und Seeverkehrs fühlbar. Bereits in der Hälfte des 18. Jahrhunderts überragt der Entwicklungsstand der Seewirtschaft Senjs und des Podgorje den von Rijeka und Bakar. Zu dieser Zeit wirkt einer der Stärksten Schiffseigentümer und Seehändler Marko Susanni in Senj. Ihm ist es zu verdanken, dass der Bau der sog. Josephinenstrasse über Vratnik nach Karlovac ins Leben gerufen wurde.

Die Industrierevolution wirkte sich auch auf die Seewirtschaft Senjs und des Podgorje aus. Erst 1874 wurde die Vojna Krajina aufgehoben, aber schon zu dieser Zeit gab Senj den Anstoss zu vielen Neuheiten auf dem Gebiet der Wirtschaft und des Seeverkehrs. Im Jahre 1870. gründet Senj seine Schiffahrtsgesellschaft, 1872 baut es nicht nur sein erstes Dampfschiff »Hrvat«, sondern leitet auch die ständige Küstenlinienschiffahrt in die Wege und gründet eine Handelskammer, die das Gebiet der Rijekaer Gespanschaft, des Kroatischen Primorje und des Podgorje umfasst.

Der Autor führt weiterhin Angaben über den Verkehr im Senjer Hafen an, zu dem die Geschäftstätigkeit der Senjer Handelshäuser und dalmatinischer Händler, die sich in Senj niederliessen (Krajač, Bontić, Olivieri, Vranjicani, Vlahović, Duboković, Didolić), wesentlich beitrug.

Durch den Bau der Eisenbahnlinie als Verbindung des Hinterlands mit den Seehäfen erludet der Verkehr Senjs im Jahre 1862 mit der Übergabe der Eisenbahnstrecke Sisak—Zidani most an den öffentlichen Verkehr den ersten Rückschlag, da bis zu dieser Zeit Senj Schwerpunkt des öffentlichen Verkehrs war, dieser nun aber eine Umlagerung nach Trst erfuhr.

Die Depression des Senjer Seehandels wurde ausserdem durch die Orientierung Budapests auf Rijeka und durch den geradezu energisch betriebenen Ausbau Rijekas und seines Hafens als einzigen Ausgang zum Meer — als Ziel der Wirtschaftspolitik der ugarischen Seite der Zweihelienmonarchie — bestärkt, um sich auf diese Weise von der Abhängigkeit von Trst, das zu jener Zeit ein österreichischer Hafen war, zu befreien.

Obwohl der Seehandel in Senj bis zu Beginn des ersten Weltkrieges stagnierte, erhielt er sich dennoch am Leben und befand sich, im Verhältnis zur Anziehungskraft des Hinterlandverkehrs, in einer optimalen Lage.

Auch im Zeitraum zwischen den zwei Kriegen kann das Fortbestehen des Schiffahrtswesens Senjs und des Podgorje nicht negiert werden, obwohl nun Sušak innerhalb neuer Staatsgrenzen jene Rolle übernahm, die bisher von Rijeka getragen worden war.

1924 wurde die Handelskammer in Senj aufgelöst. Ihren Wirkungskreis übernahm die Zagreber Handels-Industriekammer, die über ihre Niederlassung in Sušak die Geschäftsführung für Sušak, Bakar, Senj und andere Häfen des Kroatischen Primorje und des Podgorje übernahm.

Der Autor führt Angaben über den Verkehr Senjs zwischen den zwei Kriegen an und stellt fest, dass es sich in einer günstigen Lage befand. Das gilt besonders im Hinblick auf den Verkehr mit dem Ausland.

Abschliessend hebt der Autor hervor, dass gerade die See- und Wirtschaftslage Senjs und des Podgorje jenes Bild einer Landschaft anschaulich macht, die im Lauf ihrer hundertjährigen Tätigkeit schwere Krisen erlebte, an der Schwelle von Zusammenstössen und Zwiespälten — als Bolge von Kriegen und Verwüstungen — morphologischen und pedologischen Änderungen stand und der in gewissen Perioden die Bezeichnung »passive Gegend« beigegeben wurde. Trotzdem, es ist ein Durchschnitt durch den geschichtlichen Werdegang der Orientierung Senjs und des Podgorje auf dem Gebiet der Wirtschaft und des Seewesens, in dem der Träger des schweren Kampfes, eines beharrlichen Kampfes um das Leben, der mit dieser Landschaft verwachsene Mensch ist, Träger eines zähen Kampfes um die Lebensexistenz, geschlagen von Missgeschicken, die jahrhundertlang Generationen der hiesigen Bewohner begleiteten.

Godine		duga plovidba			velika obalna plovidba				mala obalna plovidba			
		broj	RT	čl. pos.	broj	RT	čl. p.	KS	broj	RT	čl. p.	KS
1879.	jedro	7	3158	75	3	337	19	—	39	737	125	—
	stroj	—	—	—	—	—	—	—	2	113	-1	50
1883.	jedro	3	805	23	2	260	12	—	37	764	124	—
	stroj	—	—	—	—	—	—	—	3	124	20	62
1884.	jedro	1	371	9	1	378	8	—	34	783	115	—
	stroj	—	—	—	—	—	—	—	4	181	24	96
1886.	jedro	—	—	—	1	378	8	—	34	755	116	—
	stroj	—	—	—	—	—	—	—	4	181	24	96
1887.	jedro	—	—	—	1	378	8	—	28	572	96	—
	stroj	—	—	—	—	—	—	—	4	181	24	96
1889.	jedro	—	—	—	1	—	—	—	5	336	39	165
	stroj	—	—	—	—	—	—	—	13	597	59	—
1892.	jedro	1	664	11	—	—	—	—	2	47	12	48
	stroj	—	—	—	—	—	—	—	11	453	49	—
1895.	jedro	1	664	11	—	—	—	—	—	—	—	—
	stroj	—	—	—	—	—	—	—	15	471	60	—
1898.	jedro	1	664	11	—	—	—	—	—	—	—	—
	stroj	—	—	—	—	—	—	—	15	489	66	—
1901.	jedro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	stroj	—	—	—	—	—	—	—	6	158	14	—
1911.	jedro	—	—	—	—	—	—	—	4	254	34	220
	stroj	—	—	—	—	—	—	—	5	121	13	—
1912.	jedro	—	—	—	—	682	15	120	4	254	34	220
	stroj	—	—	—	—	—	—	—	4	53	9	—
1913.	jedro	—	—	—	—	682	15	120	4	254	33	220
	stroj	—	—	—	—	—	—	—	4	53	9	—
1914.	jedro	—	—	—	—	682	15	120	4	254	33	220
	stroj	—	—	—	1	—	—	—	4	53	9	—
1915.	jedro	—	—	—	—	682	15	120	4	254	33	220
	stroj	—	—	—	1	—	—	—	4	53	9	—
1916.	jedro	—	—	—	—	682	15	120	3	195	26	197
	stroj	—	—	—	1	—	—	—	2	31	6	—
1917.	jedro	—	—	—	—	682	15	120	3	195	26	197
	stroj	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—

Tabla I. Statistički podaci o stanju brodrstva za Senj, od 1879—1917.

Godine	Karlobag			Jablanac			Stinica			Starigrad			Klada			Jurjevo			Lukovo			
	broj	RT	čl. p.	broj	RT	čl. p.	broj	RT	čl. p.	broj	RT	čl. p.	broj	RT	čl. p.	broj	RT	čl. p.	br.	RT	čl. p.	
1879.	35	340	102	23	178	56																
1883.	16	242	71	12	115	31	14	46	32													
1884.	19	284	59	9	109	26	12	42	27													
1886.	21	295	63	9	109	26	12	42	27													
1887.	23	49	29	26	360	75	8	100	24													
1892.	31	313	86	3	47	10	5	41	11													
1895.	43	346	93	4	46	9	3	19	6													
1898.	60	472	123																			
1901.	50	452	74																			
1911.	34	270	45	3	23	4				4	35	8	6	58	11	4	201	13	3	29	5	
1912.	36	291	51	3	23	4				3	29	6	9	93	16	3	101	9	3	29	5	
1913.	42	346	61	3	23	4				2	19	4	9	93	16	3	102	9	3	29	5	
1914.	42	346	61	3	23	4				2	19	4	9	93	16	3	102	9	3	29	5	
1915.	42	346	61	3	23	4				2	19	4	9	93	16	3	102	9	3	29	5	
1916.	42	346	61	3	23	4				2	19	4	9	93	16	3	102	9	3	29	5	
1917.	40	322	59	1	7	1				4	35	8	7	77	12	3	121	9	3	29	5	

Tabla II. Statistički podaci o stanju brodarstva: Karlobaga, Jablanca, Stinice, Starigrada, Klade, Jurjeva i Lukova.

Godine		Senj				Jurjevo				Lukovo otočko Jablanac				Starigrad				Klada				
		broj	RT	čl. p.	KS	broj	RT	čl. p.	KS	broj	RT	čl. p.	broj	RT	čl. p.	broj	RT	čl. p.	broj	RT	čl. p.	KS
1925.	jedro	11	151	19	46	2	119	7	80	2	16	3	—	—	—	4	51	5	2	17	2	—
	stroj	1	7	2	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1926.	jedro	12	154	19	46	3	127	8	80	2	16	3	1	7	1	4	51	5	1	9	1	—
	stroj	1	7	2	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1928.	jedro	13	151	20	—	2	120	7	80	1												
	stroj	1	7	2	24	—	—	—	—	—												
1919.	jedro	13	151	20	—	2	120	7	80	1												
	stroj	1	7	2	24	—	—	—	—	—												
1930.	jedro	11	141	18	—	1	108	6	—	1												
	stroj	2	9	4	31	—	—	—	—	—												
1931.	jedro	9	95	17	—	1	8	1	—	—	7	1	1	7	1	4	51	7	1	9	1	—
	stroj	3	9	4	30	—	—	—	—	—	7	1	1	7	1	4	51	7	1	9	1	—
1932.	jedro	11	79	15	—	1	8	1	—	—	7	1	—	—	—	4	51	7	1	9	1	—
	stroj	2	9	4	31	—	—	—	—	—	—	—	1	7	1	4	33	6	1	9	1	—
1933.	jedro	8	92	13	—	—	—	—	—	—	7	1	+	—	—	3	37	5	1	9	1	—
	stroj	2	9	4	31	—	—	—	—	—	7	1	+	—	—	3	33	5	1	9	1	—
1934.	jedro	6	81	10	—	1	9	1	—	1	7	1	1	8	1	3	33	5	1	9	1	—
	stroj	2	9	4	31	—	—	—	—	—	7	1	2	11	4	3	33	5	1	9	1	—
1935.	jedro	5	62	9	—	1	8	1	—	1	12	1	1	3	1	2	27	3	1	11	2	16
	stroj	2	9	4	31	—	—	—	—	—	12	1	1	7	1	2	27	3	1	11	2	16
1936.	jedro	5	62	9	—	1	8	1	—	1	12	1	1	7	1	2	27	3	1	11	2	16
	stroj	2	9	4	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1937.	jedro	6	93	11	15	1	10	1	—	1												
	stroj	1	16	2	24	—	—	—	—	—												
1938.	jedro	6	93	11	15	1	10	1	—	1												
	stroj	1	16	2	24	—	—	—	—	—												
1939.	jedro	6	93	11	15	1	10	1	—	1												
	stroj	1	16	2	24	—	—	—	—	—												

Nastavak brodarstvo male obalne plovidbe Senja i podgorskih luka
od 1925 do 1939. god.

Godine		Karlobag			Lukovo šugarje			Barić draga			
		broj	RT	čl. p.	KS	broj	RT	čl. p.	broj	RT	čl. p.
1925.	jedro stroj	13	97	17		5	43	8	4	35	5
1926.	jedro stroj	17	123	22		7	48	11	5	44	6
1928.	jedro stroj	17	123	22		7	48	11	5	44	6
1929.	jedro stroj	17	117	21		3	74	13	4	44	6
1930.	jedro stroj	18	121	24		9	74	13	4	34	4
1931.	jedro stroj	19	95	30		10	78	20	4	34	4
1932.	jedro stroj	19	136	26		10	78	14	3	25	3
1933.	jedro stroj	22	162	29		13	89	13	5	40	6
1934.	jedro stroj	20	143	22		12	85	12	5	40	6
1935.	jedro stroj	18	125	22		11	77	11	5	40	6
1936.	jedro stroj	18	125	22		11	77	11	5	40	6
1937.	jedro stroj	22	220	28	12	5	43	7	3	35	4
1938.	jedro stroj	22	220	28	12	5	43	7	3	35	4
1939.	jedro	20	211	25	11	5	43	7	3	35	4

Tabla III a. Statistički pregled brodarstva male obalne plovidbe od 1925—1939. Karlobag, L. Šugarje i Barić Draga.