

LUCIJAN KOS

PROMET I TRGOVINA – OSNOVA EKONOMSKOG RAZVITKA SENJA

Lucijan Kos
Zagreb

UDK: 339-656(497.13)
Izvorni znanstveni rad
Ur.: 1988-02-20

Na temelju brojne literature i vlastitih istraživanja autor daje geografski položaj Senja i analizira njegovu prometnu i trgovačku važnost tijekom prošlosti. Sagledava daljnji razvitak Senja i šire senjske okolice u novim ekonomskim uvjetima, ovisno o prometu i trgovini. Analizira stare i postojeće kopnene i pomorske veze Senja i unutrašnjosti te posebno analizira buduću jadransku auto-cestu sa svim njenim priključcima i poprečnim vezama s otocima i Podgorjem.

Stara Senia podno Vratnika – najniže gorsko sedlo na našoj obali obzirom na svoj povoljan geografski položaj imala je u drevnoj prošlosti važnu ulogu najznatnijeg naselja antičkog sjevernog Jadrana.¹⁾ Kao trgovinski centar spominje se već u IV. stolj. pr. n.e. kao naseobina Japoda i Liburna. Prvi historijski pisani spomenici poznaju stari Senj kao »portus Senites, Segniae« – luka Senonaca, senonskih Gala,²⁾ koja se je luka razvila kao prva jadranska tranzitna luka na izlazu rimskih cesta od Aquileje (Oglaj) via Vratnik, koje su išle jednim smjerom u pravcu Sisciae i Andautoniae,³⁾ a drugim smjerom u pravcu Jadere i Salone. Zbog plemenskih ratova liburnijsko-ilirskih plemena i nadošlih Rimljana, Senia je bila razorena, tako da je svaki život u njoj zamro.

II.

Početakom VII. stoljeća na ruševinama stare Seniae, ali bliže k moru izgrađeno je hrvatsko naselje Senj. Njegova luka zadobila je prirodnu važnost glavne luke istoimene županije, koja se je prostirala od Ledenica kod Novog do Stinice kod Jablanca. Prva pisana ri-

1. Prvobitno naselje nalazilo se je 1,5 km od današnjeg Senja prema unutrašnjosti podno Vratnika (698 m) – najnižeg i najbližeg k moru (osim riječnog prodora Neretve) gorskog sedla na našoj obali od Kopra do Bakra. Sedlo je udaljeno od mora samo 6 km zračne linije, cestom 14,5 km, a budućom jadranskom auto-cestom udaljenost od Senja do Vratnika iznosila bi 7,5 km usponom od 5%, odnosno do trase auto-ceste oko 12 km.

2. Nasuprot Senja na talijanskoj obali je luka Senigallia sjeverno od Ancone. Ovaj grad zvan i Sinigallia u provinciji Marche kao Sena-Gallia – sjedište senonskih Gala 283 st.e. osvojeno od strane Rimljana.

ječ o našem Senju datira iz 1115. god. kad župan Sergije sa svojim brodovljem osvaja Krk, Cres i Osor. Procvat Senja i kao grada »civitas« i kao luke »portus« pada u doba Templara, osobito za Frankopana u XIII – XV stolj., kada je postao glavna luka hrvatsko-ugarske staleške države, a time i najpovoljnija veza tog kraljevstva s prekomorskim susjedom Italijom – njenim autonomnim gradskim republikama Venecijom, Pisom i dr. Iz tog nam je vremena sačuvan i prvi statut grada – Statutum Segniae iz 1388 god., kasnije nadopunjavan,⁴⁾ koji sadrži niz povlastica u vezi razvoja pomorske trgovine – *commercialis civitatis maritimae Segniae*. Po odredbama ovog Statuta »ni plemić ni građanin senjski« ne plaćaju nikakvih daća kad prevoze robu morem...; ako imaju i svojih brodovlieh« ne plaćaju usidrenje u senjskoj luci – poznati *arboraticum*, *ancoraticum*. Senj nije živio samo od razmjene proizvoda s vlasitom okolicom za koju je izrađivao zanatske proizvode, a od nje primao prehrambene proizvode, već se je on bavio pomorskom i kontinentalnom trgovinom; u senjskoj luci su pristajali brodovi Rabljana, Zadrana, Trogirana, Dubrovčana i dr., ali i lađe Venecije,⁵⁾ Ankone, Bari-ai drugih talijanskih gradova. Brodovi Senjana bili su oslobođeni plaćanja lučkih pristojbi u Zadru, Splitu, Dubrovniku, Rovinju, Poreču i ostalim dalmatinskim i istarskim lukama, kao što su opet ovi bili oslobođeni od plaćanja takvih pristojbi u senjskoj luci.⁶⁾ Tokom cijelog srednjeg vijeka, Senj kao slobodna gradska općina predstavljala je u stvari pogodnu saobraćajnu vezu Like i zapadne Bosne s morem – Mediteranom i njegovim obalnim zemljama – Italijom, Francuskom, Grčkom i drugima. U Senj se je uvozila morskim putem sol, vino i razni industrijski i drugi proizvodi, a izvozilo iz njegova neposrednog zaleda drvo, žito, koža, meso i dr., što su pretežno prevozili senjski brodovi po zemljama Levanta i ostalog Mediterana.

III.

S e n j je sa Bakrom i Kraljevicom, a zatim i sa Rijekom – »locus Fluminis« živio i dalje kao »civitas, municipium« – gradska općina, a bio je i najvažnija »skela« prostrane pozadine; kasnije je tu ulogu Senj dijelio sa Bakrom, osobito nakon izgradnje prvih cestovnih prometnica prema unutrašnjosti, koje su građene u razdoblju od 80-tak godina XVIII. stoljeća. Tako je prva cesta zvana Karolinska cesta – Carolina,⁷⁾ građena 1726-35. god. u dužini od 106 km, a povezuje Karlovac, Vrbovsko, Ravnu Goru, Mrkopalj, Fužine sa Kraljevicom i Bakrom. – Druga je cesta Rudolfova – Rudolphina,⁸⁾ izgrađena 1779 go. u dužini od 137 km, a povezuje Karlovac, Vrbovsko, Ogulin, Jasenik i Drežnicu sa Novim. Kako ove dvije brdske, planinske ceste brojnim krivinama – zavojima nisu prometno zadovoljavale Senj – tu glavnu luku Hrvatskog primorja, to se je pristupilo izgradnji i treće takve Jozefinske ceste – Josephina⁹⁾ građena 1776-79 u dužini od

3. Danas selo Šćitarjevo pokraj Zagreba, podignuto na ostacima starog rimskog grada u kojemu je bujao život između 1-4 stolj. n.e.; spomen na *Andautonia*-u bit će sačuvan kao »arheološki« park.

4. 1468, 1640 i 1757 gdo.
Mažuranić, I., Statut grada Senja s uvodom, Zagreb, 1854
Magdić, M., Statut ... za Senj..., Zagreb, 1899.
Čulinović, F., Statut grada Senja, Beograd, 1934.

5. Matković, P., Trgovački ugovor republike mletačke, sklopljen sa knezovima senjskim godine 1408 i 1485 (Arhiv za povjestnicu jugoslavensku, Zagreb, Knj. VII/1863 str. 149-160).

6. Sačuvana je isprava iz 1257 god. o sporu dubrovačkih brodara i senjskih Templara u vezi oslobođenja plaćanja lučkih pristojbi u lukama Senja i Dubrovnika.

7. Nazvana po ženi austrijskog cara Karla VI, oca carice Marije Terezije.

8. Nazvana po nasljedniku prijestolja Rudolifu, sinu austrijskog cara Franje Josipa,

115 km, koja je iako planinskog značenja preko Velike i Male Kapele izbjegla nedostatke prvih dviju cesta, a ide od Karlovca (J. principium) u pravcu Duga Rese, Josipdola, Modruša, Jezerana, Brinja na Senj (J. finis) preko Vratnika – njegovog prijevoja (698 m) i kao takva predstavlja najkraću vezu Karlovca, odnosno Zagreba s morem. Po graditelju V. Struppi-u nazvana je i Struppieva J.c., a 54 god. po njenoj izgradnji pristupilo se je i p r v o j njenoj rekonstrukciji, koju je izveo J.K. Knežić u vremenu od 1833-43 (Knežićeva J.c.). Njena d r u g a rekonstrukcija s asfaltiranjem izvedena je za naših dana 80-tih godina tako, da je na relaciji Josipdol-Razvala-Jezerane skraćena za 5,5 km. Njena ukupna dužina od Senja iznosi do Karlovca 110 km, a do Zagreba 155 km. Ovu cestovnu udaljenost moguće je još skratiti izgradnjom 2 tunela preko Kapele i Vratnika na oko 135 km Senj-Zagreb čime bi, pored Rijeke, Senj postao d r u g a luka Zagreba.

Kako su troškovi transporta robe preko ovih cesta u pravcu Rijeke, koja je počela primati sve veće ekonomsko-prometno značenje bili razmjerno vrlo visoki, te se je pomišljalo da se Kupa do Broda učini »brodivom« – plovnom, a da se odatle izgradi nova na Rijeku, koja je postepeno zamjenjivala Senj. Ova nova komunikacija kombiniranog riječnog i kolskog puta bila bi znatno jeftinija od kolskog prometa robe na cestama za Senj, Novi, Kraljevicu i Bakar. Pomišljalo se je čak i na izgradnju podzemnog tunela Kupa-Bakarac (25 km) s ustavama. Kako nije bilo za to financijskih sredstava, to se je pristupilo 1804. god. gradnji nove, č e t v r t e ceste Rijeka-Karlovac Lujzinske ceste – Lujziane¹⁰⁾ u dužini od 141 km, i to preko Netretića, Vrbovskog, Skrada, Delnica i Grobnika. Cesta je građena od 1804-09 god. uz naknadnu rekonstrukciju izvedenu 1910. god., a izgrađena je po svim tadašnjim normativima suvremenih brdskih, planinskih cesta tako, da su njenim poslijeratnim asfaltiranjem 1954. god. izvršeni samo manji popravci na određenim dionicama (Vukova Gorica i dr.) skraćanjem dužine za oko 10 km. Kao što je ova treća cesta Jozefinska ispravila tehničke nedostatke prvih dviju Karolinske i Rudolfove, Lujzinska cesta ispravila je tehničke nedostatke Jozefinske ceste. Prema tome, današnja suvremena magistralna cesta Zagreb-Karlovac-Rijeka u stvari je korekcija stare Lujziane. Udaljenost od Rijeke do Karlovca iznosi 129 km, a do Zagreba 184 km.

Od svih ovih cesta, upravo Jozefinska cesta, zvana i »Senjska cesta« kao najkraća veza s morem, za oko 30 km kraća od ceste Zagreb-Rijeka, imala je i dalje u fazi kolskog prometa – kirijašenja, a i kasnije važnu ekonomsko-prometnu ulogu. Ona je i uvjetovala proširenje senjske luke,¹¹⁾ što je izveo njen prvi graditelj general Filip Vukasović; izgrađeni su bili i »Carski magazini«¹²⁾ za odlaganje građevnog i drugog materijla, te za njegovu

9. Nazvana je po austrijskom caru Josipu II (1741-90); sin M. Terezije, veliki reformator, oslobodio je seljake od kmetstva.

10. Nazvana je po Mariji Lujzi, drugoj ženi francuskog cara Napoleona I. Bonaparte; vrijeme Ilirskih provincija.

11. Kapaciteti luke Senj

– površina akvatorija ... 64.000 m²

– površina operativne obale 5.400 m²

– dužine oper. obale i gatova 711 m

– dubina oper. obale i gatova 3-6 m

– skladišta 8 odjela površine 13.000 m²

– skladišta 8 odjela obujam 4.000 m³

– dizalica kap. 1,

hidrant, kap 5 t/h

– plutača sa 2 sidra a 4000 kg, promer priveza 65 m/m,

– obalno svjetlo – na lukobranu/gatu sv. Ambroz izgr. 1872., crveno stalno, vidljivost 10 n/m,

– na lukobranu M. Art, izgr. 1880 god., bijeli bljeskovi 7 s, vidljivost 13 n/m,

– na gatu sv. Nikole, izgr. 1883 god., stalno zelene, vidljivost 4 n/m.

(P.G. za 1939/40, Beograd, 1940, str. 293, 29, 301 i 309,

P.G. za 1941/51, Beograd, 1952, str. 570,

G.P. za 1960/61, Beograd, 1962, str. 639 i 640),

sortiranje radi ukrcaja na brodove. Karlovac kao ishodište Josefinske i ostalih cesta sa mora je u to vrijeme, također važio kao prometno čvorište, a od 1777. god. bio je i slobodni kraljevski grad sa razvijenom trgovinom žita, drva i drugih proizvoda; u gradu su se razvili brojni zanati – lađarski i drugi cehovi. Na drugom kraju ovih cesta – Senj, Bakar i Kraljevica, te sve više rastuća Rijeka sačinjavali su našu jadransku »Hanzu«. I Senj je slovio kao slobodni i kraljevski grad još od 1640 god. – »Slobodni kraljevski Varass« uz Bakar i kasnije Rijeku; povlastice Senju potvrdio je 1785 god. ne samo Josip II, koji je jašući na konju uoči gradnje prošao budućom trasom Jozefinske ceste – već i kasnije je Senj ostao Slobodni kraljevski grad 1848. i 1872. godine. Dok su Bakrani i Kraljevčani više plovili, Senjani su više trgovali, tako da je Senj u XVIII stolj. bio glavna hrvatsko-ugarska, a zatim i austrijska luka. Tamo od 1824-62 god., gotovo pola stoljeća zlatno je doba Senja i senjske trgovine morem i kopnom. U njemu je i sjedište mletačkog konzula još od 1491 god., a pojedini talijanski gradovi imali su u Senju svoje predstavnike, kao što su Senjani u tim gradovima imali svoje predstavnike od uglednijih domaćih građana radi razvoja trgovine s Italijom, s Levantom, sjevernom Afrikom i drugima. U Senju osnovana je 1850 god. i Trgovinska i obrtnička komora, koja je kao Komorski ured takve zagrebačke Komore djelovala od 1926. god. dalje. Lučki promet Senja postigao je u 1862. god. najveći godišnji promet od preko 4500 brodova na jedra i paru s gotovo 130.000 tona roba, kakav promet nije nikada imao.

IV.

Izgradnja u Hrvatskoj prve željezničke pruge Zidani Most – Zagreb – Sisak 1. X. 1862. god. kao nastavak pruge Beč – Trst imala je cilj da hrvatsku privredu poveže sa austrijskom i da tako omogući ekspanziju austrijskog kapitala na Istok. Predstavnici Senja ojađeni teškim privrednim posljedicama ove prve naše željezničke pruge poslali su Hrvatskom saboru predstavku u kojoj, između ostalog, kažu: »Otkako se otvori ova željeznička pruga, propade negdašnja toli znamenita trgovina senjska..., od trgovine bordonala, dužica i ine robe, ... nije ostalo ništa. Ta pruga vodeća u Trst preuzela je trgovinu celoga primorja jadransko-hrvatskog..., namjesto dakle blagostanja negdašnjeg zavlada teško siromaštvo...«¹²⁾ I zaista sva je roba skrenula na pravac prema Trstu i Rijeci. Usporedimo li promet brodova i robe u senjskoj luci prije i poslije izgradnje željeznice, a naročito i nakon izgradnje željezničke pruge Karlovac – Rijeka 1873, to dobivamo ove odnose:¹⁴⁾

GODINA	Broj brodova u odlas. i dolas.	Roba (u ton.)
1862	4.536	127.159
1875	1.240	59.518

12. Carski magazini – skladišta za žito i sol, od 1873 god. za drvnu gradu. Svojom visinom bili su i zaštitnik »burobran« od jakih »refula« bure privezanim i usidrenim brodovima – jedrenjacima i parobrodima u luci. Danas su tu stambene zgrade. Pored ovih magazina u Senju je podignuta i tvornica jedara i konopa, škver za gradnju i popravak brodova i čamaca, 1873 god. osnovana je i Senjska štedionica.

13. Predstavka Senjana, podruprta od članova Hrvatskog sabora na sjednici od 19. IX 1868 god. Dnevnik Sabora Dalmacije, Hrvatske i Slavonije za godinu 1868-1871, Zagreb, 1884.

14. Izvještaj Trgovačke i obrtničke komore u Zagrebu za 1925, Zagreb, 1926, str. 285-288. Senj je tada imao 115 obrtnika, 87 trgovaca i 5 industrijalaca, te 5 novčanih zavoda (podaci za 1926 god.).

Ovdje vidimo da je promet brodova pao na gotovo 30%, a roba na 50% u odnosu spram ranijeg razdoblja – zlatnog doba Senja. Dok je ranije sol bila glavni uvozni artikal senjske luke, a žito i drvo glavni izvozni artikli, to je željeznica akceptirala sav promet ovih roba, tako da je Senj bio sveden isključivo na trgovinu drvom od ono malo krajiških šuma južno od Kapele. Što je na moru bila borba jedrenjaka i parobroda, to je ovdje bila borba cesta i željeznice. Željeznica kao nova tekovina, koja je promijenila oblike društveno ekonomskog života, pozitivno bi se odrazila i u Hrvatskoj da je bila vođena našom ekonomsko-prometnom politikom. Nisu Senjani zazirali od željeznice i okamenili svoje ceste, već su predlagali izgradnju željeznice u smjeru Senja i Hrvatskog primorja.¹⁵ Napredni Senjani major J.K. Knežić, projektant prve naše željeznice od Siska preko Petri-
nje, Gline, Topuskog, Bandinog sela do Senja htio je već 1838. god., dakle gotovo 35 godina prije, povezati zaleđe s našim morem. Da nije bilo odlučnog protivljenja i bozajni Mađara za Rijeku, a Austrije za Trst, gradnja ove željezničke pruge bi se i ostvarila. Ali iza Hrvatsko-ugarske nagodbe »karpica – corpus separatum«¹⁶) učinila je svoje. Senj je zamijenjen sa Rijekom, izgrađena je željeznička pruga Zagreb-Karlovac (53 km) 1865 god., a samo 8 godina kasnije i željeznička pruga Karlovac – Rijeka 1873 god. (176 km) kao dionica mađarske magistrale Rijeka – Budapest. Trgovina prema Rijeci je oživjela u interesu »Magyarország-a Mađarske, i to izvozom mađarskih agrarnih proizvoda i uvozom u Mađarsku industriju proizvoda iz prekomorskih zemalja. Ali gravitaciono područje ovih željezničkih pruga proširilo se je i na Hrvatsku – na njene luke i njihova zaleđa. Senj je tako bio »odbačen«, prestao je biti središte trgovine Hrvatskog primorja. U odnosu na Rijeku, Senj je sveden od nekadašnje Senjske Rijeke, Rijeke kod Senja na rang riječkog Senja, Senja kod Rijeke. Rijeka je tako ovim zahvatom željeznice i svoje umjetne luke premašila Senj kao svog starijeg brata.

Pored austrijskih i mađarskih težnji i Hrvatska i stara Jugoslavija rukovodeći se svojim ekonomsko-prometnim interesima nastojali su da izađu na Jadran pravcem, koji njima odgovara u smjeru Sušaka, Senja, Kraljevice i Bakra te Šibenika i Splita. Stoga je 1907. god. bila i predložena gradnja željezničke veze sa Senjom, i to relacija Senj – Ogulin u dužini od 65 km. Pošto su Mađari nastojali što više ojačati svoje ekonomske i političke pozicije u Rijeci, koja je postala njihova luka na Jadranu, to su pristali na izgradnju kra-
ka željezničke pruge od Škrpljeva do Bakra, čime su htjeli zadovoljiti težnje Hrvata. To je kasnije gubitkom Rijeke i njenim priključenjem Italiji između dva rata i izvršeno. Ali Senjani nisu ni dalje mirovali, između dva rata predlagali su gradnju željezničke pruge Vr-
hovine – Senj odnosno Bihać – Vrhovine – Otočac – Senj – Novi V. – Bakar (139 km)¹⁷). Ali ekonomsko-prometno povoljnija unaska pruga u pravcu Šibenika i Splita preko Knina omela je i ovaj projekt u vezi Senja.

Lučki promet Senja između dva rata uglavnom je stagnirao; luka je po kapacitetima svoje infrastrukture i obujma lučkog prometa brodova, robe i putnika spadala u srednje luke stare Jugoslavije. Poslije Drugog svjetskog rata, izgradnjom Jadranske magistrale; sve većim skretanjem prometa na cestovni, željeznički i zračni saobraćaj, kao i uslijed sve veće dotrajalosti i nerentabilnosti obalnog plovnog parka – linijskih parobroda u obalnoj

15. Vaniček, F., Uspomenica senjskog željezničkog odbora vrh hrvatsko-slavonskog željezničkog pitanja. Zagreb, 1862, – Senjsko-bihaćka željeznica, Senj 1889.
Jakić, A., Željeznica »Zemun-Rieka-Senj« (Obzor, Zagreb, br. 114/1863).

16. & 66 Nagodbe iz 1867 god. (»... separatum sacrae regni coronae adnexum corpus...«).

17. Hlavinka, V., Željezničke veze pristaništa Kvarnera sa osobitim obzirom na željeznicu Senj-Otočac-Plitvička jezera-Bihać. Senj, 1927, str. 31 sa pril.

i lokalnoj plovidbi – i lučki promet Senja, poput ostalih naših srednjih i malih luka, je u stalnom opadanju. Ovaj nam pregled prometa brodova, robe i putnika u senjskoj luci u razdoblju od posljednjih 60 godina, to i pokazuje:¹⁸⁾

GODINA	Brodovi		Roba (u ton.)	Putnici
	Broj u dolasku i odlasku	NRT (u 000)		
1925	2.400	197	13.715	21.416
1929	1.528	195	18.085	24.102
1934	1.798	241	20.482	28.867
1939	1.731	242	24.715	32.191
1953	1.931	201	28.265	52.415
1962	1.605	276	16.981	34.025
1971	1.443	255	21.277	42.111
1980	712	144	5.877	69.564
1985	241	39	–	32.926

Iz ovog pregleda vidimo, da je poslijeratni pomorski promet luke Senj u sve osjetljivijem padu; uvedeni su trajekti – »pokretne ceste« za prijevoz motornih vozila i putnika kao nastavak otočnih i obalnih cesta. Naše srednje luke, uključujući i Senj, nemaju više prometnu funkciju ranijeg intenziteta, pa im je stoga potrebno dati i nove sadržaje. Usporedimo li lučki promet Senja iz 1862. god. i lučki promet Senja iz 1962 god., dakle poslije 100 godina njenog razvoja, vidimo da je promet brodova pao na samih 35%, a robe čak na 13% (u 1985 god. lučkog prometa nije bilo, osim kamionskog na trajektu). Sve to kategorički zahtjeva da što prije provedemo revalorizaciju mora, obala i luka, a Senj ima za to niz prirodnih, prometnih i drugih uvjeta za objedinjavanje s v i h grana prometa, naročito pomorskog, kao i za što potpunije njihovo uključivanje u društveno-ekonomske tokove općine i subregije Senja, republike i cijele zemlje.

V.

Poslije Drugog svjetskog rata pristupilo se je ne samo elektrifikaciji željezničke pruge Zagreb – Rijeka, već i provođenju niza tehničkih novina te pruge. Ali sve veće potrebe za što efikasnijim prijevozom robe na relaciji i tako tehnički dotjerana željeznička veza postala je ovih zadnjih decenija »usko grlo« Riječke luke unatoč njenim stalnim suvremenim dotjerivanjima. Stoga se je i pristupilo izradi dokumentacije za izgradnju buduće ravnicaarske željezničke pruge Zagreb – Rijeka 25 km dugim tunelom ispod Risnjaka, kao i

18. Izvještaj Trgovačke i obrtničke komore u Zagrebu za 1926 god., Zagreb, 1927, str. 80 i 86, Pomorski godišnjak za 1934 god., Split, 1935, str. 211, 217 i 224, Godišnjak pomorstva i rečnog saobraćaja, Split, 1954, str. 273, 280 i 336, Godišnjak pomorstva SFRJ, Beograd, 1962/63, str. 377, 390 i 552, Saobraćaj i veze, Beograd 1963, 1974, 1981, str. 84 i 1987, str. 102,

izgradnji auto-cesta Zagreb – Karlovac – Rijeka. Novom željezničkom prugom u dužini od 146 km vožnja ekspresnim vlakom i auto-cestom u dužini od 153 km na relaciji Zagreb – Rijeka trajala bi oko sat i po.

U novim uvjetima suvremenog prometa i izgradnjom poslijeratne Jadranske turističke ceste – Jadranske magistrale Kopar – Pula – Rijeka – Senj – Zadar i dalje, Senj je već tada postao jedno od glavnih čvorišta te magistrale iz koje se odvaja najkraća cesta za Plitvička jezera (87 km), a asfaltiranjem stare Jozefinske ceste Senj – Karlovac – Zagreb s određenim korekturama kao najkraće veze Zagreba s morem, Senj je postao glavna raskrsnica u ovom dijelu Jadrana. Kad bi se još i uklonili nedostaci ove brdske, planinske ceste – njene krivine, usponi i sl., uklonila 4 raskršća sa željezničkom prugom i 1 industrijskim kolosijekom u istom nivou, a pogotovu kad bi se u daljnjoj perspektivi izgradio i tunel ispod Male Kapele (4600 m) i ove prometnice kao depadanse riječke auto-cesta podjednake udaljenosti, svake od oko 150 km. I jadranska magistrala, izgrađena neposredno iza rata s razmjerno nedovoljnim financijskim sredstvima i uslijed kratkoće vremena na ovom teškom terenu, kao i zbog nedovoljne propusne moći sa brojnim i ostrim krivinama i usponima postala je za suvremeni turistički promet već sada »usko grlo«, osobito na potezu Rijeka – Senj – Zadar.

VI

Sve veće potrebe suvremenog prometa, koje Senju obzirom na njegov povoljan geografsko-prometni položaj, omogućuju puni razvoj i njegove nove, pored saobraćaja i trgovine, – treće privredne grane tranzitnog i stacioniranog turizma, to je u planu da se izgradi suvremeni jadranski cestovni pravac – nova jadranska četverotračna auto-cesta, koja bi išla od Trsta na Rijeku, a otuda preko Crikvenice Vinodolskom dolinom i hrptom Like na Otočac, Gospić i dalje tunelom ispod Velebita na Lovinac s onu stranu Vratnika i Velebita. Izgradnja ove auto-cesta postavlja se kao *conditio sine qua non*. Ovdje postoje 3 varijante, a ona izabranom prebacivanjem na sjevernu, ličku stranu Velebita s izlazom na obalu na najpogodnijem mjestu kroz Velebit kod Lovinca; posadašnjom a g i s t r a l i uz isključenje zavoja gradnjom mostova, tunela i vijadukta, te ona koja bi prolazila s obalne strane v i š e u b r d o: Po ovoj varijanti, za koju su se već izjasnile sve primorske općine od Rijeke do Dubrovnika, trasa ove auto-cesta zaobišla bi brojne uvale i naselja na obali kojima prolazi sadašnja Jadranska magistrala, tako da bi bila kraća čak za 20-25% od postojeće. Pošto to predstavlja velik investicioni zahvat, koji prelazi naše financijske mogućnosti, to će nam biti nužno potrebna strana financijska pomoć. Za Jugoslaviju »21 stoljeća« taj je cestovni pravac u dužini od 850 km od Trsta do Titograda vrijedan po sadašnjim cijenama preko 6 mlrdi USA \$ (5 mln \$/km), a uz izgradnju autoceste Ljubljana – Zagreb – Beograd – Skopje, čime bi se zaokružio jugoslavenski cestovni prsten, – ovaj pothvat predstavlja glavnu okosnicu prometno – ekonomskog sistema Jugoslavije kao evropske zemlje. I zaista postoji veliki investicioni interes stranog kapitala (japanski, američki i dr.) za gradnju ove auto-magistrale, koja bi omogućila izravnu povezanost sa zemljama Srednjeg istoka i Azije, valorizirajući pri tome i cestovne prednosti Mediterana, zapadne i srednje Evrope. Stoga će biti potrebno uključivanje u tehnološku revoluciju, automatiku i informatiku, gdje će prometna sfera biti osnovni faktor povezivanja. Za jadransku auto-cestu treba što prije organizirati tim domaćih i stranih eksperata, koji će brzom akcijom objediniti sve dosadašnje spoznaje i izraditi potrebnu tehničku dokumentaciju, generalne i detaljne studije, koje će dati najpovoljnija rješenja. Nova ja-

dranska auto-cesta, iako se usvajanjem prve varijante upravo na potezu od Rijeke do Zadra udaljuje od obale Jadrana, prestaje biti u stvari »jadranska«, to će ona nužno zahtijevati izgradnju priključnih auto-cesta, koje će ići zaobilaznicama naselja Crikvenice, Novog V., Jablanca, Karlobaga, a osobito zaobilznice Senja čak i tunelom neposredno ispod Vratnika, ne više operativnom obalom luke u Senju, kao što je to pred 30-tak godina predlagao i stari Senjanin Dr Vuk Krajač,¹⁹⁾ to će nema sumnje ova nova prometnica upravo Senju već sadašnjoj raskrsnici donijeti niz novih prednosti, veću protečnost vozila i dr. Nije isključeno da će se sve te priključne ceste na jadransku auto-cestu od Crikvenice, odnosno Novog do Karlobaga na potezu od oko 100 km »slijevati« upravo na priključnu auto-cestu Senja. To iz razloga, što će ona biti locirana ne samo u sredini, već će i tunelom biti najbliža i najnižem prijevoju Vratnika.

Uočimo li pri tome i novu međuotočnu i obalno-otočnu »plavu magistralu«, koja će ići od Istre na Cres, Krk, Rab, Pag i dalje, to će i ova povezivati trajektne veze s unutrašnjošću. U ovako obogaćenoj cestovno-trajektnoj mreži, gravitaciono područje Senja obuhvaćat će na sjeveru trajektne relacije Crikvenica – Šilo (Krk) – 1,9 n/m, a na jugu Karlobag – Pag – 7 n/m, uključujući postojeće trajektne veze Senj – Baška – Lopar (Rab) – 13 n/m, Jablanac – Mišnjak (Rab) – 2,9 n/m, Prizna – Stara Novalja (Pag) – 2 n/m, te nove takve veze Valbiska (Krk) – Merag (Cres) – 4 n/m, Stara Baška – Lopar – 8 n/m, Senj – Vela Luka kod Baške – 5,5 n/m, Rab-Lun (Pag) – 4,3 n/m i dr.²⁰⁾ Izgradnja cesta na otocima – otočnih magistrala i priključnih cesta na obali, povezanih na Jadransku turističku cestu i budući takvu auto-cestu uz uvođenje novih trajektnih veza, hidroglišera i sl., u pravilu, na što kraćim relacijama otok-kopno i obr., te otok-otok, ukinute su stare linijske parobrodarske pruge, koje su povezivale obalna i otočna naselja, pretežno sa 1-2 putovanja tjedno. Znatno veća učestalost dnevnih putovanja u oba pravca, trajekti su pokazali ne samo veći intenzitet i rentabilnost, već i punu ekonomičnost. Tako 7 postojećih trajektnih veza i 5 planiranih u pravcu krka (Stara Baška-Lopar), Raba (Rab-Lun) i dr. pružit će veći priliv putnika i turista. motornih vozila u pravcu Senja koristeći njegove kopnene prometnice u pravcu Like, zapadne Bosne i ostalog zaleđa. Na moru-za južni dio Kvarnera, za Kvarnerić i Podvelebitski kanal, a na kopnu dogradnjom korigirane ceste Senj-Brinje-Josipdol-Karlovac-Zagreb, izgradnja buduće jadranske auto-ceste²¹⁾ uz postojeće ceste za Plitvice, za Zadar i za Rijeku, cesta Senj-Karlovac-Zagreb predstavljat će i dalje okomiti magistralni pravac iz zaleđa u pravcu mora i obr. ali uz određene njene korekture, naprijed iznijete. Pod normalnim uvjetima vožnje brskom, planinskom cestom udaljenost od 135-155 km Zagreb – Senj može se preći za 2 i po sata. U gravitaciono područje ove ceste ulaze i 3 priobalne općine Crikvenica, Senj i Gospić, 1 otočna općina Rab, te veći dijelovi općina Krk, Cres-Lošini, Pag i Zadar uz 7 općina zaleđa Ogulin, Titova Korenica, Karlovac i dr.

U postojećim prometno-ekonomskim uvjetima, Senj zahvaljujući svom povoljnom geografskom položaju na kopnu i moru – terramarique odigrat će ulogu glavnog čvorišta kopnenih, kopneno-pomorskih, ali i pomorskih pravaca, i to ne samo u turizmu – jednoj od perspektivnih privrednih grana ove subregije, a posebno senjske općine, već i u prijevozu robe morem preko luke iz svog proširenog zaleđa Like i zapadne Bosne. Senj će tako u novim uvjetima prijevoza robe morem postati jugoistočna depandansa (Pula će

19. Krajač, V., Savremeno vezivanje Kvarnerskog zaljeva sa zaleđem (Saobraćaj – Beograd, br 12/1951, str. 311-314).

20) Na našoj obali prvi trajekt m/b »BODULKA« 1.p. Rijeku (56 brt. 100 t tereta i 140 putnika) uveden je bio 12. IV 1959 god. na relaciji od 1,9 n/m Crikvenica-Šilo (Krk).

biti jugo-zapadna) buduće v e l i k e Riječke luke Podunavlja i ostale Srednje Evrope. Sve će se to ostvariti dovršenjem izgradnje prometnog pravca Dunav – Rajna; izgradnjom kanala Sava – Dunav, ravničarske željezničke pruge Rijeka – Zagreb i dovršenjem auto-ceste Rijeka – Zagreb (depadansa ove bit će rekonstruirana planinska cesta Senj – Brinje – Josipdol – Karlovac – Zagreb), te nove jadranske auto-ceste, što će sve još više pojačati čvorišnu ulogu senjskih prometnica u pravcu Rijeke, i Trsta, Zagreba i Siska, Zadra i Splita, te Kvarnerskih i Sjevero-dalmatinskih otoka. Povećanje robnog prometa Riječke luke od sadašnjih 19,6 mln t/god. (podaci za 1986. god.) na cca 30 mln t/god. u 2000 godini omogućit će i Senju, da se pored Pule, Bršice i Bakra uključi u taj brutto aktiviziranjem svoje dane »robno-mrtve« luke.

Senj u stvari predstavlja u svom historijskom razvoju počam od stare Seniae, pa preko luke i prvih cesta u pravcu unutrašnosti, sve do izgradnje jadranske magistrale, a naročito buduće jadranske auto-ceste uz formiranje »velike« Riječke luke, vidan kulturni spomenik stoljetnog ekonomskog razvoja grada i njegove subregije. Stoga je potrebno da u kontinuitetu vremena i prostora obratimo ovom stoljetnom gradu punu pažnju, za što postoji potpuno društveno, ekonomsko, političko i strateško opravdanje.

Zusammenfassung

Aufgrund der zahlreichen Literatur und eigener Forschungen gibt der Autor die geographische Lage Senjs an, und analysiert die Bedeutung des Senjer Verkehrs und Handels im Laufe der Geschichte. Er sieht die Entwicklung Senjs und seiner ausgedehnten Umgebung in neuen wirtschaftlichen Umständen, abhängig vom Verkehr und Handel. Ausserdem analysiert er alte und jetzige Land- und See-Verbindungen Senjs und des inneren des Landes. Seine Aufmerksamkeit ist der zukünftigen adriatischen Autostrade und allen ihren Anschlüssen und Querverbindungen mit den Inseln und dem Vorgebirge gewidmet.

21) – Auto cesta Zagreb – Rijeka – Trst, Zagreb, 1968.
Dravinski, D., »Morska cesta« lijepih želja (Vjesnik, Zagreb od 15. III 1987, str. 7)
Šilović, M., Priobalni auto-put (Nedjeljna Dalmacija, Split od 1. III 1987, str. 18).