

PRAVNO-EKONOMSKO ZNAČENJE MORA U VELEBITSKOM KANALU

Uvod

I.

Senj — stara rimska Senia — bio je uz Tersaticu najznatnije antičko naselje na sjevernom Jadranu. Kao pomorsko-trgovinsko središte i glavna tranzitna luka za unutrašnjost postoji već oko god. 1000 pr. n. e. kao »portus Senites« (p. Senia, Segniae) starih Japoda, Liburna i dr. Stara luka prostirala se poput fjorda 1,5 km duboko u unutrašnjost, a i današnja je smještena na dnu zaljeva koji počinje od Kraljevice, a završava kod Jablanca. Ovaj zaljev čini tzv. »Mali Kvarner« koji je zapravo u geografsko-prometnom pogledu sastavni dio Kvarnera — riječko-senjskog lučkog područja od rta Kamenjak u Istri do ušća rijeke Zrmanje. Oba Kvarnera imaju svoja središta — luke, gdje se more najdublje usjeklo u kopno, a to pogoduje dužem iskorištavanju plovidbe kao najjeftinijeg puta uz najpovoljniji prijelaz u neposredno zaleđe. Grad s lukom leži na kraju u duboku usjeku Senjske drage, a u podnožju sedla Vratnik (698 m), serpentinama udaljenom 14,5 km (zračnom linijom 7,5 km), tako da je to najkraći put između vapnenačkih grebena i Senjskog bila preko Otočca i Plitvičkih jezera do Karlovca (115 km) i Zagreba (157 km). Izuzme li se riječno korito Neretve na jugu i reljefna dolina između Čićarije i Snježnika — Postojnska vrata (609 m), na sjeveru, Vratnik predstavlja najblaže gorsko sedlo između naše obale i njenog zaleđa.

Pogodan geografsko-prometni položaj Senja bio je uzrokom da su se za nj otimali brojni osvajači, jer su mu luka i prijevoz morem davali posebno ekonomsko značenje. I stari Statut grada iz 1388. (nadopunjavan 1468, 1640 i 1757.) sadržavao je mnoge odredbe kojima se regulira pomorska trgovina. Tako su senjski građani »za svojih brodih« »bili oslobođeni u luci od plaćanja naknada za sidrenje i privezivanje (ancoraticum, arboraticum et sostaticum), a od stranaca se ubirala posebna lučka naknada (vectigal de peregrinis navi-bus) ukoliko nije postojala uzajamnost oslobađanja od plaćanja takve naknade (Dubrovčani i dr.).

God. 1469. hrvatsko-ugarski kralj Matija Korvin oduzima grad Frankopanima davši mu povlasticu kraljevskog slobodnog grada. Od tada je ova povlastica Senju kroz stoljeća potvrđivana (1640, 1869, 1871 i 1879.), a povremeno i oduzimana, dok mu nije god. 1885. posve oduzeta u korist Rijeke i Trsta. U tom razdoblju sve što je Senj značio po svojoj ekonomskoj snazi, značio je

kao pomorsko-trgovački grad (commercialis civitatis maritimae Segniae). Njegova burna prošlost, osobito za vrijeme uskoka, koji su vodili žestoke borbe protiv Mlečana i Turaka i ugrožavali njihovu dominaciju na moru od Kopra do Neretve, uzrokom je da je često i stagnirala pomorska trgovina Senja. Ali i tada se ovdje udružio »stari pomorski duh Senjana s vojničkim duhom došljaka«, tako da su pored malih uskočkih brodica »gripe« na vesla i jedra, senjske »fauste« — brzi brodovi niske i lake gradnje na jedra i vesla, a zatim i manji jedrenjaci s jednim jedrom (bracera) ili sa 2 jedra (trabakuli, logeri, kuteri i sl.) razvili znatnu pomorsku trgovinu. God. 1780. u Senju je djelovala i nautička škola za odgoj pomoračkog kadra. God. 1759. Senj je imao oko 40 većih i manjih jedrenjaka, a god. 1852. imao je od toga 7 jedrenjaka duge i velike obalne plovidbe. »Brodarstvo je u svih državah, koje imaju more, vrielo bogatstva. I Primorje naše je iz toga vriela crpilo bogatstvo svoje...«¹ Međutim, kad je samih 10 godina kasnije, god. 1862., izgrađena željeznička pruga Sisak—Zidani Most, senjska trgovina žitom i industrijskom robom skrenula je prema Trstu, a promet drvom zadržan je u Senju zbog blizine šuma. »Odkuda bijaše... vlak prometu predan, od onoga dana izčeznuo je... i posljednji trag jednom bujne trgovine, ... luka (Senj) je prazna, isto tako u Bagu (Karlobagu)...., samo u Senju, ... uzdržalo se je nešto trgovine...«¹

Uoči gradnje ove prve željeznice u pravcu Jadrana izgrađene su bile i 3 cestovne prometnice za kolski promet, koje su povezivale Karlovac s morom. Prva takva cesta s Jadranom počela se graditi još god. 1726., dovršena je bila 1732. (»Karolina«) za vladanje cara Karla VI., a povezivala je Karlovac s Rijekom preko Generalskog Stola, Tounja, Ogulina, Jasenka, Breze, Novog Vinodolskog, Kraljevice i Bakra. — Druga takva cestovna veza, koja je imala osobito značenje za Senj i njegovo zaleđe, počela se graditi god. 1770., dovršena je bila god. 1779. (»Josephina«) za vladanje cara Josipa II., a povezivala je Karlovac sa Senjom preko Duge Rese, Generalskog Stola, Josipdola, Jezerana, Brinja, Žute Lokve i Vratnika. — Treća cesta počela se graditi god. 1803., bila je dovršena 1811., (»Luiziana«), a povezivala je, kao i prva, Karlovac s Rijekom, ali preko Delnica i Gornjeg Jelenja. — Zatim su građene i ceste duž obale, i to od Rijeke do Novog Vinodolskog (1746.), od Novog Vinodolskog do Senja (1784.), a 1878. izgrađena je bila i četvrta (Rudolfova) cesta, koja je išla od Ogulina preko Jasenka do Novog Vinodolskog. Od svih ovih cesta, kako je već i istaknuto, Jozefinska cesta u duljini od 115 km predstavljala je za Senj izvjesnu ekonomsku revitalizaciju. Ona je išla od Karlovca (Josephinae principium) nizinskim sektorom do Josipdola (48,70 km) i brdskim sektorom od Josipdola do Senja (66,80 km) s najvišom točkom u Velikoj Kapeli (920 m). Prvu modernizaciju ova cesta doživjela je god. 1833—43., a druga modernizacija započeta je tek pred 15 godina asfaltiranjem (osim još preostale relacije Jezerane—Josipdol — 24 km). Kad se i ova dionica asfaltira, Jozefinska cesta, osim buduće auto-ceste Zagreb—Rijeka, bit će najkraća moderno uređena cestovna veza za suvremeni automobilski promet između Zagreba i sjevernog Jadrana (157 km). Veza zračnim putem iznosi 120 km.

Ekonomsko propadanje Senja zbog izgradnje novih željezničkih pruga od Siska prema Trstu (1862.) i od Karlovca prema Rijeci (1873.) samo je djelomice zaustavila rekonstruirana Jozefinska cesta, osposobljena za ta-

¹ Saborski dnevnik, 1881—87, Svez. I, Zagreb, 1884, 1887, str. 182 i 366.

dašnji kolski promet, ali su već tada, iako je bilo pokušaja da se izvrše određeni investicioni zahvati, bili jasni počeci pada njegove trgovine, a posebno pomorstva. Senj je do tada bio jedna od najvećih izvoznih luka za drvo i drvenu građu — vesala, jarbola, bordunala, dužica, bačava i ostalih drvnih prerađevina. God. 1869. koncentriranim kapitalom u brodarstvu osnovano je u Senju Brodarsko društvo sa svrhom »graditi na vlastitom škveru brodove . . . , prodati ih ili osposobiti ih za plovidbu na svoj račun«, a 7. X. 1872. zaplovio je na relaciji Senj—Rijeka i prvi naš parobrod »Hrvat« (vel. 82 brt i 130 KS) pristajući u luke Novi, Crikvenica, Voz, Kraljevica i Bakar, i to ljeti s 5 tjednih, a zimi sa 3 tjedna putovanja. God. 1892. novoosnovano »Hrvatsko parobrodarsko društvo« u Senju fuzioniralo se kasnije s Jadranskom plovidbom d. d. Sušak, pretečom današnje »Jadrolinije« Rijeka. Svrha je bila ove naše obalne putničke plovidbe, rođene u Senju, da »... robni i osobni promet... prema potrebama i zahtjevom ovostranog pučanstva po mogućnosti promiču... prema zahtjevima trgovine i ljudi svoju plovidbu, na obližnje luke... proširi...«²

Dok je pred prvi svjetski rat i između dva svjetska rata senjsko domicilno brodarstvo bilo u opadanju, dotle je brodarstvo Jurjeva, Karlobaga i ostalih podgorskih luka bilo razmjerno dosta jako, što je odraz pomorsko-privredne orijentacije upravo manjih naselja, čija je škrtoost krša i goleti nagnala primorsko stanovništvo da vrši lokalni i obalni pomorski prijevoz. Osobito je po tonaži bila jaka flota u Jurjevu i Karlobagu, iako slabo motorizirana. Ovaj nam pregled to i pokazuje:³

Godina	Senj			Karlobag			Ostale podgorske luke			Ukupno		
	BRT	RT	KS	BRT	RT	KS	BRT	RT	KS	BRT	RT	KS
1925.	12	158	70	13	97	—	19	281	80	44	536	150
1930.	13	150	31	18	121	—	16	329	—	47	600	31
1935.	7	71	30	18	125	—	23	185	16	48	381	46
1939.	9	109	39	20	211	11	9	88	—	36	408	50

Iz ovog je pregleda vidljivo da je broj brodova, njihova tonaža i pogonska snaga po luci upisa u Senju i ostalim podgorskim lukama u stalnom opadanju. Ipak je po tim pokazateljima brodarstvo u Karlobagu u određenom porastu. Ali i ovo malo brodarstvo, kao i takvo brodarstvo na ostalom dijelu naše obale, nailazi sve više na oštru konkurenciju većih brodova na jedra i motor. Sve više dominiraju »jedrenjaci s pomoćnim motorom«, koji ovdje iz Sjeverne Italije (Chioggia, Ravenna i dr.), potpomognuti državnim protekcionističkim povlasticama na brodograđevne usluge i pogonsko gorivo, uspješno uz razmjerno niže vozarine vrše prijevoz drva i drvnih prerađevina iz Senja, Jurjeva, Jablanca i Karlobaga u talijanske luke jer stara Jugoslavija nije davala našem malom brodarstvu u vrijeme njegove sve veće motorizacije takve povlastice. Lučki robni promet Senja između dva svjetska rata i u takvim nepovoljnim prilikama za naše brodarstvo pokazuje izvjesno povećanje (u ton):⁴

² Olivieri S. VI., Povjesne crtice iz senjske brodarske prošlosti, Jugoslavenski pomorac, Sušak, 1934, br. 8.

³ Barbačić F., Brodarstvo u Senju i Podgorju kroz prošlost, S. Z., God. IV/1970, str. 5—32.

⁴ Pomorski godišnjaci, Beograd za 1925. do 1939. god. Pomorska statistika Kr. Jugoslavije, Beograd za 1939. god.



Sl. 110 — Zračni snimak srednjeg dijela Senja s jugozapada

Godina	P r o m e t r o b e		
	Između domaćih luka	S inozemstvom	U k u p n o
1925.	6.780	6.935	13.715
1930.	7.057	10.590	17.647
1935.	6.223	10.558	16.781
1939.	7.396	17.319	24.715

Iz ovog je pregleda vidljivo da je promet luke Senja s tuzemstvom više-manje stagnirao, dok je promet s inozemstvom, sa stranim lukama i zbog tadašnje talijanske Rijeke, osobito u izvozu drva i njegovih preradevina bio u izvjesnom porastu. Ali je pritom potrebno istaknuti da su taj prijevoz drvne mase pretežno vršili strani, talijanski brodovi — motorni jedrenjaci i motorni brodovi. Po obujmu lučkog prometa Senj je znatno zaostajao za Sušakom i Splitom, naših tadašnjih glavnih luka, ali je bio ispred Metkovića i dr. Usporedimo li promet robe uoči drugog svjetskog rata u luci Senja i u njenom »avantportu«, predluci, pomoćnoj robnoj luci za izvoz drva — Jurjevo, dobivamo ove njihove odnose (podaci za god. 1939.):⁵

⁵ Prof. Ing. V. Hlavnika, *Zeljezničke veze pristaništa Kvarnera sa osobitim obzirom na željeznicu Senj—Otočac—Plitvička jezera—Bihać*, Senj, 1927, str. 31 sa pril.

Statistički godišnjak za 1938—39, Beograd, 1939, Knj. IX, str. 222, 226—227 (podaci usklađeni s podacima u P. G., vidi i bilj. 4).

Luka	Sa tuzemstvom						Sa inozemstvom					
	Uvoz			Izvoz			Izvoz *					
	Brodovima											
	Na jedra	Na motor	Ukupno	Na jedra	Na motor	Ukupno	Sveukupno	Na jedra	Na motor	Ukupno	Sveukupno	
JURJEVO	28	158	186	4914	36	4950	5.136	7660	—	7660	12.796	
SENJ	1578	1391	2969	3164	1263	4427	7.396	12523	4796	17319	24.715	

Iz ovog je pregleda vidljivo da je u domaćem izvozu (razvozu) robe luka Jurjevo znatno jača od luke Senja u lučkom prometu drva jedrenjacima i da u izvozu robe s inozemstvom jedrenjacima mnogo ne zaostaje, tako da lučki promet robe Jurjeva obuhvaća oko 50% takvog prometa Senja. Dok je u cjelokupnom lučkom robnom prometu Senj god. 1939. u odnosu na takav promet svih naših pomorskih luka bio na 9. mjestu s 0,91%, dotle je Jurjevo bilo na 15. mjestu s 0,49%, što za ovu malu podvelebitsku luku predstavlja znatan udio. Dovršenjem 1925. i nove ličke željeznice, koja je povezala Split i Šibenik sa Zagrebom, definitivno je propala i posljednja nada u vezivanje Senja, a od njega i ostalih podvelebitskih luka na riječku željezničku prugu ili na bosansku željezničku mrežu preko Bihaća.⁵

+

Jurjevo (ex »Sveti Juraj«) — mjesto smješteno podno laganijeg gorskog prijevoja u ličko zaleđe — sedla Oltari (1027 m), do kojeg se dolazi preko visoke zaravni Hrmotine. Ostaci najstarijeg antičkog naselja uslijed milenijskog poniranja obale nalaze se u moru, a iz rimskih vremena poznat je municipij Lopsica. Ispred luke smješten je goli otočić Lisac (0,3 km opsega) koji štiti luku od južnih i zapadnih vjetrova, zbog čega je ona u doba jedrenjaka i bila poznata kao »dobar porat za brode male i velike«. ⁶ To je bila i luka Vojne krajine, u kojoj se ubirala posebna dažbina za uvezenu robu. Sjeverno od mjesta, u uvali Grabova, izrađena je HE Senj, kapaciteta 216 megawata, koja proizvodi 1,20 milijardu KW električne energije godišnje.

Jablanač — mjesto je preko Alanskog, Jablanačkog sedla (1612 m) povezano s ličkim zaleđem, a s otocima Rabom (preko Pudarice) i Pagom (preko Stare Novalje) povezano je trajektnim vezama. Naselje se prvi put spominje god. 1179. i kao sjedište stare hrvatske župe Ablana (»in Ablana«), koja se prostirala na sjever do uvale Žrnovnice kod Jurjeva, a na jug do Karlobaga. U XIII. stolj. za vladavine Frankopana njegova je luka bila proglašena slobodnom lukom; god. 1251. na sjevernom rtu pred lukom izgrađena je bila utvrda (castrum) hrvatskog bana Stjepana Šubića. U XVI. stolj. mjesto su osvojili i razorili Turci. 2 km južnije nalazi se atraktivan kanjon, jablanački zaljev Zavratnica s dubokim morem i sa strmim klisurama oko obližnjeg brda Klačnica..

+

Karlobag — mjesto je smješteno podno Oštarijskog sedla, Vrata (929 m). Iako je to primorsko naselje, u njemu se osjeća znatan utjecaj zaleđa zbog toga što ekonomski više gravitira Lici negoli prema ostalim većim

⁶ Iz Popisa obale i otoka, god. 1628.



Sl. 111 — Pogled s juga na Jurjevo, mjesto i luku. Snimak iz 1965.



Sl. 112 — Pogled s juga na mjesto i luku Jablanac. Snimak oko 1930.

obalnim ekonomskim centrima — Senju, Rijeci i Zadru. Mjesto predstavlja važno cestovno čvorište jer je uz jadransku turističku cestu, a povezano je i novom asfaltnom cestom s Gospićem preko Baških Oštarija. Upravo je ova poprečna cestovna veza koja presijeca Velebit i jedna od najstarijih kontinentalnih cesta, koje su išle iz unutrašnjosti na Jadran i obratno. Ostaci starih rimskih gradova Scrisa, Vegium, Vegia na tlu današnjeg naselja i obližnjeg Doca i Drage, kao i proglašenje njegove luke za slobodnu luku još god. 1387., dokazuje da je ovdje bila već tada razvijena pomorska trgovina. U srednjem vijeku ovo naselje zvano Bag bilo je utvrđeno i kao sjedište krbavskih knezova Kurjakovića, ali već god. 1525. osvojili su ga i porušili Turci. U vrijeme gradačkog nadvojvode Karla, po kome je Bag dobio novo ime Karlobag, naselje je bilo i obnovljeno god. 1579. od kada je i počelo ekonomski napredovati tako da 1788. doživljava svoj procvat. Zbog svog povoljnog smještaja ono je, pored Senja, postalo najvažnija luka za izvoz drva i drvnih prerađevina iz ličkih šuma i za uvoz soli i industrijske robe za svoje neposredno zaleđe. Takvo svoje pomorsko značenje Karlobag je zadržao i između dva svjetska rata, što je u usporedbi sa Senjom vidljivo iz ovog pregleda:⁷

GODINA	K a r l o b a g			S e n j		
	B R O D O V I					
	Broj	RT	KS	Broj	RT	KS
1925.	13	97	—	12	158	70
1930.	18	121	—	13	150	31
1935.	18	125	—	7	71	30
1939.	20	211	11	7	109	39

Dok su broj i tonaža brodova po luci upisa (odnosno pripadnosti) u Karlobagu bili u tom razdoblju u postupnom porastu, doduše s još nedovoljnom brodomotorizacijom, dotle je u luci Senja takvo domicilno brodarstvo u padu i po broju objekata i po njegovoj tonaži i po pogonskoj snazi. To dokazuje znatno jaču angažiranost stanovništva Karlobaga i njegovih obalnih naselja od stanovništva Senja i njegovih naselja u obalnom lokalnom pomorskom razvoju. Nadalje i po kapacitetima — broju jedrenjaka i njihovoj veličini — u ovom malom domaćem brodarstvu Karlobag je čak i jači od Senja, osobito uoči drugog svjetskog rata, iako je u pogledu obujma lučkog prometa Karlobaga i Senja tada taj promet bio znatno veći u luci ekonomski snažnijeg Senja. Razmotrimo li promet brodova, robe i putnika u razdoblju između dva svjetska rata luke Karlobag i luke Senja, dobivamo ove njihove odnose:⁸

Godina	K a r l o b a g				S e n j			
	P R O M E T							
	Brodova		Robe		Brodova		Robe	
Broj	NRT	(u ton.)	Putnika	Broj	NRT	(u ton.)	Putnika	
1939.	626	76.135	2.140	5.173	1.731	242.029	24.715	32.191
1932.	588	46.041	354	4.619	1.798	240.659	16.246	28.867
1929.	516	30.776	484	3.215	1.528	194.728	18.081	24.102

⁷ Vidi bilj. 8.

⁸ Pomorski godišnjak, Beograd, God. V. za 1931, str. 193, 194; 198, 199, 205 i 206; God. VIII. za 1934, str. 211, 215—219, 223 i 224; God. XIII. — XIV. za 1939/40, str. 237, 241, 248.

Iz ovog je pregleda vidljivo da je lučki promet Karlobaga, iako znatno manji od takvog prometa Senja, u stalnom porastu, osobito njegov promet robe i putnika u god. 1939. Dotle lučki promet Senja više-manje stagnira iz čega se jasno ocrtava ekonomsko značenje Karlobaga kao glavne luke Like, i to manje u prometu putnika, koji predstavlja pretežno obalni razvoz, a više u prometu robe iz unutrašnjosti i obratno.

Luka je zaštićena s 2 lukobrana između kojih je gat (pristan) dug 40 m. Dubina je oko 3,5 m. Na sjevernom dijelu izgrađeno je i novo trajektno pristanište (s parking prostorom) za održavanje veza s otokom Pagom (glavnim mjestom prema jugu i s naseljem Metajna prema sjeveroistoku; oba naselja su u Paškom zaljevu). U uvali Baška draga, sjeveroistočno od trajektnog pristaništa, nalazi se i dobro sidrište za brodove.

S obzirom na ulogu i važnost što su ih kroz protekla razdoblja ova prometno-ekonomska središta imala za svoje uže i šire zaleđe, a tako i za otoke Krk, Rab, Pag i dr. povezujući njihova naselja razmjenom dobara i ljudi, od posebne je važnosti da se ovdje razmotri isto tako ekonomsko i pravno značenje Velebitskog kanala koji ih međusobno povezuje.

II.

Plovidba i ostale aktivnosti na moru ne poznaju upravne i druge granice jer je more dobro od općeg interesa, dobro u općoj upotrebi svih njegovih korisnika. I Ustav SFRJ⁹ utvrdio je da su zemlja, more i vode dobra od općeg interesa, a Ustav SRH¹⁰ ide i dalje te određuje da je more kao pomorsko dobro društvenom vlasništvu čije se iskorištavanje određuje u skladu s njegovom prirodom i namjenom, a »način iskorištavanja mora... u privredne i druge svrhe uređuje se zakonom«. Amandmani na Ustav SRH¹¹ još detaljnije razrađuju ulogu i značenje mora i morske obale te, između ostalog, određuju:

— »Sastavni je dio reprodukcije izgradnja, rekonstrukcija i održavanje prometnih; ... objekata (Amand. VI, toč. 6, st. 3) »Općedruštvene potrebe... jesu... dopunsko sudjelovanje u održavanju plovni putova...« (Amand. VI, toč. 12, st. 2, al. 10 i Amand. XXVIII, toč. 3, al. 10)

»Zajednički društveni interes... jest da osiguraju uvjete za svrhovito iskorištavanje i očuvanje prirode i prirodnih bogatstava, ... more i morska obala stavljaju se pod posebnu društvenu zaštitu.« (Amand. XII, toč. 1, st. 1. i 3 in f.)

»Zakonom se uređuje... sprečavanje zagađivanja... i voda, ... i način iskorištavanja voda, korištenje i zaštita jezera, mora i morske obale, istraživanje i iskorištavanje rudnog blaga, ... i drugih prirodnih i od čovjeka stvorenih vrijednosti.« (Amand. XII, toč. 1, st. 4 in m. et in f.)

»U utvrđivanju razvojne politike i planiranja, ... posebno se uvažavaju ... pomorski položaj, geografsko-prometni i drugi prirodni uvjeti Republike.« (Amand. XXX, toč. 1. st. 2 in f.)

⁹ Čl. 20 i dr. Ustava SFRJ (Sl. l. SFRJ, br. 14/63, 18/67, 55/68; 29/71, 4/69, 25/70 i 29/71).

¹⁰ Čl. 14, 28 i dr. Ustava SRH, br. 268 od 9. IV 1963 (Nar. nov. SRH, br. 15 i 18/63, 9 i 17/67, 6/69 i 9/72).

¹¹ Ustavni amandmani I — XXXVI na Ustav SRH (Nar. nov. SRH, br. 9/72).

»Kad je to od općeg privrednog ili društvenog značenja... udružuju (se) sredstva... radi sudjelovanja u: izgradnji i rekonstrukciji prometnih... i drugih objekata infrastrukture.« (Amand. XXIX, toč. 2, st. 1, al. 1.).

I Prijedlog nacrta Ustava SFRJ, kao i Nacrt Ustava SRH »more, vode i druga prirodna bogatstva« smatraju dobrima u općoj upotrebi, društvenim vlasništvom i stoga ta dobra uživaju posebnu zakonsku zaštitu, a iskorištavaju se na način i pod uvjetima utvrđenim zakonom. Kako je u toku javne diskusije na Nacrt ustava SFR Jugoslavije i SR Hrvatske dato više primjedaba i prijedloga, to je, između ostalog, predloženo da se priobalju, moru i podmorju dade još istaknutije mjesto u tim nacrtima ustava. Ovo zbog toga što je more izvanredno značajno prirodno bogatstvo, i sa stanovišta eksploatacije, i sa stanovišta zaštite, jer se izraz »vode« često i uže tumači tako da on ne obuhvaća i more. Stoga u nove ustave treba unijeti odgovarajuće odredbe o moru sa svim daljnjim razradama u pogledu njegova ekonomskog, prometnog i vojnog značenja, zdravstva, turizma i sl. Nadopunjene rečenice u određenim članovima treba da glase:

»Zemljište, šume, more, vode, vodotoci, rudna i podmorska blaga i...« (čl. 73. cit. Nacrta ustava SFRJ)

»Svako zemljište, more, vode i... nalazištima rudnog i podmorskog blaga i način korištenja...« (čl. 74. cit. Nacrta...)

»... koje zagađivanjem zraka, tla, mora i vode ili na drugi način...« (čl. 75 cit. Nacrta...).

More, ribe i sl. iskorištavaju se racionalno. Prema tome, javna dobra, kao i dobra u općoj upotrebi, svatko ima pravo iskorištavati prema njihovoj namjeni u skladu s utvrđenim pravilima iskorištavanja, tj. u skladu s Ustavom, zakonom i općom politikom društvenog razvoja. Takvim dobrima u društvenom vlasništvu upravlja, u pravilu, općina u kojoj se i ostvaruju općedruštvene potrebe. Dok općina isključivo upravlja pomorskim javnim dobrom, dotle ona, uz socijalističke republike, sudjeluje i u održavanju određenih pomorskih plovnih putova (bageriranje manjih luka, održavanje gata, plovidbe u prolazima i tjesnacima i sl.).

Pomorskim dobrom (demanio pubblico, le domaine publique) smatra se ne samo morska obala određene širine, luke i njihov akvatorij, lukobrani, hridi i grebeni, već i ostali dijelovi obalnog mora — njegovo podmorje (morsko dno i podzemlje), sloj (pojas) tog mora te u njemu sva živa i neživa prirodna bogatstva (ribe, rude i sl.). Takvim dobrom, terenom u cjelini, smatra se i »*vodeni morski prostor sa svim njegovim pripadnostima što ga čini Velebitski kanal.*«

Ovaj se Kanal zvan i Planinski kanal, Podvelebitski kanal, Podgorski kanal i dr. prostire na sjeveru od crte: uvala Žrnovnica (kopno) — rt Glavina (Krk); na jugu do ulaznih rtova u Novsko ždrilo; na zapadu do istočnih obala otoka Krka, Prvić, Goli, Rab i Pag, tj. do rta Škuljica (Krk) — rt Stražica (Prvić), rt Šilo (Prvić) — rt Markonj (Goli), rt Blažina (Goli) — rt Krklant (Rab), rt Glavina (Rab) — Zalirt i rt Kristofor (Pag) — rt Tanka nožica; na istoku i sjeveroistoku uz obalno kopno, morsku obalu ograničenu crtom do koje dopiru najveći valovi za vrijeme najvećeg nevremena, ali ne u

širini manjoj od 6 m računajući od crte koja je horizontalno udaljena od crte najviše plime.¹² U Velebitskom kanalu nalaze se¹³

- Bašćanska draga, sjeverozapadno od crte rt Rebica — rt Skuljica
- Paški zaljev, unutar crte rt Sv. Nikole — rt Mrka (južni rt uvale Slana)
- Paška Vrata, sjeverozapadna granična crta rt Sv. Nikola — rt Mrka, jugoistočna granična crta rt Krištofor — hrid Maškalić Mali. Velebitski kanal dijeli se na¹⁴
- sjeverni dio, koji obuhvaća dio mora i kopna od južne, jugoistočne granice Vinodolskog kanala¹⁵ do luke Jablanac, te sjeveroistočnu obalu i more otoka Krka, Prvića, Golog i Raba
- srednji dio, koji obuhvaća dio mora i kopna od luke Jablanac do uvale Trstenica, te sjeveroistočnu obalu i more otoka Paga
- južni dio, koji se prostire od crte uvala Trstenica—Ljubačka vrata (Pag/kopno) do ulaza u Novsko ždrilo, koji čini prolaz iz Velebitskog kanala u Novigradsko more.

Kako područje Velebitskog kanala — njegov sjeverni i srednji dio — najvećim dijelom obuhvaća obale i more općina Senj i Gospić u dužini od oko 40 N/m, a pored obala i mora tog Kanala još je 6 graničnih općina (Crikvenica, Krk, Pag, Zadar i Obrovac), to će ovdje biti prikazano obalno područje ovih dviju najvećih podvelebitskih općina, zvano i Podgorje.

III.

U utvrđivanju razvojne politike odgovarajuće strukture lokalnih i regionalnih privreda, SR Hrvatska sudjeluje i u održavanju pomorskih plovni putova i drugih objekata lučke infrastrukture, a osobito ona sudjeluje u unapređivanju razvoja svog geografsko-prometnog pomorskog položaja.¹⁶ Radni ljudi i građani, organizacije i zajednice imaju pravo i dužnost da osiguraju uvjete za očuvanje i razvoj prirodnih vrijednosti čovjekove okoline, a osobito da sprečavaju i otklanjaju štetne posljedice zagađivanja ne samo tla i zraka već i mora i drugih voda, koje posljedice ugrožavaju ili dovode u opasnost zdravlje i život ljudi. Naše socijalističko društvo dužno je osigurati uvjete za očuvanje i razvoj prirodnih i drugih vrijednosti čovjekove okoline koje su od interesa za zdrav, siguran i aktivan život i rad čovjeka;

¹² § 1 st. 1. Uredbe sa zakonskom snagom o pomorskom javnom dobru od 29. IV 1939., P. O. br. 982—39 (Sl. nov., br. 104 od 10. V 1939). Pomorski godišnjak za 1939/40, Beograd, 1940, str. 523—528; „... morska obala, morske uvale i luke, lukobrani, ... i svi ostali dijelovi državne teritorije na moru koji po svojoj prirodi služe ili mogu da služe ili su namijenjeni pomorskom saobraćaju ili općoj pomorskoj upotrebi, uključivši i morski ribolov.“

— Čl. 4. Zakona o nevažnosti pravnih propisa donesenih prije 6. IV 1941. i za vrijeme neprijateljske okupacije (Sl. 1. FNRJ, 86 i 105/46, 96/47).

— Prijedlog za donošenje zakona o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima, usvojen u Saboru SRH, VII/1973.

¹³ Granice morskih predjela uz istočnu obalu Jadranskog mora, Split, 1954, str. 12 (izd. Hidrogr. instituta JRM, Split).

¹⁴ Peljar Jadranskog mora, Split, 1964, str. 86—94, 98—99, 103 (izd. Hidr. inst. JRM, Split). U područje Velebitskog kanala spada i Vinodolski kanal, tako da njegova sjeverna granica ide južnom granicom Tihog kanala tj. crtom rt Ertak (kopno) — rt Bojavec, Tumac (Krk). Naime Tih kanal, zvan i Mala Vrata prostire se između Krka i kopna, i to na sjeverni rt 0,5 N/m južno od Oštrog rta kod Kraljevice — zapadni rt otočica sv. Marko — rt Silo (Krk); na jugu rt Bejavec — rt Ertak (Vidi i bilj. pod 13) — Granice morskih predjela ... str. 11).

¹⁵ Vinodolski kanal prostire se na sjeveru od crte rt Erak — rt Bejavec, a na jugu uvala Zrnovnica — rt Glavina uključujući i zaliv Soline, Kljimo (Krk), zapadno od crte rt Solinji — rt Glavatni.

¹⁶ Čl. 1 i 12 st. 1 i 2; čl. 25 st. 2; čl. 77 st. 1 i 2; čl. 78 st. 1, 2 i 5; čl. 79, 188 i 199 st. 15; čl. 202 i 206 st. 8; čl. 280 toč. 9, čl. 283 st. 2 i čl. 286 st. 1 cit. Nacrta ustava SR Hrvatske.



Sl. 113 — Pogled s juga na Donji Starigrad (kod Senja). Oko 1935.

ono je i dužno poduzimati mjere za zaštitu, sanaciju i unapređenje čovjekove okoline, za racionalno iskorištavanje i očuvanje prirode i prirodnih bogatstava. Svatko tko iskorištava more i druge izvore prirode dužan je to učiniti na način da se osiguraju uvjeti za rad i život čovjeka u zdravoj sredini. Kažnjivi su zloupotreba prirodnih izvora, a time i mora i njegovih životinjskih i biljnih organizama, kao i unošenje otrovnih i drugih štetnih tvari u more i druge vode, tlo, zrak, hranu i upotrebne predmete. Republika se putem svojih organa i organizacija brine i za zaštitu prirodnih bogatstava i za racionalno gospodarenje njima, kao i za zaštitu čovjekove okoline.¹⁷ Federacija pak putem svojih saveznih organa i organizacija uređuje, između ostalog, i režim obalnog mora, zaštitu i unapređenje čovjekove sredine na tom moru, propisuje osnove sigurnosti pomorskog i cestovnog prometa, održava međunarodne pomorske plovne putove i sl.¹⁸

¹⁷ Toč. VI. al. 11; čl. 80, 187, 199 al. 7; čl. 279 toč. 6, cit. Nacrta ustava SRH (vidi i bilj. 16).

¹⁸ Radi ostvarivanja zaštite čovjekove okoline od opasnosti... osiguravaju (se) uvjeti za očuvanje i razvoj prirodnih i drugih vrijednosti... (VI st. 11).

«... prirodna bogatstva... dobra u općoj upotrebi društveno su vlasništvo» (čl. 12 st. 1);

«More, vode, ... rudna blaga, ribe, ... i druga prirodna bogatstva, kao i dobra u općoj upotrebi, uživaju... posebnu zakonsku zaštitu... Vode (more) ... moraju se iskorištavati u skladu sa zakonom... (čl. 78 st. 1 i 2).

«Čovjek ima pravo na zdravu životnu okolinu... Svatko tko koristi zemljište, vode (more) i druge izvore prirode dužan je to učiniti... da osigurava uvjete za rad i život čovjeka u zdravoj okolini» (čl. 187 st. 1 i 2).

«Svatko ima pravo koristiti javna dobra i usluge... u skladu s utvrđenim pravilima korištenja» (čl. 188).

¹⁹ čl. 12 st. 1; čl. 73—75, 253 st. 1 toč. 9 i 10 Prijedloga nacrta ustava SFRJ, Federacija... uređuje... (čl. 253)

— osnovne imovinsko-pravne i druge materijalno-pravne odnose na području pomorstva;... (toč. 3).

— uvjete za stvaranje i rad carinskih zona;... (toč. 4).

— režim obalnog mora, ... zaštitu i unapređivanje čovjekove sredine..., osnove režima voda... (toč. 9).

— osnove sigurnosti na ostalim područjima prometa (pomorskog, cestovnog, željezničkog i riječnog) ..., plovne putove na vodama... međunarodnog ili međudržavnog režima plovidbe... (toč. 10).



Sl. 114 — Pogled s juga na luku i mjesto Karlobag. Oko 1955.

U okviru ovih zacrtanih ustavnih odredbi o zaštiti čovjekove okoline, a osobito mora i njegovih bogatstava (riba, plaža i dr.) i naše je postojeće zakonodavstvo »ugrađeno« u ovu zaštitu. Tako je pod posebnom zaštitom, pored određenih objekata prirode, spomenika kulture, vrijednih voda (izvori, vodotoci, jezera) i njihovih obala, **m o r e i m o r s k a o b a l a**. Obale mora zaštićuju se radi očuvanja njihova prirodnog izgleda i omogućavanja njihova najsvrsishodnijeg iskorištavanja (za plovidbu, turizam, rekreaciju itd.). Zaštita mora od zagađivanja sastoji se u zabrani unošenja čvrstih otpadnih tvari u more, kao i deponiranja tih tvari na morsku obalu, tj. u pojasu kopna određene širine prema konfiguraciji terena, namjeni površina i sl., koji je utvrđen kao **z a š t i t n i o b a l n i p o j a s u z m o r e**, a obuhvaća za sada širinu od 500 m. Obala mora kao javno dobro, društveno vlasništvo, ne može se zauzeti ni ograditi, a na njoj se ne mogu podizati zgrade i drugi objekti izvan provedbenog plana. Ovaj je plan dužan osigurati slobodan pristup morskoj obali kao i slobodan prolaz uz obalu u odgovarajućoj širini, osim kod građenja vojnih objekata i objekata potrebnih za općenarodnu obranu te kod privrednih objekata ako to zahtijeva proizvodni proces (luke, brodogradilišta i sl.). Isto tako, gradnja ili rekonstrukcija investicijskih objekata u moru, koji su od značenja za narodnu obranu, moraju se prilagoditi potrebama te obrane, a osobito gradnja ili rekonstrukcija¹⁹ — umjetnih plovnih putova, luka i gatova na dubinama većim od 2 m, i — plovidbenih sistema u pomorskom prometu.

¹⁹ Toč. 1d), 2b), i 13 Odluke o određivanju objekata pri čijoj izgradnji se mora izvršiti prilagođavanje potrebama narodne obrane (Sl. l. SFRJ, br. 5/70).

Čl. 40 st. 2 Zakona o iskorištavanju luka i pristaništa (Sl. l. SFRJ, br. 2/68 i 29/71) odnosi se na traženje prethodne suglasnosti za izgradnju građevinskih objekata ne samo na moru već i na morskoj obali.

Poduzeća koja su ovlaštena za izvođenje ovih hidroradova (za građenje, remont brodova i brodske opreme) dužna su prethodno o tome izvijestiti i Savezni sekretarijat za narodnu obranu uz dostavu odgovarajuće dokumentacije, nakon čega im se i može izdati građevna dozvola od općinskog organa mjerodavnog za poslove građevinarstva.

U pogledu istraživanja i eksploatacije mineralnih sirovina, kad se one nalaze na morskom dnu ili ispod njega u obalnom moru Jugoslavije, primjenjuju se odgovarajući propisi o rudarstvu²⁰ i o vodama.²¹ Ovi se propisi primjenjuju i kad se vrše istraživanja i eksploatacija mineralnih sirovina i na morskoj obali, kao što je bušenje nafte i plina te vađenje pijeska, šljunka, kamena i sl. iz obale ili mora.²² Kako je obalno more sa svim svojim pripadnostima (morsko dno i podzemlje, životinjski, biljni i drugi organizmi, mineralne i druge sirovine, sloj (pojas) mora, prostor nad tim morem, morska obala i njeno podzemlje te zračni prostor određene širine u pravcu kopna (dobro u općoj upotrebi, to su njegovo iskorištavanje i zaštita regulirani zakonima. Isto tako, po morskom dnu mogu se polagati i kablovi (telegrafski, telefonski ili električni), cjevovodi i drugi uređaji²³ te ostali podmorski vodovi.²⁴ Zaštita voda, a time i mora, od zagađenja ostvaruje se i zabranom izbacivanja štetnih i drugih tvari iz plovnih i plutajućih objekata te nadzorom nad objektima, postrojenjima, plutajućim i plovnim objektima, kao i nad uređajima za prihvati i pročišćavanje otpadnih tvari i drugim mjerama.²⁵ U ribolovno more, tj. u obalno more SFRJ, a u granicama SRH, u rijeke koje utječu u to more i u jezera povezana s tim morem zabranjeno je puštati ili bacati tekuće ili čvrste otpatke proizvodnje ili prerade, ili bilo kakve druge tvari ili materijale koji uništavaju ribe ili druge morske životinje, koji štetno utječu na biološke uvjete za njihov opstanak ili im umanjuju njihovu tržišnu vrijednost. Isto je tako zabranjeno loviti ribu ili druge morske životinje eksplozivnim ili kemijskim sredstvima koja ih ubijaju, truju ili omamljuju, ili tako ulovljenu ribu i druge morske životinje skupljati ili stavljati u promet. Na određenim mjestima (kablovi, cjevovodi, hidroarheološka nalazišta i sl.) zabranjen je ribolov mrežama i drugim ribolovnim sredstvima kojima se mogu oštetiti ti objekti. U svrhu sačuvanja ribljeg fonda i osiguranja njegova normalnog priraštaja uvedeni su lovostaji za pojedine vrste riba, utvrđene su veličine oka za pojedine vrste mreža, kao i veličine ekonomski važnih riba i drugih morskih životinja, ispod kojih se veličina te ribe i druge životinje ne smiju loviti ni stavljati u promet. Zabranjena je i upotreba ronilačkih aparata u ribolovne svrhe; podvodne puške u privrednom ribolovu, a u sportskom ribolovu samo na određenim pozicijama; vršenje sport-

²⁰ Čl. 3 Osnovnog zakona o rudarstvu (Sl. l. SFRJ, br. 9/66 i 29/71 Nar. nov. SRH, br. 52/71). Odredbe ovog zakona primjenjuju se i na one mineralne sirovine koje se nalaze na morskom dnu ili ispod njega, koje se nalaze izvan obalnog mora Jugoslavije tj. u našem dijelu epikontinentalnog pojasa Jadrana (izvan Malog Lošinja, Pule, Zadra i dr.).

Vidi i bilj. 33 in f., te bilj. 40 i 45 al. 2.

²¹ Čl. 3 st. 2 i čl. 4 st. 1 Osnovnog zakona o vodama (Sl. l. SFRJ, br. 13/65 i 60/70, Nar. nov. SRH, br. 52/71), Zakon o vodama (Nar. nov. SRH, br. 55/65, 4/66, 11 i 21/67, 14/72).

²² Čl. 2. Zakona o rudarstvu (Nar. nov. SRH, br. 52/67 i 2/68).

²³ Vidi i bilj. 26 cit. Zakona o morskom ribarstvu. Na označenim mjestima morskog dna u ribolovnom moru, tj. na području obalnog mora na kojem se nalaze ovi kablovi, kao i hidroarheološka nalazišta i drugi nalazi, zabranjen je ribolov mrežama i drugim ribolovnim sredstvima koji ih mogu oštetiti (čl. 8 cit. Zak.).

²⁴ Vodovi . . . podmorski . . . evidentiraju se u katastru . . . Katastar vodova obuhvaća vodove električne energije, . . . vodove telekomunikacija, vodovoda, kanalizacije, toplovoda, plina i tehničkih goriva, kao i vodove za potrebe gradskog saobraćaja (čl. 1. Zakona o katastru vodova — Nar. nov. SRH, br. 44/73).

²⁵ Čl. 48, 53, 54, 56, 65 i 187 Zakona o prostornom uređenju i korištenju građevinskog zemljišta (Nar. nov. SRH, br. 14/73).

skog ribolova od zalaska do izlaska sunca, kao i u zimskim mjesecima. U ribolovnom moru ustanovljeni su i ribolovni rezervati za gajenje i razmnožavanje riba i drugih morskih životinja, i to na određenim dijelovima priobalnog morskog pojasa veličine do 1 N/m od obale u zaljevima, uvala, ušćima rijeka i sl. Zabranjen je i lov povlačnim mrežama (koče):²⁶

- u priobalnom morskome pojasu od 1 N/m od obale kopna ili otoka do položaja mreža u lovu
- u svim kanalima, prolazima i tjesnacima uzim od 2 N/m i
- u jugoistočnom dijelu Velebitskog kanala i to od crte rt Debeli Nožica — rt Duga u pravcu Novigradskog mora.

Na ostalom dijelu Velebitskog kanala može se vršiti ribolov povlačnim i drugim mrežama i to u određeno vrijeme na način i pod uvjetima kako je propisano.²⁷ Na području Velebitskog kanala zabranjen je i lov malih rakova (škampa) od 1. IV. — 31. VIII. svake godine.²⁸

Od Sv. Ilije i Bunice do Senja obala je strma i gola, graniči dubokim morem, a od Senja do Jablanca obala je znatno strmija i vrletnija s manjim provalijama, uvalama i dragama; od Jablanca do Karlobaga i dalje obala je dijelom strma, a dijelom položajna, mjestimično i uz manje pličine u moru i strme vrleti prema obližnjim brdima. Ova padina dijeli se zapravo u 2 zone; na predjele uz more (morsku obalu) i na podgorsku zaravan — Podgorje. Ona se prostire između Velebitskog kanala i samog Velebita (od Vratnika do doline Zrmanje u dužini od 145 km, odnosno do izvora Zrmanje 166 km, prosječne širine 15—20 km), tako da prometno najpogodniji, najniži njen prijelaz u unutrašnjost ide preko Senja prijevom Vratnik (Vratničko sedlo), visokim 698 m. To čini da je Senj smješten na ishodištu kontinentalnog puta preko najnižeg sedla kvarnerskog planinskog masiva, koji je prijelaz viši od najnižeg prijelaza iz Srednje Evrope na Jadran, tj. od Postojnskih vratiju, samo za 89 m. Svi ostali takvi prijevoji na ovom području prometno su nepogodniji i to:

- Oštarijsko sedlo (Stara vrata) nad Karlobagom (929 m),
- Sedlo Oltari nad Jurjevom (1027 m),
- Alansko sedlo, Jablanačko sedlo »Turska vrata« nad Jablancem (1612 m).

Prometna povezanost obalnih naselja ove strme padine ostvarivala se isključivo morskim putem (terestrična navigacija) jer do izgradnje Jadranske turističke ceste nije bilo drugih kopnenih prometnica osim pješačkih staza (uz manje iznimke). Obalne i lokalne putničke i putničko-teretne pruge povezivale su i najmanja naselja na ovoj obali i na obližnjim otocima na relacijama Rijeka—Obrovac, — Novigrad, — Pag, — Zadar i dr.²⁹ More je

²⁶ Čl. 2, 8, 13, 14, 40, 42, 44, 72 i dr. Zakona o morskome ribarstvu. Vidi i bilj. 23, Nar. nov. SRH, br. 11/73).

²⁷ Naredba o ribljoj mladi, nedoraslim ribama i nedoraslim drugim morskim životinjama (Nar. nov. SRH, br. 1/67), vidi i čl. 72. toč. 3 cit. Zakona o morskome ribarstvu, bilj. 26.

²⁸ Naredba o zabrani lova malih rakova (škampa) na području Velebitskog kanala. . . (Nar. nov. SRH, br. 34/69), vidi i čl. 72 toč. 6 cit. Zakona o morskome ribarstvu, bilj. 26.

²⁹ Na ovoj relaciji postojale su

god. 1939. pruge:
Sušak—Rab—Obrovac
Sušak—Senj—Pag
Sušak—Rab—Olub.
god. 1952. pruge:
Rijeka—Pag
Rijeka—Obrovac
Zadar—Novalja—Rijeka.

predstavljalo ovom obalnom stanovništvu jako vrela priroda, ono mu je bilo prirodan gravitacioni prometni put uz izgrađene visinske prijelazne ceste prema unutrašnjosti iz Senja, Karlobaga, Jurjeva i Jablanca. Ova je pomorska povezanost obalnih naselja bila vrlo razvijena tako da je i sam Karlobag tada gravitirao više Senju i Rijeci negoli svom prirodnijem zaleđu — Gospiću.

Velebitski je kanal prosječne širine 2 N/m smješten duž strme kamenite obale kopna uz Jadransku turističku cestu s brojnim manjim i većim naseljima od Senja do Karlobaga, bez većih urbanih aglomeracija, industrija i njihovih otpadnih voda, sa šljunčanim i pjeskovitim plažama i uvalama te s kamenitim morskim dnom obraslim bogatom florom neposredno uz tu obalu, i s brojnim izvorima žive velebitske vode s m o r s k o g d n a («vrulje», »vruje«). Ova podmorska vrela zapravo su ušća ličkih ponornica na morskom dnu, koja pomiješana s gušćim morem prouzrokuju »ključanje« morske i slatke vode. Neposredno iza ovog kamenitog morskog dna prostire se pjeskovito morsko dno, što daje ovom Kanalu s »burom« kao dominantnim vjetrom posebnu vrijednost u pogledu mogućnosti očuvanja njegovih prirodnih bogatstava — čistog mora, ribljeg fonda i drugih životinjskih i biljnih organizama. Stoga se racionalno iskorištavanje mora Velebitskog kanala, ne samo za plovidbu već i za ribolov, za izgradnju urbanih cjelina, turističkih naselja, rekreacionih centara i drugih vidova iskorištavanja morske obale i mora u svrhu zaštite čovjekove okoline, postavlja i ovdje kao »conditio sine qua non«. Zakloništa su brodova od oluja i »velikog« mora u sjevernom i srednjem obalnom dijelu Velebitskog kanala luke Senj, Jurjevo, Jablanac, Cesarica i Karlobag, a za manje brodove i čamce uvale s jednim ili s više privežišta (»garofulini«) i to:³⁰

— od svih vjetrova:	Javorina mala	Badnjina
Mala Stinica	Maslinica	Drinovica
Bojna draga	Prizna	Bliznica
Tatinja	Koromačina;	Devčić-draga
Mala Crnika	— od bure:	Pržunac
Lukovo Šugarje;	Burnjača	Škrilina
— od bure i juga:	Krivača	Tamnička;
Duboka	Bočarije male	— od juga:
Vlaška	Javorina vela	Zrnovnica
Anžina	Smojveruša	Malin.
Lukovo Otočko		

U Velebitskom kanalu ima uz obalu kopna više pličina, podvodnih i drugih prepreka za plovidbu, i to u njegovu sjevernom dijelu pličine Sika i Malin te otočić Lisac, a u njegovu južnom dijelu pličine Grabovača, Štanga, na rtu Stara kula te otočići Ražanci.

IV.

Kako je more po svojoj prirodi jedinstveno, to se i ne mogu odrediti neke »zatvorene« općinske vode. Ukoliko se i provede takva dioba, a ona je

³⁰ Vidi bilj. 14.

i moguća, njoj je jedina svrha da se što lakše i što dosljednije sprovede u djelo propisi o mjesnoj, teritorijalnoj nadležnosti organa općinske, republičke i savezne uprave, a osobito organa i organizacija tih društveno-političkih zajednica, koji neposredno obavljaju inspekcijske i druge upravne, stručno-tehničke i ostale poslove.

Lučka kapetanija Rijeka s ispostavama u Senju, Jurjevu i Jablancu na području općine Senj, te u Karlobagu na području općine Gospić, vrši inspekcijske i druge upravne poslove kao i određene stručno-tehničke poslove služba sigurnosti plovidbe na obalama i moru sjevernog i srednjeg dijela Velebitskog kanala (nadzor nad brodovima u pogledu njihove sposobnosti za plovidbu, nad članovima posade brodova, nad održavanjem luka i plovni putova, nad peljarenjem, nad sposobnošću za upotrebu plutajućih objekata, nad vršenjem ribolova i dr.); vode prekršajni postupak, održavaju stručne ispite za pomorska zvanja, izdaju dozvole za plovidbu čamaca i odobrenja za plovidbu stranih jahti; izdaju pomorske knjižice, dozvole za ukrcanje i druge isprave, vode upisnike brodova i očevidnike čamaca, vrše baždarenje i tehničke preglede čamaca, itd.³¹ Lučka kapetanija Rijeka obuhvaća obale i određene dijelove obalnog mora,³² većim dijelom unutrašnje morske vode³³ na području 8 općina (pored Senja i Gospića i općine Crikvenica, Krk, Opatija, Pag, Rab i Rijeka), a manjim dijelom i teritorijalno more³⁴ na području općine Mali Lošinj, tj. područje sjevernog i srednjeg dijela Velebitskog kanala, Kvarnerića sa Senjskim vratima, kanalima, dragama, zaljevima i sl.; Riječkog zaljeva, Velim, Srednjim i Malim vratima s njihovim kanalima, uvalama, dragama i sl., te Kvarnerom.³⁴ Ispostave Lučke kapetanije — Rijeka u Senju, Jurjevu i Jablancu obuhvaćaju obale kopna određene širine kao i sjeveroistočni dio sjevernog i srednjeg dijela Velebitskog kanala na »vodenom« području općine Senj, a Ispostava te Kapetanije u Karlobagu obuhvaća, također, obalu kopna određene širine kao i jugoistočni dio Velebitskog kanala na »vodenom« području općine Gospić.

Odobrenja za obavljanje sportskog ribolova osobama nečlanovima pomorskih sportskih ribolovnih društava izdaju općinski organi uprave mjero-davni za morsko ribarstvo i ona vrijede samo na vodenom morskom pod-

³¹ Čl. 5 st. 2, čl. 19 i 20 Osnovnog zakona o službi sigurnosti plovidbe (Sl. l. SFRJ, br. 39/64 i 47/65).

Čl. 3 st. 1 toč. 4; čl. 6, 13 i 22 st. 2. Zakona o lučkim kapetanijama i kapetanijama pristaništa (Nar. nov. SRH, br. 12/69).

Čl. 53 i 54 st. 1. cit. Zakona o morskom ribarstvu, vidi i bilj. 26.

Čl. 13 i 15 st. 2, čl. 16 i 17 Zakona o utvrđivanju sposobnosti za upotrebu plutajućih objekata na moru i na unutrašnjim vodama (Nar. nov. SRH, br. 18/69).

³² Čl. 2 i 3 st. 1. toč. 4 cit. Zakona o lučkim kapetanijama . . . vidi i bilj. 31.

³³ Suverenost Jugoslavije, a time i SR Hrvatske na moru prostire se na njeno obalno more uključujući i zračni prostor iznad njega, kao i na dno i podzemlje tog mora (čl. 1); obalno more Jugoslavije sačinjavaju unutrašnje morske vode i teritorijalno more (čl. 1 st. 2). Osnovnu liniju (base-line) od koje se računa teritorijalno more u širini od 10 N/m čine (čl. 11 st. 1 i 2):

— (1) linija najniže oseke duž obale kopna i otoka,

— (2) prave linije koje zatvaraju ulaze u zalive,

— (3) prave linije koje spajaju određene točke na obali kopna i na obali otoka i otočića, grebena, hridi i sl.

Kako se područje mora između ove osnovne linije (2) i (3) i obale kopna i otoka — njene najniže oseke (1) smatra unutrašnjim morskim vodama, to se takvim vodama smatra i dio našeg mora unutar crte.

« . . . rt Veli Rat (Dugi otok) — hrid Masarine na zapadnoj strani otoka Premude — rt Margarina (Susak) — pličina Albanež (kod rta Kamenjak u Istri) . . . »

Budući da se Velebitski kanal nalazi unutar ove crte, to on u cijelosti »pokriva« područje unutrašnjih morskih voda našeg obalnog mora.

Čl. 1 i 11 st. 1 i 2 toč. 1c) Zakona o obalnom moru, vanjskom morskom pojasu i epikontinentalnom pojasu Jugoslavije (Sl. l. SFRJ, br. 22/65 i 25/70).

³⁴ Granice morskih predjela . . . str. 9—11, vidi i bilj. 13, 14 i 15.

ručju općine Senj, odnosno Gospić, ukoliko te općinske skupštine, bilo međusobnim sporazumom, bilo u sporazumu sa skupštinama graničnih (Crikvenica, Krk, Rab, Pag i Zadar) i ostalih općina (Rijeka, Mali Lošinj i dr.) ne odluče da odobrenja za sportski ribolov izdata za područje jedne od tih općina vrijede istodobno i za područja ostalih općina.³⁵

Obavljanje podvodnih aktivnosti (ronjenje s opremom, podvodno fotografiranje i snimanje filmova te istraživanje osobina mora i morskog dna) zabranjeno je na određenim dijelovima našeg obalnog mora, a na ovom području i u lukama za domaći i međunarodni promet — Senj, na pomorskim plovnim putovima i u neposrednoj blizini ratnih brodova i vojnih objekata ukoliko se oni nalaze u ovom Kanalu, a tu je uključena i zabrana ronjenja na dah. Izvan izričito zabranjenih »vodenih« zona dopušteno je ronjenje s opremom i podvodno fotografiranje našim državljanima, a stranim državljanima samo uz posebno odobrenje nadležnog organa unutrašnjih poslova — Stanice javne sigurnosti u Senju, odnosno takvog odjela SJS — Gospić u Karlobagu preko Centra za unutrašnje poslove u Rijeci. Takvo je odobrenje potrebno ishoditi i za podvodna snimanja filmova kao i za vršenje istraživanja osobina mora i njegova dna i podmorja, osim ako to ne vrši radna organizacija kojoj je to predmet poslovanja ili joj je ta djelatnost osnovna (INA — Naftaplín — Zagreb, znanstveni instituti i dr.).³⁶ Velebitski kanal po svojim prirodnim osobinama, dubinom i bistrinom mora te bogatstvom flore i faune vrlo je pogodan za razne podvodne djelatnosti, a osobito u sportu za autonomna, brzinska i orijentaciona ronjenja, za ronjenja s vidljivim (repari) i nevidljivim orijentirima. U ovom Kanalu mogu se na njegovim određenim lokalitetima razvijati i podvodne nastambe, te proučavati tehnički, tehnološki i fiziološki problemi tih nastambi za boravak ronilaca, razvijati podvodna tehnika i sl.

Predmeti što se nađu u moru (potopljeni brodovi, njihova oprema i teret te druga roba), ne imaju vlasnika, kao i predmeti od arheološke (amfore, galije i druga ležišta), kulturne, historijske i druge vrijednosti pripadaju, u pravilu, općini na čijem su vodenom području — moru, morskome dnu i njegovu podzemlju pronađeni. Tako stvar na kojoj postoji pravo vlasništva, a koja nije izvađena iz mora u roku od 10 godina od dana kad je potonula, postaje društveno vlasništvo. Isto tako i nosilac prava korištenja stvari u društvenom vlasništvu koji ne izvadi potonulu stvar iz mora u roku od 10 godina od dana kad je potonula, gubi pravo da se njome dalje koristi. To pravo tada stječe općina na čijem se području ta stvar nalazi, bez obzira na to da li je takva stvar do tada bila u društvenom ili privatnom vlasništvu. Ako se radi o prodaji izvađene stvari iz mora, a ona predstavlja spomenik kulture, tada postoji obveza da se takva stvar najprije ponudi općini na čijem je području lučka kapetanija, odnosno ispostava te kapetanije donijela rješenje o dozvoli vađenja te stvari, a zatim da je općina preuzme uz snažanje troškova vađenja i čuvanja.³⁷

³⁵ Čl. 31 cit. Zakona o morskome ribarstvu, vidi i bilj. 26.

³⁶ Pravilnik o vršenju podvodnih aktivnosti u obalnome moru Jugoslavije (Sl. l. SFRJ, br. 31 i 33/67, 26/70).

Odluka o zabrani i ograničenju kretanja i nastanjanja u pojedinim dijelovima morskog obale, otocima i dijelovima otoka (Sl. l. SFRJ, br. 14/67, 15/68, 28/69 i 21/70).

Naredba o ustanovljenju zabranjenih zona u jugoslavenskim unutrašnjim morskim vodama (Sl. l. SFRJ, br. 14/67, 26/70 i 20/71).

Zakon o prelaženju preko državne granice i kretanju u graničnom pojasu (Sl. l. SFRJ, br. 6/73).

³⁷ Čl. 4 st. 1 i 2, čl. 23 st. 1 i 3 Zakona o vađenju potonulih stvari (Sl. l. SFRJ, br. 11/66).

Nekretnine i druge stvari od posebnog kulturnog i povijesnog značenja, koje se nalaze u moru i na morskoj obali, kao i zaštićeni objekti prirode, nalaze se kao dobra od općeg interesa pod posebnom društvenom zaštitom i mogu se iskorištavati pod zakonom određenim uvjetima i na način određen zakonom.³⁸ Svako iskorištavanje bogatstva morske obale, mora, njegova morskog sloja, morskog dna i podzemlja, kao i istraživanja i eksploatacija nafte, prirodnog plina, neživih i živih organizama (alge, školjke, ribe, pijesak, šljunak i sl.) iz morskog dna i njegova podzemlja vrši se u stvari na v o d e n o m području općine, koja je i osnovni organ upravljanja tim dobrima kao pomorskim dobrom. Nad takvim dobrom ne može se steći pravo vlasništva ili drugo stvarno pravo izvan okvira zakona (osim nad ribama i nad drugim morskim životinjama, te nad ostalim hranjivim tvarima), a ono se može dati samo na iskorištavanje. Nosilac takvog prava iskorištavanja može na pomorskom dobru obavljati privrednu, sportsku ili drugu djelatnost i izgraditi određeni objekt za vršenje odnosno djelatnosti, ali samo u granicama ovlaštenja utvrđenim zakonom i konkretnom odlukom općine.³⁹ OUR, privredne ili sportske organizacije mogu na temelju građevinske dozvole pod određenim uvjetima izgraditi na morskoj obali ili u moru kupališta, sportske luke za čamce i brodove, bazene i druge građevinske i sl. objekte, a građani vezove za čamce («mandrač» i sl.).

Poslove javne sigurnosti na moru, a time i u Velebitskom kanalu vrše općinski organi unutrašnjih poslova, koji imaju i pravo da vrše provjeravanje zastave broda ili čamca, da zaustave sumnjivi brod ili čamac, da izvrše pregled njegovih brodskih isprava i isprava čamaca te putnih i drugih isprava članova posade i putnika. Po ukazanoj potrebi ovi organi mogu i pretražiti odnosni plovni objekt, mogu ga goniti na otvorenom moru i izvan našeg obalnog mora sve dok taj objekt ne uplovi u teritorijalno more svoje ili tuđe države. Ovi organi mogu takav brod ili čamac uzaptiti i sprovesti našim mjerodavnim organima ako utvrde da je povrijedio naš zakon, pravila međunarodnog prava ili posebne odredbe međunarodnih ugovora i sporazuma što ih je zaključila i naša zemlja⁴⁰ (npr. »koncesionirani« ribolov talijanskih ribara u određenim zonama našeg teritorijalnog mora, režim istraživanja i eksploatacije nafte, plina i drugih prirodnih bogatstava iz našeg dijela epikontinentalnog pojasa Jadrana i sl.).⁴⁰

Za svaki prekršaj (opći, pomorski, carinski, devizni i dr.), privredni prijestup ili krivično djelo koje je učinjeno u o p ć i n s k o m moru mjerodavan je, u pravilu, odgovarajući organ općine — općinski sudac za prekršaje, komisija za prekršaje Lučke kapetanije — Rijeka i Carinarnice — Rijeka, odnosno njene ispostave u Senju, Jurjevu, Jablancu i Karlobagu, savezni organ uprave za devizne poslove i dr. Općinski sudovi u Senju i Gospiću, okružni privredni sudovi i okružni sudovi u Rijeci i Karlovcu, na čijem

³⁸ Zakon o zaštiti spomenika kulture (Nar. nov. SRH, br. 7 i 13/67), Zakon o zaštiti prirode (Nar. nov. SRH, br. 34/65),

Zakon o proglašenju šume Paklenica nacionalnim parkom (Nar. nov. SRH, br. 84/49, 34/65),

Cl. 79 st. 1 cit. Nacerta ustava SRH, vidi i bilj. 16.

³⁹ Cl. 13 i 18. Zakona o unutrašnjim poslovima (Nar. nov. SRH, br. 33 i 44/72),

Cl. 238—250 Pravilnika o vršenju poslova javne sigurnosti (na moru), Sl. l. SFRJ, br. 34/70),

⁴⁰ Sporazum između Vlada Jugoslavije i Italije o ribolovu talijanskih ribara u jugoslavenskim vodama, Ur. o ratif. (Sl. l. SFRJ, Međun. ugov. i drugi spor., br. 25/72). Novi je takav sporazum potpisan i ratificiran (Sl. list SFRJ, br. 33/75).

Cl. 1 i 2. Sporazuma između Vlada Jugoslavije i Italije o razgraničenju epikontinentalnog pojasa između dviju zemalja, Ur. o ratif. (Sl. l. SFRJ, Međun. ugov. i drugi spor., br. 28/70).

je području učinjeno krivično djelo, odnosno privredni prijestup, nadležni su da donose presude o takvim djelima. »Za vođenje prekršajnog postupka nadležan je u pravilu sudac za prekršaje one općine na čijem je području prekršaj izvršen. Ako je prekršaj izvršen na domaćem brodu (ili čamcu) ..., za vođenje prekršajnog postupka nadležan je sudac za prekršaje one općine na čijem se području nalazi domaća luka ... u kojoj se završava putovanje učinioca prekršaja.«⁴¹ — »... u predmetima privrednih prijestupa... sude okružni privredni sudovi... u granicama svoje mjesne nadležnosti... Mjesno nadležan je sud na čijem se području nalazi sjedište otkriviljene pravne osobe... (odnosno) poslovna jedinica strane pravne osobe...«⁴² — »Ako je krivično djelo učinjeno na domaćem brodu (ili čamcu) ... dok se nalazi u domaćoj luci, nadležan je sud na čijem se području nalazi ta luka. U ostalim slučajevima kad je krivično djelo učinjeno na domaćem brodu (ili čamcu) ..., nadležan je sud na čijem se području nalazi matična luka broda (ili čamca) — luka upisa ... ili domaća luka u kojoj se brod (ili čamac) prvi put zaustavi...«⁴³ Međutim, u sporovima za naknadu štete koji se odnose na brodove i plovidbu, kao i na sporove na koje se primjenjuje pomorsko pravo, te za određene privredne prijestupe na moru nadležan je Okružni privredni sud u Rijeci u prvom stepenu, i to ne samo za vodeno područje općine Senj već i za vodeno područje općine Gospić.⁴⁴

OPĆINA SENJ

V.

Kako i općina Senj ima svoje more i graniči na morskoj obali i na moru s općinama Crikvenica i Gospić, a na samom moru i s općinama Krk, Rab i Pag, to se ovdje predlaže međuopćinsko razgraničenje koje treba što prije dobiti snagu normativnog akta. Taj akt trebaju donijeti Općinska skupština Senj i skupštine tih graničnih općina na temelju načela jednaki u daljenosti («... dont tous les points sont équidistants des points les plus proches...»)⁴⁵ od najizbočenijih rtova, kopna, hrđi, grebena, otočića i otoka, a koje je načelo već i prihvaćeno u međunarodnim pomorskim konvencijama, u bilateralnim i drugim sporazumima obalnih, obalno-otočnih i

⁴¹ Cl. 57 st. 2 i 3. Zakona o prekršajima (Nar. nov. SRH, br. 2 i 5/73).

⁴² Cl. 48, 55 st. 1 i čl. 56 Zakona o privrednim prijestupima (Sl. l. SFRJ, br. 25/65, 42/69 i 1/71).

⁴³ Cl. 26, 91 st. 2 K. Z. (Sl. l. FNRJ, br. 30/59, 11, 31 i 37/62; Sl. l. SFRJ, br. 15/65, 15/67, 20/69, 6 i 11/73).

Zakonik o krivičnom postupku (Sl. l. SFRJ, br. 50/67, 25/68, 54/70, 6 i 9/73).

⁴⁴ Rješenje Vrhovnog privrednog suda SFRJ o nadležnosti privrednih sudova za pomorske sporove (Sl. l. FNRJ, br. 15/62).

⁴⁵ Cl. 3 i 6 Konv. o teritorijalnom moru i vanjskom morskom pojasu (Sl. l. SFRJ, Međun. ugov. i drugi spor., br. 4/65)

«... linija najniže oseke duž obale... linija čija je svaka točka na odstojanju jednakom širini teritorijalnog mora, počev od najbliže točke osnovne linije... la laisse de basse mer longeant la côté, ... par une ligne dont chaque point est à une distance égale à la largeur de la mer territoriale du point le plus proche de la ligne de basse.»

Cl. 6. Konv. o epikontinentalnom pojasu (Sl. l. SFRJ, Međun. ug. i drugi spor., br. 4/65).

«... srednja linija čije su sve točke podjednako udaljene od najbližih točaka... primjena načela jednakog odstojanja najbližih točaka osnovnih linija... par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches... par application de principe de l'équidistance des points les plus roches des lignes de basse...»

Cl. 1 st. 1 i 5. Sporazuma između Vlada Jugoslavije i Italije o razgraničenju epikontinentalnog pojasa, između dviju zemalja, vidi i bilj. 40 al. 2.

«Linija razgraničenja... između strana ugovornica Čine lukovi... između točaka određenih vrijednostima širina i duljina...» (43 točke, koordinate).

ZASTARJELO!

otočnih država. To je načelo načelo ekvidistancije. Predstojeća izrada novih općinskih statuta i njihovo usklađivanje s ustavnim amandmanima, s cjelovitim Nacrtom Ustava SRH i prijedlogom nacрта Ustava SFRJ pruža povoljnu priliku da i općine Senj i Gospić, te ostale općine na Jadranu »ugrade« u svoje statute i ovo do sada u administrativnom pogledu zanemareno svoje područje.⁴⁶ Ovo to prije što i sadašnji Statut općine Senj, kao i statuti ostalih obalnih, obalno-otočnih i otočnih općina propisuje da⁴⁷

»Općina Senj obuhvaća područje naseljenih mjesta... sa pripadajućim zaseocima« (navode se 23 takva mjesta, a na moru Jablanac, Jurjevo, Klada, Lukovo, Prizna, Senj, Starigrad i Stinica), dakle samo kopneni, suhi dio općinskog područja, a izostavljeno je m o k r o, vodeno općinsko područje. Istina, Statut općine Senj, za razliku od mnogih općinskih statuta, ide i nešto dalje pa, između ostalog, sadrži i odredbu:

»Točna granica općine regulirat će se posebnom odlukom Općinske skupštine u suglasnosti sa susjednim općinama«.

Ova statutarna odredba osniva se, istina, na zakonskoj odredbi čl. 5 st. 1. Zakona o područjima općina...⁴⁸ koja glasi: »Granice općina sporazumno utvrđuju općinske skupštine« ali ova odredba s obzirom na cjelovitost općinskog područja nije nigdje dosljedno provedena. Kako se osnivanje, ukidanje i spajanje općina vrši zakonom, to se i predlaže da se i u sve ostale statute općina na Jadranu unese odredba koja treba da glasi:

»Granice općina na kopnu i moru regulirat će se posebnom odlukom općinske skupštine u suglasnosti sa susjednim općinama.«

Prema tome, temeljni kriterij teritorijalne podjele obalnog (priobalnog) mora općine Senj treba se sastojati u primjeni sustava ravnih i izlomljenih linija što spajaju određene točke jednako udaljene od najbližih točaka (rtova) na obali kopna, otoka Krka, Raba i Paga, kao i njihovih otoka i otočića Prvića, Golog, Dolina i dr. Ove granice idu paralelno s obale kopna i susjednih otoka s općim pravcem jadranske obale kao cjeline uz punu primjenu navedenog načela tako da horizontalna razvedenost senjske hidrorogije obuhvaća na sjeveru od rtića između rta Kijac i uvale Bunica, a na jugu do sjevernog rta uvale Koromačina. V o d e n o područje općine Senj obuhvaća sjeverni i srednji dio elebitskog kanala uz kopno s otokom Lisac kod Jurjeva, pličinama Sika i Malin, a nalazi se isključivo u unutrašnjim morskim vodama našeg obalnog mora s lukama, lučicama, zaljevima, uvalama, dragama i sl. Osim glavnih luka — Senja, Jurjeva i Jablanca — od važnosti su i manje luke — Stinica,⁴⁹ Lukovo—Otočko, Klada, Starigrad i Prizna. Na ovoj razmjerno vrlo strmoj, kamenitoj obali nalazi se i niz manjih i većih *uvala i draga i to:*

— *sjeverno od Senja:* Prva, Druga i Treća draga; uvala Sv. Jelena, autokamp 3 km od Senja; uvala Bunica, autokamp, 5 km i više manjih uvala i draga;

⁴⁶ Upravo se vodi javna rasprava i o Nacrtu novog statuta općine u koji su ugrađena amandmanska načela o društvenom samoupravljanju, a u skladu s novim Ustavom SRH, kako bi i taj »mali ustav« općine Senj u početku god. 1974. stupio na snagu.

⁴⁷ Čl. 3 Statuta općine Senj od 27. XII 1963. br. 01-514/1-63, Senj, 1964.

⁴⁸ Zakon o područjima općina u SRH (Nar. nov. NRH, br. 39/62; Nar. nov. SRH, br. 5/63, Nar. nov. SRH, br. 13 i 54/65, 27/67; 8,20 i 21/68; 30, 44 i 48/70; 11/73).

Čl. 197 st. 2 Nacrta ustava SRH, vidi i bilj. 16.

⁴⁹ Stinica — selo smješteno sjeverozapadno od Jablanca u uvali Vela Stinica, gdje se s Alana spuštalo industrijskom žičarom dužine 6,3 km i visinske razlike 1,3 km kap. 32 t/h građevno drvo. Posebnim odvojkom selo je povezano još neasfaltiranom cestom s jadranskom turističkom cestom, a smješteno je uz antičko naselje Ortopula, Ortopola i na ostacima srednjovjekovne utvrde iz XIII stolj. Ovdje je bila i poznata vlakla za vuču jarbola.

— južno od Senja:

Spasovac, autokamp⁵⁰

Ujča, autokamp

Vlaška

Vela Grabova, Kalić

Mala Grabova

Žrnovnica, autokamp⁵¹

Žminjak

Rača, autokamp

Jablanova

Smokvica

Molina

Duboka

Od Malina

Crnika

Zdralova

Grmac

Lukovo

Vrulje

Andijina

Vlaška

Biljuća

Salpina draga

Pećica

— rtova, otočića, hridi, pličina i dr.

Planikovac

Otočić Lisac

Rt Vilinkapa

Pličina (13 m)

Pličina (9 m)

Vukotić

Grbač draga

Klada

Grbačka

Starigrad

Vela Ivanča draga

Mala Ivanča draga,

Miškulinska draga

Vlaka

Stara Vlaka

Drndić

Vela Stinica

Mala Stinica

Uvala Jablanac

Zavratnica

Vrulja

Nova Pošta

Burnjača

Krivača

Rakovica, Rtova

Maslinica

Vela Javorina

Prizna

Koromačna;

Sika od Malina (2 m)

Pličina Prizna

Rt Malta, poluotok

Rt Štokić

Rt Tvrduša.

Na ovom obalnom području postoji 5 lučkih svjetala u Senju (3), Jurjevu (1) i Jablancu (1), te 2 obalna svjetla na rtu Malta i kod Jablanca.

Od ovih su mnoge uvale i drage pjeskovite i šljunčane, s prilazima, pogodne za kupanje i sunčanje (Sv. Jelena, Spasovac, Lukovo i dr.).

Vodeno, morsko područje općine Senj unutar gornjih kopnenih, obalnih granica prostire se prema ovom opisu.⁵²

Sjeverna granica:

Od rtića između rta Kijac i uvale Bunica prema jugozapadu do točke koja se nalazi na sredini crte između tog rtića i sjevernog rta Male Luke (Krk).

Zapadna granica:

Od točke na sredini crte između rtića koji se nalazi između rta Kijac i uvale Bunica i sjevernog rta Male Luke prema jugoistoku do točke na sre-

⁵⁰ Uvala Spasovac, nazvana po nekadašnjem samostanu reda Templara (Božjaci), koji se u njoj nalazio, udaljena je 3 km od Senja prema jugoistoku; u njoj je autokamp, a predstavlja dobro zaklonište i sidrište za jahte, sportske i ostale čamce, te manje brodove. Pogodna je i za kupanje i sunčanje jer ima više manjih pošumljenih i šljunčanih plaža.

⁵¹ Uvala Žrnovnica (ime potječe od »žrvno« — mlinski kamen; tu su bili mlinovi) nalazi se 1 km južno od Jurjeva, s bogatom vegetacijom i kraškim vrelima žive vode iz ličkih ponornica. Jaka snaga ovih vrela pokretala je ranije mlinove za mljevenje brašna. U moru, na morskom dnu ispred uvale, nalaze se »vrulje« zbog čega je ovdje more dosta hladno i za najvećih ljetnih sparina.

⁵² Dr L. K., Podjela našeg obalnog mora na općine, Zadar, 1970, str. 36 i 58 (izd. Društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, Rijeka).

dini crte između otočića Zec i lučkog svjetla lukobrana Marija Art luke Senj. Otuda prema jugu do točke na sredini crte i između rta Markonj (Goli) i južnog rta uvale Ždralova na kopnu. Otuda prema jugo-jugozapadu do točke koja se nalazi na sredini crte između rta Njivica (Rab) i sjevernog rta uvale Vela Ivanča draga na kopnu. Otuda prema jugo-jugoistoku do točke na sredini crte između južnog rta otočića Maga (kod jugoistočne obale Raba) i južnog rta uvale Drndić na kopnu. Otuda prema jugo-jugoistoku do točke na sredini crte između rta Glavina (Rab) i obalnog svjetla kod Jablanca. Otuda prema jugo-jugozapadu do točke koja se nalazi na jednako udaljenosti od rta Vratak na kopnu, od sjeverne obale rta Deda (Pag) i od Skoljića (pred jugoistočnom obalom otoka Dolin). Otuda prema jugoistoku do točke koja se nalazi na sredini crte između sjevernog rta uvale Koromačna na kopnu i sjevernog rta uvale Vele Vlaške (Pag).

Južna granica:

Od točke koja se nalazi na sredini crte između sjevernog rta uvale Koromačna i sjevernog rta Vele Vlaške prema sjeveroistoku do sjevernog rta uvale Koromačna na kopnu.

+

Primjena ovog sistema jednakih udaljenosti kao općeg pravila u određivanju veličine v o d e n o g područja općine Senj predstavlja zapravo i optimalno rješenje u uvjetima konfiguracije Velebitskog kanala i njegove kopnene obale i otočnih obala. V o d e n o područje Senja prema datom opisu obuhvaća dio obalnog mora Jugoslavije — njegovih unutrašnjih morskih voda u površini od 134,20 km², što iznosi 05% površine obalnog mora Jugoslavije na području SR Hrvatske.⁵¹ Kako kopnena površina općine Senj obuhvaća 658,48 km², to ukupna površina ove općine iznosi 792,68 km².

Postojeća podjela obalnog pojasa općine Senj obuhvaća 8 katastarskih općina i to: Krivi Put, Senj Jurjevo, Klada, Starigrad, Stinica, Jablanac i Prizna. Stoga se i v o d e n o područje ove općine može podijeliti po utvrđenim kriterijima na jednaki broj katastarskih općina, od kojih je najveća Jurjevo, a zatim Prizna, Jablanac, Stinica i Starigrad, dok su katastarske općine Senj, Klada i Krivi Put podjednake po veličini svog obalnog pojasa, a time i novog, v o d e n o g područja.

Odnosi veličina svih površina našeg obalnog mora uključujući i Jadransko more u odnosu na veličinu mora općine Senj vidljivi su iz ovog pregleda:

1. Dijelovi obalnog mora Jugoslavije:

a) na području općine Senj	134,20 km ² (0,5%)
b) na području SR Hrvatske	24.748,00 „ (91,7%)
na području SR Crne Gore	1.992,20 „ (7,4%)
na području SR Slovenije	212,80 „ (0,8%)
na području SR Bosne i Hercegovine	17,00 „ (0,1%)

2. Obalno more Jugoslavije 27.000,00 „

— unutrašnje morske vode 11.000,00 „

— teritorijalno more 16.000,00 „

3. Jadransko more (bez otoka) 135.418,00 „

Dok naše obalno more obuhvaća 20% cjelokupnog Jadrana, a dio našeg obalnog mora na području SR Hrvatske obuhvaća oko 92% cjelokupnog

⁵¹ Podatak izračunat prema spec. pomorskoj karti mjerila 1:200.000 u Geodetskoj upravi SRH, Zagreb (M. Božičnik, dipl. ing. geod.) što iznosi 13.416 ha (1 km² = 1.000.000 m² = 100 ha = 173 kat. jutra; 1 ha = 10.000 m²).

obalnog mora SFRJ, dotle v o d e n o područje Općine Senj obuhvaća 0,5% našeg obalnog mora na području SR Hrvatske, odnosno 1,2% svih unutrašnjih morskih voda Jugoslavije.

Međutim primjena ostalih sistema podjele mora, međuopćinskog razgraničenja — npr. po smještaju i veličini naselja, gustoći stanovništva ili strukturi zanimanja stanovništva, po intenzitetu ekonomsko-prometnih pravaca i sl. — ne bi se mogli primijeniti u pogledu takvog razgraničenja na našoj obali upravo zbog njene vrlo velike razvedenosti jer bi to znatno otežalo preciznost i objektivnost određivanja granica na moru bez uobičajenih vizualnih oznaka na kopnu, a i zbog varijabilnog značenja ovih odnosa.

Na prostoru općine Senj od oko 658 km² površine kopna i od oko 134 km² površine mora veća su naselja na njenu obalnom pojasu Jablanac i Jurjevo s općinskim središtem u Senju. S obzirom na smještaj tih naselja njihova međusobna udaljenost morem i kopnom kao i njihova udaljenost od važnijih naselja graničnih općina na kopnu i otocima vidljivi su iz ovih pregleda:

A) UDALJENOST IZMEĐU NASELJA KOPNOM (u km)⁵⁵

Senj — Novi Vinodolski	22
— Crikvenica	32
— Kraljevica	47
— Rijeka	69
— Jurjevo	10
— Starigrad (kod Senja)	27
— Jablanac	37
— Karlobag	64
— Lukovo Šugarje	79
— Barić—Draga	90
— Starigrad Paklenica	109
— Posedarje	135
— Obrovac	136
— Zadar	155
— Žuta Lokva	23
— Brinje	31
— Otočac	42
— Josipdol	67
— Ogulin	78
— Gospić	82
— Plitvička jezera	122
— Karlovac	115
— Zagreb	157

Na površini od oko 658 km² kopna u općini Senj živi 10.399 stanovnika (15,8 stan/km²),⁵⁶ i to u 23 veća i manja naselja s pripadajućim zaseocima. Osim već navedenih obalnih naselja, od važnosti su u unutrašnjosti Krasno, Krivi Put, Senjska Draga, Vratnik i dr. Dok ukupan broj stanovnika pokazuje

⁵⁵ Daljina r cestovne mreže SFRJ ,Zagreb, 1972, str. 27, 28 i 30 (izd. »Transportkomerc«, Zagreb).

⁵⁶ Statistički godišnjak SRH, Zagreb, X/1973, str. 244, popis stanovništva iz 1971. god. Administrativno-teritorijalna podjela . . . NRH, Zagreb, 1951. god. (izd. Stat. zavoda NRH) str. 55—56 (podaci iz popisa stan. 1948. g.

B) UDALJENOST IZMEĐU NASELJA — M O R E M (u km):⁵⁴

	BASKA	CRIKVENICA	JABLANAC	JURJEVO	KARLOBAG	KLADA	KRK	LOPAR	LUKOVO OTOČKO	NOVALJA	NOVI VINODOLSKI	OBROVAC	PAG	PRIZNA	RAB	RIJEKA	SENJ	STARA NOVALJA	STARIGRAD kod Senja	STINICA MALA	ZADAR	
BASKA	—																					
CRIKVENICA	17	—																				
JABLANAC	18	30	—																			
JURJEVO	7	17,5	14	—																		
KARLOBAG	31	43	14	27	—																	
KLADA	10,5	24	7	7,5	21	—																
KRK	12	28	24	16,5	40	18,5	—															
LOPAR	8,5	24	14,5	12	31	9	13	—														
LUKOVO OTOČKO	8,5	21	10	4,9	23	3,3	17	9	—													
NOVALJA	30	45	20	34	30	25	32	23	29	—												
NOVI VINODOLSKI	13	5	25	13	39	19	23	20	17	41	—											
OBROVAC	67	80	50	64	37	58	77	73,5	60	48	76	—										
PAG	37	50	20	35	7	28	46	37	31	36	45	38	—									
PRIZNA	25	38	7,5	21	7	14	32	21	17	24	33	44	14,5	—								
RAB	18	33	8	21	21	13,5	22	12	16,5	16	29	58	27	13	—							
RIJEKA	33	16	46	33,8	59	41	24	40	38	53	21	96	66	53,2	42	—						
SENJ	7	14	17	3,8	31	11	17	13	8	35	10	68	37	24	23	30	—					
STARA NOVALJA	24	37	6,7	20	11	13	30	21	16,5	21	32	47	18,5	5,5	11	52,7	24	—				
STARIGRAD kod Senja	12	25	5,8	8,3	19	1,3	19	9,5	4,5	23	20	55,8	26	13	12	41,5	11,5	12	—			
STINICA MALA	16	29	1,6	13	15	5,5	23	13	9	20	25	52	22	8,5	7,8	46	16	7,8	4,7	—		
ZADAR	61	76	51	72	45	79	63	58	61	33	72	52	46	52	46	84	66	56	64	60	—	

⁵⁴ Daljina r. Jadranskog mora, Split, 1953, str. 8—37, 46—48 (Izd. Hidr. inst. JRM, Split), 1
N/m — 1852 m.

znatnije razlike pada (u 1948. bilo je u općini 13.289 stan., tj. 2890 stanovnika više nego god. 1971.), što je i opća pojava u okviru određene opće depopulacije stanovništva na Jadranu, dotle je broj stanovništva obalnih naselja izgradnjom jadranske turističke ceste i razvojem turizma u stalnom porastu, što pokazuje tendenciju »spuštanja« stanovništva s velebitskih obronaka k moru.

Novi samoupravni socijalistički društveno-ekonomski odnosi u općini Senj realiziraju se u 4 obalne mjesne zajednice u Krivom Putu, Senju, Jurjevu i Jablancu (Krivu Put od sjeverne općinske granice Sv. Ilije do Treće drage, Senj od Treće drage do Spasovca, Jurjevo sa 4 zaseoka od Spasovca do Starigrada i Jablanac s 3 zaseoka od Starigrada do Prizne, odnosno Koromačne). Ove mjesne zajednice sve više postaju ne samo osnovne teritorijalne zajednice radnih ljudi u kojima oni rješavaju svoje komunalne i druge probleme, već i specifične interesne zajednice, tako da su one u mogućnosti vršiti i određene nove poslove i zadatke koji će im se ustupiti iz općinske nadležnosti. Pored ovih zajednica djeluju i mjesni uredi u Jurjevu, Jablancu i Krivom Putu. Oni vrše određene upravne poslove uključujući i izdavanje dozvola za vađenje pijeska, šljunka i kamena iz morske obale, mora i ostalog terena (uz prethodne suglasnosti i propisana ograničenja).

Osim ograničenja koja su propisana republičkim propisima o morskom ribarstvu u Velebitskom kanalu u cilju sačuvanja ribljeg fonda i njegove zaštite od prelova, Općinska skupština Senj donijela je za svoj dio tog Kanala, za »senjsko more« propis o obavljanju sportskog i privrednog ribolova.⁵⁷ Tako je, između ostalog, propisano da se radi zaštite pridnenih vrsta riba i drugih morskih životinja od prekomjernog iskorištavanja i uništavanja zabranjuje ribolov podvodnom puškom u

— *uvalama*: Spasovac, Žrnovnica, Lukovo, Klada, Starigrad, Velika Stinica, Zavratinica i Vranjak;

— *u lukama*: Senj, uključujući i područje kod kupališta uz obalu do sjevernog rta Treće drage, a južno do Glavine iza područja zvanog »Voda«;

Jurjevo, uključujući, i područje sjeverno uz obalu do Grabove i južno do uvale Žrnovnica;

Jablanac, na udaljenosti od 200 m sjeverno i južno od kupališta.

Isto se tako u ribolovu zabranjuje i upotreba mreža stajačica kao i vrša:

— u luci Senj, uključujući područje od kupališta do sjevernog rta Treće drage na udaljenosti od 500 m od obale;

— u lukama: Jurjevo, Jablanac, Lukovo, Klada i Starigrad.

Također je zabranjen i lov ribe ludrom, zagonicom i fružatom na udaljenosti od 1 N/m od obale cijelog područja općine, u dužini od oko 50 km.

Razvoj turističke i ostale lokalne privrede ove razmjerno pasivnije općine, izuzev HE Senj, aktivirao je njeno stanovništvo u tolikoj mjeri da su se ovdje osobito razvile bogate prometne veze. Na jadranskoj turističkoj cesti Senj predstavlja glavno čvorište asfaltnih cesta prema unutrašnjosti (Otočac—Gospić—Plitvička jezera—Karlovac—Zagreb) i prema Rijeci i Zadru. Na području senjske općine postoji više priključaka obalnih naselja na jadransku cestovnu magistralu i to:

⁵⁷ Odluka Skupštine općine Senj... o uvjetima za... obavljanje privrednog ribolova... i o ograničenju upotrebe ribolovnih sredstava... od 6. VII 1973, br. SO — 394/1-73.

— Jurjevo priključak u dužini od 0,2 km asfalta,		
— Lukovo Otočko	„	2,9 „
— Klada	„	2,8 „
— Starigrad	„	3,9 „
— Jablanac	„	4,0 „
— Prizna	„	3,0 „

Od jadranske turističke ceste ide određeni broj cesta i prema unutrašnjosti, doduše još neasfaltiranih cesta III. reda, i to:

- iz Senja u Krivi Put, Alan i dalje,
- iz Jurjeva u Hrmotine (asfaltirana), u Krasno i dalje,
- iz Starigrada u Velike Brisnice i dalje,
- iz Jablanca u Štirovaču, Kosinj i dalje.

Isto tako i preko v o d e n o g, morskog područja dva glavna prometno-ekonomska središta, Senj i Jablanac, povezana su trajektnim vezama u polasku i povratku na ovim relacijama:³⁸

- Senj — Baška (Krk), 6,7 N/m, ljeti 4 putovanja (dnevno), zimi 3 putovanja (tjedno)
- Senj — Lopar (Rab), 13,2 N/m, ljeti 8 putovanja (dnevno), zimi 2 putovanja (dnevno)
- Jablanac — Pudarica (Rab),³⁹ 1,5 N/m, ljeti 11 putovanja (dnevno), zimi 6 putovanja (dnevno), odnosno uvala Mišnjak (Rab)
- Jablanac — Stara Novalja (Pag), 6,8 N/m, ljeti 5 putovanja (dnevno), zimi 3 putovanja (dnevno).

Ove trajektne veze s 28 dnevnih putovanja ljeti i sa 14 putovanja zimi (od toga 11 dnevnih i 3 tjedna putovanja) kao pokretni, cestovni mostovi povezuju dva obalna prometno-ekonomska čvorišta na jadranskoj turističkoj cesti s južnim dijelom otoka Krka (Baška je završetak »krčke« otočne ceste), sa sjevernim i južnim dijelom otoka Raba (Lopar i Pudarica čine početak i završetak »rapske« otočne ceste) i sa sjevernim dijelom otoka Paga (Stara Novalja je glavni priključak »paške« otočne ceste) tako da će se iz određenih točaka na ovim otocima dalje razvijati nove trajektne veze, i to:

- iz Torkula (Krk) na Merag (Cres), 4,0 N/m
 - iz Stare Baške (Krk) na Lopar (Rab), 8,0 N/m
 - iz luke Raba na Lun (Pag), 4,3 N/m
- itd.,

što će dovesti do uspostave ne samo nove, paralelne, plave međuotočne trajektno-cestovne magistrale već će ta nova međuotočna (interinzularna) prometnica biti i transverzalno povezana preko raskrsnica Senja, Jablanca, Karlobaga i dr. s postojećom jadranskom turističkom cestom, a u perspektivi i s novom jadranskom auto-cestom.

Na ovom području Senj kao središte Malog Kvarnera povezan je sada i s jednom redovnom klasičnom putničkom, odnosno putničko-teretnom prugom Zadar—Novalja—Rijeka dva puta tjedno u polasku i povratku, također povezujući Crikvenicu i Rijeku sa Zadrom preko otoka Krka (Baška i Stara

³⁸ Sezonski red plovidbe »Jadrolinije«, Rijeka, 1973. od 28. IV — 30. IX.,

Zimski red plovidbe »Jadrolinije«, Rijeka, 1973/74. od 1. X — 29. IV.

³⁹ Red plovidbe Komunalnog poduzeća »Kamenjak«, Rab, 1973.

Baška), Rab (Lopar i Rab, uvjetno i Supetarska Draga), Paga (Lun, Novajlja, Mandre i Poveljana, uvjetno i Jakišnica i Vir).

Cjelokupni lučki promet općine Senj kretao se u razdoblju od posljednjih 20 godina ovako:⁶⁰

L u k a	God.	Prispjeli brodovi		R o b a			
		Broj	NRT	Od toga otpada na promet s inozemstvom		Putnici	
Senj	1951.	1.237	119.677	29.511	7.480	57.959	
	1961.	1.750	270.793	23.771	13.613	41.004	
	1971.	1.443	255.000	21.277	11.948	83.464	
	1972.	1.360	234.508	17.026	9.710	65.688	
Jurjevo	1951.	609	45.686	26.210	12.251	22.030	
	1961.	836	89.816	22.888	16.332	8.215	
	1971.	(podaci uključeni u promet luke Senja)					
	1972.	187	17.330	5.052	3.115	4.916	
Jablanac	1951.	691	41.276	7.396	889	17.617	
	1961.	1.499	95.061	12.723	3.697	26.816	
	1971.	3.271	249.000	3.086	—	162.078	
	1972.	3.970	295.515	1.236	—	183.259	
Ukupno	1951.	2.537	206.639	63.117	19.620	97.606	
	1961.	4.085	455.670	59.382	23.642	76.035	
	1971.	4.714	504.000	24.363	11.948	245.542	
	1972.	5.517	547.353	23.314	12.825	253.863	

Iz ovog je pregleda vidljivo da je cjelokupan promet brodova i putnika u glavnim lukama općine Senj u porastu, dok je robni promet u osjetnom padu zbog preorijentacije robnih tokova na cestovni promet. Dok promet brodova, robe i putnika u luci Senja pretežno stagnira, a u luci Jurjevo u osjetnom je padu, dotle je u luci Jablanac taj promet u znatnom porastu, osobito promet putnika. U perspektivi naglo će rasti lučki promet u Senju i Jablancu, osobito promet vozila i putnika trajektima. Sva ova aktivnost pomorskog prometa općine Senj i njezinih luka traži da luka Senj bude i dalje stalna granični prijelaz⁶¹ za teretne brodove koji krcaju građevni materijal za izvoz i razvoz, i za jahte i sportske čamce zbog sve većeg razvoja nautičkog turizma. Ova pomorsko-prometna mikroregija, koja se prostire na sjeveru do Rijeke, a na jugu do Zadra — pored Maslenice kao stalnog graničnog prijelaza za specifični teret-rudaču, te Malog Lošinja, Opatije i Raba kao sezonskih graničnih prijelaza (određenih pretežno za putničko-turistički promet, za jahte i sportske čamce, za kružna putovanja i sl.) — kategorički traži da Senj i dalje bude njena glavna luka ne samo za domaći već i za međunarodni promet.⁶²

⁶⁰ Pomorski godišnjak 1951. Beograd, 1952, str. 340—345, 358—379, 516—533;

Godišnjak pomorstva, Beograd, 1960/61. str. 451/454, 464—467, 612—617.

Saobraćaj i veze 1971, Beograd, 1972, str. 68.

Podaci Lučke kapetanije Rijeke i njene ispostave u Senju za god. 1972. o prometu brodova, robe i putnika.

⁶¹ Rješenje o određivanju stalnih graničnih prijelaza za međunarodni saobraćaj (Sl. l. SFRJ, br. 22 i 23—66, 26/69, 24/70 i 9/73).

Rješenje o određivanju sezonskih graničnih prijelaza za međunarodni saobraćaj (Sl. l. SFRJ, br. 24/73).

⁶² Čl. 104—108 Carinskog zakona (Sl. l. SFRJ, br. 22/73).

To je od osobite važnosti i za sve perspektivniji razvoj nautičkog turizma duž Velebitskog kanala zbog mogućnosti pristajanja jahti i sportskih čamaca u brojnim nivalama i dragama Kanala.

Osposobljavanjem turističkog naselja Alan-grada uz Zavratinicu kod Jablanca pomoću napuštene industrijske žičare koja povezuje luku Stinica i velebitski prijevoj Alan stvorit će se važna turistička atrakcija uz sportsko krsarenje prema Novskom ždrilu i kanjonu Zrmanje.⁶³

Senj i njegova luka smješteni su na suprotnoj strani prijevoja, sedla Vratnik, tj. na početnom dijelu Senjske drage. Djelovanjem bujičnog nasipavanja i utjecajem ljudskog rada nije se samo smanjivala dubina i veličina lučkog akvatorija već, što je i najvažnije, smanjivala se i sigurnost boravka i plovidbe u samoj luci, koja je time gubila sve više značenje prirodne luke. Luka je bila time sve više izložena buri i njenim vrlo jakim refulima s NE kvadranta, a osobito njenim povratnim valovima (»štige«). Iako je senjska luka u zimskom razdoblju zbog jake bure danas nepodesna za navigaciju, ipak je u njoj najpodesnija točka za dnevnu i noćnu orijentaciju u plovidbi — kula Nehaj na jugoistočnoj strani grada, na uzvisini visokoj 85 m. Za brodove veće od 500 brt lučko peljarenje je obvezatno.

Uoče li se svi kapaciteti koji djeluju na moru (trajektne veze, izvoz drvnih proizvoda, obalni razvoz robe, privredni i sportski ribolov, prijevoz turista i druge aktivnosti), za v o d e n o područje ove općine nužno se nameće potreba što brže njegove revitalizacije, kako bi se razvila što veća privreda Senja i na moru. Iznijeti prijedlog o međuopćinskom razgraničenju v o d e n o g područja općine Senj pruža puno jamstvo da će se i na ovom dijelu našeg Jadrana razviti svestrana suradnja i sve veći ekonomski napredak Senja, njegova neposrednog zaleđa i bližih otoka.

OPĆINA GOSPIĆ

VI.

Kako i općina Gospić ima svoje more i graniči na morskoj obali i na moru s općinama Senj i Zadar, a na samom moru i s općinom Pag, to se i ovdje predlaže međuopćinsko razgraničenje koje također treba što prije dobiti snagu normativnog akta. Taj normativni akt trebaju donijeti Općinska skupština Gospić i skupštine graničnih općina na temelju načela j e d n a k i h u d a l j e n o s t i od najizbočenijih točaka kopna, otoka Paga i njegovih otočića i hrđi.

»Općina Gospić sačinjava područje... Gospića, te slijedećih naseljenih mjesta...« navode se 84 takva mjesta, a na obali su Cesarica, Karlobag, Lukovo Šugarje, Barić Draga i dr. »... kao mjesta izrazito turističkog značenja smatraju se K a r l o b a g...«⁶⁴ I Statut općine Gospić sadrži odredbu da će granice općine odrediti posebnom odlukom Općinska skupština u suradnji sa skupštinama susjednih općina, pri čemu se mislilo samo na kopneni, s u h i dio općinskog područja, a izostavljeno je m o k r o, vođeno općinsko područje.

⁶³ Uredba o pristupu, prolasku i boravku stranih jahti i čamaca namijenjenih razonodi ili sportu u obalnom moru Jugoslavije (Sl. l. SFRJ, br. 32/71).

⁶⁴ Cl. 5, 6, 7, 210 toč. 2, čl. 314 st. 2 Statuta općine Gospić od 15. II 1964, br. 01—400/1-64.

Prema tome, temeljni kriterij teritorijalne podjele obalnog (priobalnog) mora općine Gospić treba se sastojati u primjeni sustava ravnih i izlomljenih linija što spajaju određene točke jednako udaljene od najbližih točaka (rtova) na obali kopna, otoka Paga, kao i njegovih otočića, hridi i sl. Ove granice idu paralelno s obale kopna i otoka Paga tako da horizontalna razvedenost gospićke hidroregije obuhvaća na sjeveru sjeverni rt uvale Koromačna (južno od Prizne), a na jugu do zapadnog rta uvale Trstenica (Marija Magdalena). *Vodeno* područje općine Gospić obuhvaća srednji dio Velebitskog kanala uz obalu kopna u dužini od oko 50 km, a nalazi se isključivo u unutrašnjim morskim vodama našeg obalnog mora s lukom Karlobag, manjim lukama, uvalama, dragama i sl. Od osobite su važnosti ovdje manje luke, uvale i drage — priobalna sidrišta kao Cesarica, Lukovo Šugarje, Barić Draga i dr., koje imaju po 2 ili više privezišta (»garofulini«) za brodove i čamce, osobito pri jačoj buri. Na ovoj razmjerno strmoj, kamenitoj obali ima i više manjih i većih

- | | |
|--------------------------|---------------------------------------|
| — uvala i draga i to: | Barić Draga |
| — sjeverno od Karlobaga: | Dračuša |
| Smojveruša | Pržunac Veli |
| Plitka draga | Pržunac Mali |
| Badnjina | Široka |
| Mali greben | Dujmovača |
| Cesarica | Tamnička |
| Bočarije vele | Trstenica i dr.; |
| Drinovica | — <i>rtova, otočića, hridi i dr.:</i> |
| Bojna draga | rt Celovino |
| Baška draga | rt Smojveruša |
| Mala Crnika | rt Badnjina |
| Talinja i dr.; | hrid Kovač |
| — južno od Karlobaga: | hrid Mali greben |
| Moščina | hrid Crikveni gaj |
| Bliznica | rt Drvarica |
| Kijac | otočić Mali |
| Lukovo Šugarje | rt Brkinac |
| Devčić Draga | hrid Konj i dr. |

Na ovom obalnom području postoje dva lučka svjetla u Karlobagu i jedno obalno svjetlo na hridi Konj.

Od spomenutih uvala i draga mnoge su šljunčane, a neke i pjeskovite, obrasle borovinom i niskom makijom. Dubina mora u njima postupno raste. Pogodne su za kupanje i sunčanje, a mogući su i prilazi do njih.

Vodeno, morsko područje općine Gospić unutar gornjih kopnenih, obalnih granica prostire se prema ovom opisu:⁶⁵

Sjeverozapadna granica:

Od sjevernog rta uvale Koromačna prema jugozapadu do točke na sredini crte koja spaja sjeverni rt uvale Koromačna i sjeverni rt uvale Vela Vlaška (Pag).

⁶⁵ Vidi bilj., 52.

Jugozapadna granica:

Od točke na sredini crte koja spaja sjeverni rt uvale Koromačna i sjeverni rt uvale Vela Vlaška prema jugoistoku do točke na sredini crte između zapadnog rta uvale Cesarica na kopnu i rta 0,4 N/m sjeverno od dna uvale Velika luka (Pag); otuda prema jugoistoku do točke na sredini crte koja spaja lučko svjetlo Karlobag i južni rt uvale Paklenica (Pag); otuda prema jugoistoku do točke na sredini crte koja spaja južni rt uvale Lukovo Šugarje i sjeverni rt Goričke uvale (Pag); otuda prema jugoistoku do točke na sredini crte koja spaja sredinu sjevernog ulaza u Ljubački tjesnac i zapadni rt uvale Trstenica, a otuda prema sjevero-sjeveroistoku do zapadnog rta uvale Trstenica.

Primjena ovog sustava jednakih udaljenosti kao općeg pravila u određivanju veličine vodenog područja općine Gospić predstavlja zapravo optimalno rješenje u uvjetima konfiguracije Velebitskog kanala i njegove kopnene obale i otočnih obala. Vodeno područje općine Gospić prema datom opisu obuhvaća dio obalnog mora Jugoslavije — njegovih unutrašnjih morskih voda — u površini od 60,80 km², što iznosi 0,2% površine obalnog mora Jugoslavije na području SRH.⁶⁶ Kako kopnena površina općine Gospić obuhvaća 1674 km², to ukupna površina ove općine iznosi 1734,80 km².

Postojeća podjela obalnog pojasa općine Gospić obuhvaća tri katastarske općine i to Cesaricu, Karlobag i Lukovo Šugarje. Stoga se i vodeno područje ove općine može podijeliti po utvrđenim kriterijima na jednaki broj katastarskih općina, od kojih je najveća katastarska općina Lukovo Šugarje zatim Cesarica, dok je katastarska općina Karlobag razmjerno mala po veličini svog obalnog pojasa, a time i novog, vodenog područja.

Odnosi veličina svih površina obalnog mora uključujući i Jadransko more u odnosu na veličinu mora Gospić vidljivi su iz ovog pregleda:

1. Dijelovi obalnog mora Jugoslavije
 - a) na području općine Gospić 60,80 km² (0,2%)
 - b) na području SR Hrvatske 24.748,00 km² (91,7%)
2. Obalno more Jugoslavije 27.000,00 km² —
(od toga unutrašnje morske vode oko 11.000 km²)

Dok dio našeg obalnog mora na području SRH obuhvaća oko 92% cjelokupnog obalnog mora SFRJ, dotle vodeno područje općine Gospić obuhvaća samo 0,2% našeg obalnog mora na području SRH, odnosno 0,6% svih unutrašnjih morskih voda Jugoslavije.

Na prostoru općine Gospić od 1674 km² površine kopna i od oko 61 km² površine mora veće je naselje na njenom obalnom pojasu mjesto Karlobag.

- A) Udaljenost između naselja — morem (u N/m) date su u tablici Gl. IV/A⁶⁴
- B) Udaljenosti između naselja — kopnom (u km):⁶⁵

⁶⁶ 60,80 km² — 6.084 ha, vidi i bilj. 53.

K a r l o b a g			
— Jablanac	27	— Krušćica	32
— Jurjevo	54	— Starigrad—Paklenica	45
— Senj	64	— Zadar	91
— Novi Vinodolski	86	— Gospić	40
— Crikvenica	96	— Otočac	80
— Rijeka	133	— Plitvička jezera	118
— Lukovo Šugarje	15	— Slunj	151
— Barić Draga	26	— Karlovac	201
		— Zagreb	243

Na površini od 1674 km² kopna u općini Gospić živi 37.383 stanovnika (22,3 stan/km²) i to u 84 veća i manja naselja s pripadajućim zaseocima.⁶⁷ Dok ukupan broj stanovnika pokazuje i ovdje znatnije razlike pada (u god. 1948. bilo je u općini 42.060 stanovnika, tj. za 4.677 stanovnika više nego god. 1971.), što je pojava u okviru određene opće depopulacije stanovništva na Jadranu, dotle je broj stanovništva obalnih naselja zbog izgradnje jadranske turističke ceste i zbog razvoja turizma u stalnom porastu, što pokazuje tendencu »spuštanja« stanovništva s velebitskih obronaka k moru.

Novi samoupravni, socijalistički društveno-ekonomski odnosi općine Gospić reguliraju se u 2 obalne mjesne zajednice — u Karlobagu i Baškim Oštarijama. Na području tih mjesnih zajednica djeluju i mjesni uredi.

Razvoj turističke i ostale lokalne privrede ove razmjerno pasivne općine aktivirao je njeno stanovništvo u tolikoj mjeri da su se ovdje razvile i dobre prometne veze. Na jadranskoj turističkoj cesti Karlobag kao i Senj, predstavlja glavno čvorište asfaltnih cesta u pravcu unutrašnjosti (Karlobag—Gospić—Karlovac—Zagreb), a zatim i prema Rijeci i Zadru s priključkom obalnog naselja Cesarica na tu cestovnu magistralu asfaltom dužine 0,3 km.

Isto je tako i preko v o d e n o g, morskog područja Karlobag — glavno prometno-ekonomsko središte) povezan trajektnim vezama u polasku i povratku na dvjema relacijama:⁶⁸

- Karlobag — Pag, 7,2 N/m, ljeti 6 putovanja (dnevno), zimi 3 putovanja (dnevno)
- Karlobag — Metajna (Pag), 6,9 N/m, ljeti 3 putovanja (tjedno), zimi 3 putovanja (tjedno).

Ove trajektne veze s 9 putovanja (od toga 6 dnevnih i 3 tjedna) u tijeku ljeta i 6 putovanja (od toga 3 dnevna i 3 tjedna) u tijeku zime kao p o k r e t n i cestovni mostovi povezuju Karlobag sa središnjim dijelom otoka Paga (mjesto Pag je središte paške otočne ceste), a time neposredno preko mosta Pag/kopno i sa Zadrom, tako da u Karlobagu jadranska turistička cesta prema Zadru ima 2 prometne trake — otočnu, poluotočnu i kopnenu, što znatno olakšava promet vozila i daje mu veću protočnost.

Cjelokupni lučki promet općine Gospić (isključivo preko luke Karlobag) kretao se u razdoblju od posljednjih 20 godina ovako:⁶⁹

Godina	Prispjeli brodovi		R o b a		
	Broj	NRT		Od toga s inozemstvom	Putnici
1951.	998	51.848	14.213	2.872	11.245
1961.	791	81.078	6.839	1.321	14.394
1971.	1.282	177.000	17.164	12.055	82.170
1972.	1.294	190.060	14.841	13.390	83.706

⁶⁷ Vidi bilj. 56, str. 246.

Iz ovog je pregleda vidljivo da je cjelokupan promet brodova i putnika u luci Karlobag u stalnom porastu, dok promet robe stagnira zbog sve veće preorijentacije robnih tokova na cestovni promet. U perspektivi naglo će rasti putnički promet u luci Karlobag. Taj je promet već u ovom razdoblju povećan za gotovo 8 puta zahvaljujući u prvom redu prometu vozila i putnika na trajektima. Nema sumnje da će povećani intenzitet lučkog prometa na relaciji Karlobag—Pag i obratno ojačati i ekonomske odnose razmjenom dobara tih dviju mikroregija.

Uoče li se svi kapaciteti koji djeluju na moru (trajektne veze, obalni razvoz robe, privredni i sportski ribolov, prijevoz turista itd.), za v o d e n o područje ove općine nužno se nameće potreba njegove što brže revitalizacije kako bi se razvila što veća lokalna privreda Gospića i na moru. Iznijeti prijedlog o međuopćinskom razgraničenju v o d e n o g područja Gospića pruža puno jamstvo da će se i na ovom dijelu našeg Jadrana razviti svestrana suradnja i sve veći ekonomski napredak Gospića, njegova primorskog i (iza)velebitskog dijela, te otoka Paga.

Z A K L J U Č A K

Razmotrimo li cjelokupnu površinu dijela Velebitskog kanala koji pripada općinama Senj i Gospić u veličini od 195 km², i to uz obalu kopna na sjeveru od rtića između rta Kijac i uvale Bunica, a na jugu do sjevernog rta uvale Koromačna, u dužini od oko 70 km, uključujući i sva obalna naselja — njihove pomorske i kopnene prometnice, te tokove kretanja lučkog i kopnenog prometa — vidimo da je cijelo ovo područje vrlo atraktivno za sve veći razvoj i napredak. Promet brodova, robe i putnika u lukama Senja, Jurjeva, Jablanca i Karlobaga u razdoblju od posljednjih 20 godina u stalnom je porastu, manje po broju, a više po veličini prispjelih brodova. Zbog jačanja trajektnih veza povećan je i broj prevezenih putnika, ali je ukupan promet robe u osjetljivu padu zbog preorijentacije tokova robe na cestovni, kamionski promet. Ovdje je od važnosti da se istakne kako je dio robnog prometa, i to onaj s inozemstvom, u porastu zbog pojačanog izvoza drva i njegovih prerađevina iz Senja i ostalih podvelebitskih luka u talijanske i dr. Lučki promet ove mikroregije kretao se ovako:⁶⁹

L u k a	Godina	PRISPJELI BRODOVI		R O B A		
		Broj	NRT	Ukupno s inozemstvom	Od toga	Putnici
Luke općine Senj	1951.	2.537	206.639	63.117	19.620	97.606
	1961.	4.085	455.670	59.382	23.642	76.035
	1971.	4.714	504.000	24.363	11.948	245.542
	1972.	5.517	547.353	23.314	12.825	253.863
Karlobag	1951.	998	51.848	14.213	2.872	11.245
	1961.	791	81.078	6.839	1.321	14.394
	1971.	1.282	177.000	17.164	12.055	82.170
	1972.	1.294	190.060	14.841	13.390	83.706
Ukupno u obalnim lukama Velebitskog kanala	1951.	3.535	258.487	77.330	22.492	108.851
	1961.	4.876	536.748	66.221	24.963	90.429
	1971.	5.996	681.000	41.527	24.003	327.712
	1972.	6.811	737.413	38.155	26.215	337.569

Činjenica je da se ova mikroregija sa Senjom kao središtem («Mali Kvarner») nalazi na južnom dijelu («Velikog») Kvarnera s Riječkim zaljevom ne samo kao bazenom Riječke luke već i kao glavnim izlazom Podunavlja na Jadran,⁶⁸ dok se na sjevernom dijelu tog Kvarnera nalazi mikroregija Istra s Pulom kao njenim glavnim središtem. Ove dvije luke — Senj i Pula — prva povezana sa cestovnom mrežom Evrope od mora preko Vratnika najkraćim putem na Karlovac, Zagreb i dalje, te na Zadar, Split i dalje, a druga povezana sa željezničkom mrežom Evrope preko Divače na Ljubljanu, Zagreb i dalje, kao i osnovnom istarskom cestovnom magistralom Rijeka—Pula—Koper sa svojim lučkim kapacitetima (operativnim obalama i dr.) — korisno će poslužiti i kao depandanse nove, velike Rijeke — glavne tranzitne luke Podunavlja s prometom robe i do 15 milijuna tona u god. 1985. To će doći do izražaja nakon što se

— izgradi nova auto-cesta Rijeka—Zagreb (150 km)

— prošire kapaciteti Riječke luke izgradnjom terminala za integralni, kombinirani, kontejnerski i »roll on-roll off« transport u samoj luci i izgradnjom naftonosnog terminala s operativnom obalom u dužini od 3,5 km u Omišlju (Krk) s kapacitetom naftovoda od 35 milijuna tona godišnje, na dužini naftovoda od 635 km

— poveća propusna moć lučkog bazena Bakar i riječnih pristaništa u Sisku, Osijeku i Vukovaru

— regulira tok rijeke Save do Zagreba

— izgradi kanal Vukovar (Dunav)—Samac (Sava) kao nastavak nove evropske magistralne vodene prometnice Rajna—Majna—Dunav

— izgradi nova, elektrificirana ravničarska željeznička pruga Rijeka—Zagreb⁶⁹

— izgrade cestovne magistrale Zagreb—Bihać—Split, spoj Like s Dalmacijom preko Gospića i Knina, »Put AVNOJ«-a preko »... (Črnomelja)—Delnica—Ogulina—Otočca—Titove Korenice—(Bihaća)—...«, a koja će povezivati Sloveniju preko Hrvatske s Bosnom i Hercegovinom, Srbijom, Crnom Gorom, Kosovom i Makedonijom.

Sve će to omogućiti uspješno uključivanje cijele ove regije u evropske i svjetske prometne tokove.

⁶⁸ Planirana su 3 magistralna unutrašnja prometna pravca Jadran — Podunavlje, i to:

a) Bakar (Rijeka)—Kupa—Sava—Dunav (535 km, s visinskom razlikom od 353 m)

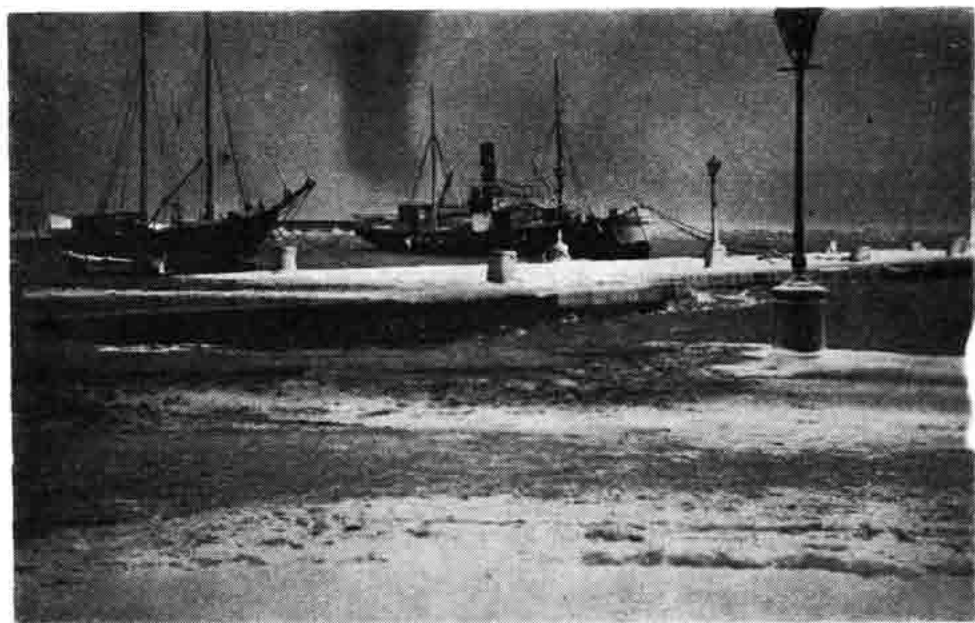
b) Jadran (Monfalcone)—Soča—Sava—Dunav (610 km sa visinskom razlikom od 491 m).

Ovaj pravac povezuje Dunav s unutrašnjom plovnom mrežom Italije pravcem Vukovar—Samac—Zagreb—Ljubljana, a zatim rijekom Ljubljanicom — Idrijicom (ili Vipavom) i Sočom do tal. luke Monfalcone (Tržič), te spoj na rijeku Po (Pad) uključujući i novi kanal Trst — Venecija.

c) Solun—Vardar—Morava—Dunav (652 km, s visinskom razlikom od 788 m). Ovaj pravac povezuje Dunav s Egejskim morem iskorištavanjem toka rijeke Morave i Vardara. Od ovih pravaca najpogodniji je pravac pod a), koji ide od Rijeke do Zagreba i dalje koristeći se tokom rijeke Kupe i Save, pravcem Bakar — Brod na Kupa — Sisak (Zagreb) — Samac — Vukovar s najnižim prijevodom (Postojnska vrata 609 m) prema unutrašnjosti i s najmanjom ukupnom visinskom razlikom, nižom za 138 m od pravca pod b) i za 435 m od pravca pod c), kao i zbog izgradnje tunela ispod Risnjaka, drugog 25 km, s isključivim izlazom na našu luku, za razliku od ostale 2 pravca koji izlaze na strane luke.

Dužina pruge	Najviša kota planuma nivelete	Željeznička pruga	
		Nova	Postojeća
		110,3 km	176,2 km
		255 m	836 m
		7 ‰	30 ‰
Mjerodavni uspon	od Rijeke		
	od Karlovca	7 ‰	22 ‰
	od Rijeke	299 m	932 m
Dizanje tereta			
	od Karlovca	188 m	812 m

Kako SR Hrvatska između svih naših republika ima najpogodniji geografsko-prometni položaj jer se svojim velikim dijelom nalazi u panonskoj nizini — Podunavlju, a ima i najrazvedeniji oblik i najdužu obalu na Jadranu, njeno će značenje još više porasti kada se novim kanalom spoji Dunav s Majnom i Rajnom i kada se preko Morave uspostavi veza s Labom, Odrom i Vislom, a osobito Savom, Kupom i kanalom s Jadranskim morem. Jadransko more kao nastavak Sredozemnog mora prodiire najdublje i najsjevernije prema srednjem dijelu Evrope, prema Gibraltaru i Suezu zauzima središnji položaj, a ima nadasve pogodan odnos prema najvažnijim dijelovima evropskog zaleđa. Sve to potvrđuje i trasa antiknog, tradicionalnog »jantarskog« puta koji je povezivao Jadran s Baltikom preko pogodnih prijelaza između visokih Alpa, Karpata i Dinarida. Na tom putu najniži prijelaz u Moravskim vratima (310 m), preko Dinarskih planina tzv. Jadranskih vratiju (Postojnski prijevoj 609 m, Kaldrma 672 m, Vratnik 698 m i dr.) našu zemlju prometno znatno približuje Centralnoj Evropi. Upravo se SR Hrvatska odlikuje s tri velike prirodno-geografske cjeline i to: panonski, peripanonski prostor, planinski i mediteranski prostor. Primorsko-lička makroregija s Rijekom, Pulom i Senjom, Gospićem i Karlovcem povezuje ova dva posljednja prostora preko Velebita, Velike i Male Kapele, te Plješivice. Sam mediteranski prostor dijeli se na tri paralelna niza: otoci, priobalni pojas i ličko-zagorski, preko-velebit-ski pojas, preko kojega će ići jedna od novih, magistralnih auto-cesta od Rijeke na Crikvenicu, zatim napuštajući Novi Vinodolski na Otočac i Gospić, da se ispred Gračaca spusti prema moru između Zadra i Obrova na Benkovač, a dalje će ići između Drniša i Šibenika u pravcu Splita. Cesta će imati priključke iz Senja, Zadra i dalje. Upravo Kvarnerski



Sl. 115 — Senjska luka u zimi okovana ledom, parobrod »Lika« na glavnoj rivi. Oko 1910.

zaljev u ovoj novoj makroregiji treba postati najvredniji primorsko-lički kompleks na čelu s Rijekom kao svojim lučkim središtem. Stoga treba da se u nj pravovremeno uključe i svi obalni prostori u kojima treba izvršiti i racionalni razmještaj lučko-industrijskih i ostalih funkcija. Neki dijelovi tih prostora, kao primorski dio Velebita s nacionalnim parkom Paklenica, uključujući i cijeli masiv Velebita, te otoci Krk, Rab i Pag kao i njihovo otočje (Prvić, Grgur i dr.), imaju istaknute pejzaže i određene ekološke kvalitete. U perspektivi će Senj (s 8.000 stan.) i Gospić (čak s 25.000 stan. u 2.000. god.) kao središta subregije, mezoregije u prometno-ekonomskom pogledu odigrati osobitu ulogu. Lučki promet »velike« Rijeke povećat će se od sadašnjih 7,9 milijuna t u god. 1969. na 30 milijuna t u god. 2000. Time će usporedno rasti i lučki promet robe Senja i ostalih podvelebitskih luka, čime će i Senj premaišiti svoju prijelomnu 1862. god., kad je promet robe njegove luke bio najveći i iznosio je 127.159 t (od toga 63.476 t u izvozu), što iznosi 110.133 t više u odnosu spram takvog prometa robe u god. 1972. (u uvozu za 56.160 t i u izvozu za 53.973 t više).

Sve ovo upozorava na jačanje ne samo procesa litoralizacije s obzirom na gustoću i strukturu stanovništva već i na jačanje ekonomskog potencijala obale i njenih urbanih i ruralnih cjelina. U tome će vidnu ulogu odigrati i iskorištavanje vodenog prostora općina Senj i Gospić i to ne samo u prometnom već i u općeeksploatacionom pogledu.

LITERATURA:

Klodić H. ing., Projekt dvotirne železnice od km 49—5/6 proge Karlovac-rika pod Veliko Kapelo skozi Vinodol na Reko obzirom v Malinsko na otoku Krk, Zagreb, 1921.

XIII — Pomorstvo, II Potrebe Senja i primorja od Senja do Obrovca (iz Izvještaja Trgovinsko-obrtničke komore, Zagreb 1929/38, str. 205).

Dr. V. Krajač, Transverzalne željezničke veze našeg sjevernog jadranskog lučkog područja sa zaleđem. Dvostruki kolosjek Rijeka—Zagreb preko Senja, Naš saobraćaja, Beograd, br. 1—3/1946.

Dr. V. Krajač, Savremeno vezivanje Kvarnerskog zaljeva sa zaleđem, Saobraćaj, Zagreb, br. 12/1951, str. 311—314.

Ing. S. Szavits—Nossan, Stogodišnjica prve željezničke pruge u Hrvatskoj (I. X 1862. — I. X 1962), Građevinar, Zagreb, XII/1962, br. 12 str. 425—433.

Anić V., Podvelebitsko turističko područje, Riječka revija, br. 3—4/1962, str. 133—147.

Barbalić F. R., Uloga Senja u izgradnji parobrodarstva male obalne plovidbe, Riječka revija, br. 3—4/1962, str. 121—132.

L. K., Razvoj Senja kao slobodne luke (»Dubrovnik sjevernog Jadrana«), Naše more, Dubrovnik, br. 5/1964, str. 279—283.

Autocesta Zagreb—Rijeka—Trst, Zagreb, 1968.

Barčot I. i dr., Pomorsko-putnički saobraćaj na jadranskom području i njegove perspektive, Zagreb, 1970, str. 308 sa pril. (izd. Inst. za saobr., pom. i veze, Zagreb).

Investicioni program za gradnju ceste I reda Zagreb—Split, Zagreb, 1970, str. 78 sa pril.

Vegar B., Gospodarske opravdanosti izgradnje ravničarske željezničke pruge Karlovac—Rijeka, Zagreb, 1971, str. 210.

Naučno savjetovanje, Prometna valorizacija Hrvatske, Zagreb, 1971. (izd. JAZU, Zagreb), str. 463.

Dr. L. K., Morska obala i njeno iskorištavanje, Pomorski zbornik, Knj. 10, str. 471—490, Rijeka, 1972 (izd. Društva za prouč. i unapr. pom. Jugoslav., Rijeka).

Dr. L. K. i L. Dančević, Prijedlog nove organizacije inspeksijskih i drugih službi na moru i rijekama, Zagreb, 1972, str. 228 s pril.

Dr. L. K., A. Gajić i R. Podobnik, Jugoslavenski pomorski vodič, Zagreb, 1972, str. 484.

Glavan S. i dr., Priprema Riječke luke za prihvata brodova budućnosti (Studija pomorske problematike), Rijeka, 1973, str. 152 sa 68 graf. (izd. Luka, Sektor razvoja i izgradnje, Rijeka).

— Plovna zveza Podunavje—Italija/Jadran, Ljubljana, 1967, str. 51 sa pril. (izd. Rep. sekretariata za urbanizam SR Slovenije, Ljubljana),

— Naučno savjetovanje, prometna valorizacija Hrvatske, Zagreb, 1971, str. 454 (izd. JAZU, Zagreb).

— Prof. dr. V. Rogić, Retrospektivno i suvremeno značenje prometne funkcije ličko-goranske regije, str. 79—86, — Barčot I., Mjesto i uloga jadranske obale u valorizaciji geografskog položaja Jugoslavije, str. 113—124, — Turina A., Valorizacija prometne funkcije morskih luka, str. 275—291, — Zobundžija L., Povezivanje Dunavsko-savskog plovidbenog puta s Jadranom, str. 371—377, itd.

— Prostorni plan SR Hrvatske, god. 2000, Zagreb, XII/1972, str. 264 sa tab. (izd. Rep. sekretarijata za urbanizam, građevinarstvo, stambene i komunalne poslove, Zagreb).

Dr. L. Zobundžija, Prometni koridor Podunavlje—Zagreb—Rijeka, Zagreb, str. 31 (izd. Instituta za saobraćaj, pomorstvo i veze, Zagreb).

Bernini C., La litoranca veneta elemento di supporto per lo sviluppo del veneto orientale e del Friuli—Venezia Giulia e come segmento del Collegamento internazionale Danubio—Adriatico, Lubiana, 1973, pag. 50.

ZUSAMMENFASSUNG

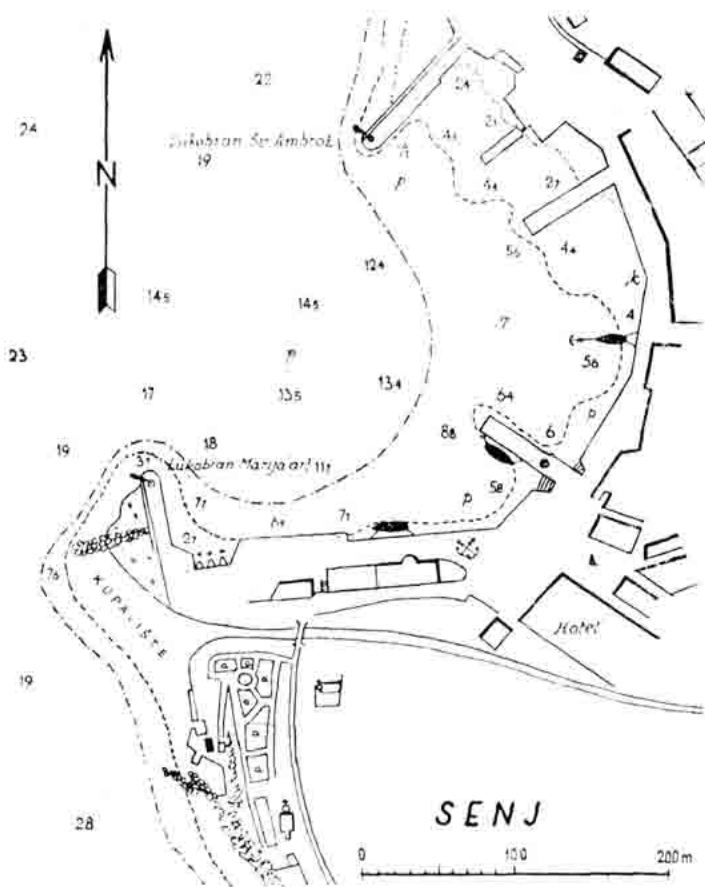
Lucijan KOS

RECHTS-WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DES MEERES IN VELEBITISCHEN KANAL

(Zusammenfassung)

Schifffahrt und andere Tätigkeiten kennen keine Verwaltungsgrenzen, weil das Meer ein Gemeinwohl ist und aller Nutzniessern zum Gebrauch steht. Man betrachtet als ein gemeinsames Seewohl auch das Gebiet des Velebitischen Kanals mit den Häfen und anderen Teilen der Küste. Obwohl das Meer nach seiner Natur einheitlich ist, seine Teilung soll die territoriale Kompetenz der Verwaltungsorgane — Gemeinde, Republik und Staat — feststellen. Das hat eine besondere Wichtigkeit die Meerinspektionsdienste für Sicherheit der Schifffahrt, Fischfang, öffentliche Ordnung u. a., wie auch für Wirtschafts — und andere Organisationen die auf irgendwelche Art Reichtümer des Meeres, Seeküste und Seezone für den Ausbau der industriellen, touristischen und anderen Objekte exploatieren.

Da den grössten Teil der Landküste des Velebitischen Kanals die Gemeinden Senj und Gospić erfassen, haben auch sie ihre Seegebiete. Die erste cca 135 km², und die zweite cca 60 km². Sie teilen den Kanal mit den Grenzgemeinden Crikvenica, Krk, Rab, Pag, Zadar, nach dem Prinzip der gleichen Entfernung von den herausgestösten Erdzungen des Landes, der Inseln und Inselchen, Felsen und Felsenriffe. Dieses Gebiet erfasst den Teil des Velebitischen Kanals von der Bucht Bunica am Nord bis zu der Bucht Koromačna am Süden, in der gesamten Länge von cca 70 km. Hier befinden sich die Häfen der Gemeinde Senj: Senj, Jurjevo, Jablanac, und der Hafen Karlobag (die Gemeinde Gospić). Land- und Seeverkehrsverbindungen verbinden diese Häfen mit dem Inneren und mit dem Siedlungen der nachliegenden Inseln, aber ihre frequenteste Verbindung schaffen Trajekte von Senj bis Krk und Rab, von Jablanac bis Pag, und umgekehrt. Der Verkehr der Schiffe und der Passagiere im Häfen Senj und anderen Häfen hat eine gewisse Dynamik und wächst in der letzten 20 Jahre, aber, wegen der Warenverkehr geht ein wenig zurück. Doch, Holz — und Holzverarbeitungsexport zu Seeweg aus Lika, und teils



St. 116 — Skica luke Senj s gatovima i dubinama