

## Razvoj Senja kao slobodne luke

„Dubrovnik sjevernog Jadrana“

Senj, stara Senia po svom povoljnom geografskom položaju igrao je u drevnoj prošlosti važnu ulogu kao najpoznatije naselje antičke dobe na sjevernom Jadranu.<sup>1</sup> On se kao pomorsko-trgovinski centar spominje oko 1100 god. pr. n. e., čiji su prvi stanovnici bili Japodi, koje je u IV st. pr. n. e. potisnulo mlađe ilirsko pleme Liburni — stoljetni gospodari Jadrana. Prvi historijski pisani spomenici<sup>2</sup> poznaju Senj kao »portus Senites« (p. Senia, Segniae) luka Senonaca, senonskih Gala<sup>3</sup> koja se je luka obzirom na svoj prikladan komunikacioni položaj razvila kao naša prva tranzitna luka. Dok je po jednim Senj osnovao Grk Tebije Tulije, a po drugima vođa senonskih Gala Belovecz, dotle nam rimski historičar Plinije u svom djelu »Historia naturalis« kaže: »... Seniam conditam... a Senonibus Gallis in altero latere maris adriatici... ad Flanaticus sinum...« Senj je bio na izlazu rimske ceste Via exercitialis, koja je išla preko Vratnika i Kapele na Topusko, a odatle jednim krakom na Sisciu (Sisak), Andautoniu (Šćitarjevo kraj Zagreba) i Emonu (Ljubljana), a drugim krakom pre-

ma Saloni (Split). Druga rimska cesta išla je od Aquileje (Oglej), preko Tarsaticae (Trsat, Sušak) na Seniu. Iz Seniae — tadašnje ne samo glavne, već i kozmopolitske luke odvozilo se je za sve japodske zemlje ovim cestama vino, ulje, med i druge mediteranske artikle, a iz zaleđa dovozilo drvo, stoku, kožu, vunu, sir, rude i dr. Zbog plemenskih ratova starih Ilira s jedne strane i Rimljana s druge strane zbog prevlasti na moru koncem VI stoljeća posl. n. e. Senia je bila razorena i svaki je privredni život u njoj zamro. Nabujale vode potoka sve su više muljile ovo drevno naselje, a kiše i bure ispirale su zemlju iz obližnjih brežuljaka, šuma i vrtova.

Početkom VII stoljeća na ruševinama stare Seniae bliže k moru izgrađeno je novo hrvatsko naselje Senj, koji je grad kasnije postao i seniorom i nestorom svih hrvatskih gradova. Njegova luka zadobila je prirodnu važnost i postala glavnom lukom istoimene županije, koja se je prostirala od Ledenica do Sitnice. Prva vijest o n a š e m Senju pada god. 1142. kad župan Sergije i po-

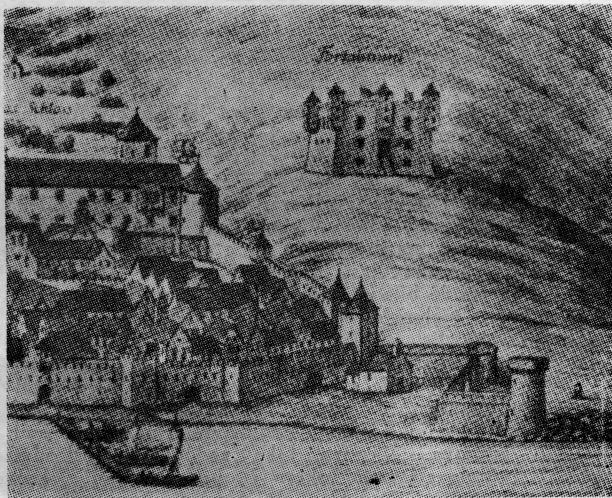
lazi svojim brodovljem na osvajanje Krka, Cresa i Osora. Osobiti procvat Senja i kao grada civitas/polis i kao luke (portus) pada u doba Templara, a osobito za Frankopana (1271—1469), kada je postao glavna luka hrvatsko-ugarske staleške države i najpovoljnija veza tog kraljevstva s Italijom. Iz tog nam je vremena sačuvan i prvi statut grada Statutum Segniae od 5. V 1388 god.,<sup>4</sup> koji sadrži niz povlastica u vezi razvoja pomorske trgovine u »commercialis civitatis maritimae Segniae.« Po odredbama ovog Statuta »ni plemić ni građanin senjski ne plaća nikakve daće kad ide robom na more ili s mora (§ 4), » ako imaju svojih brodovih ne plaćaju usidrenje u luci senjskoj« (§ 163); svi su prihodi slobodni dolazeći u grad krajem ili morem od carina, daća i drugih naplata (§ 116). Sve je to dokazom da Senj u ekonomskom pogledu nije predstavljao tip grada sa »zatvorenom« gradskom privrednom u smislu Bücherove kategorizacije,<sup>5</sup> jer nije živio samo od razmjene proizvoda s vlastitom okolinom za koju je izrađivao zanatske proizvode, a od nje primao prehrambene, već se je on bavio pomorskom i kontinentalnom trgovinom (u Senj dolaze Trogirani, Dubrovčani, Zadran i dr., a senjski brodovi s drvom, žitom i dr. zaleze i u Mediteran). Na uvoz soli i vina u Senj po strancima plaćala se je pristojba zvana »tergovina«, lađe Senjana oslobođene su od plaćanja arboraticuma u Splitu, Dubrovniku i ostalim dalmatinskim lukama, kao što su opet ovi bili oslobođeni od plaćanja takve pristojbe u senjskoj luci.

Senj je sa Bakrom, Kraljevicom<sup>6</sup> i Rijekom (ova posljednja se je istom sada počela spominjati u povijesnim vrelima, ali samo kao »terra«, »locus Fluminis«, a ne i kao »civitas«, »portus«, prvi put 1281 g.) bio isprava najvažnija »skela cijele njihove prostrane pozadine, a kasnije je tu ulogu naizmjenice preuzimao Bakar, osobito nakon izgradnje prve saobraćajnice — Karolinske ceste (1726 g.), koja je povezala primorje sa unutrašnjom Hrvatskom.<sup>7</sup> Nagli procvat trgovine ovom cestom bio je razlogom da se je nakon pola stoljeća počelo sa gradnjom i druge saobraćajnice — Jozefinske ceste (1776—1779 g.) zvane i »Senjska« cesta, koja je spajala u dužini od 113,8 km Senj (Josephinae finis) sa Karlovcem (Josephinae pricipium) preko Brinja i Josipdola trasom starog karavanskog trgovačkog puta Zagreb Dubovac Tounj Modruš Senj. Kako su troškovi transporta robe preko ovih cesta u pravcu Rijeke, koja je poprimala sve veći značaj bili razmjerno vrlo visoki zbog pretovarivanja robe, to se je na prijedlog grofa Batthyány pomišljalo da se Kupa i do Broda učini plovnom, a da se istom odatle izgradi cesta na Rijeku. Pošto je riječni transport najjeftiniji, to troškovi robe koja se je tada dopremala Savom i Kupom do Karlovca, a otuda ovim novim vodenim putem i do Broda/K sa još samo 62 km nove ceste do Rijeke ne bi mnogo opterećivali robu, a ova nova komunikacija riječnog i kolnog puta bila bi znatno jeftinija od kolnog prometa robe na cestama za Senj, Novi, Kraljevicu i Bakar. Pored toga postojao je i projekt gradnje podzemnog tunela Kupa Bakarac (25 km) sa ustavama tako, da bi lađe natovarene

robom pobile izravno do mora. Ali kako nije bilo finansijskih sredstava ni za produženje plovnosti do Broda/K i uopće za regulaciju plovitbe Kupom uzvodno od Pokupskog, to se je od tih planova odustalo u korist gradnje nove ceste Rijeka Karlovac. I zaista za četvrt stoljeća započelo se je sa gradnjom i treće saobraćajnice Lužinske ceste (1803—1809 g.),<sup>8</sup> koja je u dužini od 139 km spajala Rijeku sa Karlovcem i gornjom Hrvatskom.<sup>9</sup> Ova cesta išla je preko Netretića, Vrbovskog, Skrada, Delnica i Grobnika na Rijeku, a današnja autostrada Zagreb Rijeka je u stvari korekcija stare »Luiziane« do Karlovca 129 km, a do Zagreba 184 km.

Od ovih triju cesta upravo Jozefinska cesta<sup>10</sup> na Senj kao najkraća veza s morem (za 24,2 km kraća od Luiziane i za 44,9 km kraća od Karoline) igrala je i dalje u fazi kolskog prometa najvažniju ulogu. Manje lađe natovarene robom vukli su Kupom konji do Karlovca,<sup>11</sup> a odavle se je roba otpremala Josephinom dalje kolima na Senj. Karlovac kao stjecište ovih cesta prema moru bio je proglašen već 1777 g. slobodnim kraljevskim gradom, u kojem se je razvila trgovina žitom, drvom, duhanom i dr. proizvodima, a u gradu razvili su se i raznovrsni zanati (ladarski i dr. cehovi). Na drugom kraju ovih cesta na obali Senj, Bakar i Kraljevica sačinjavali su našu jadransku »Hanzu« savez pomorskih gradova sa određenim povlasticama.<sup>12</sup> Od njih je Senj postao slobodni kraljevski grad — Slobodni Kraljevski Varass Senj još 1640. g., a nakon stoljeća i po Bakar Dok su Bakram i Kraljevčani više plovili, Senjani su više trgovali, nego li plovili, što je i razumljivo kad se uoči da Senj u odnosu na Bakar i Kraljevicu, pa čak i na tada još mladu Rijeku, ima najpovoljniji prirodni prolaz iz unutrašnjosti na more preko Vratnika i Kapele (878 m) dolinama Kupe, Mrežnice i Korane iz sjeverozapadne Bosne i iz gornje Hrvatske. Posljedica je toga, da je Senj bio u XVIII stoljeću glavna hrvatsko-ugarska, a zatim i austrijska luka u kojoj je bila usredotočena sva trgovina njegovog šireg zaleđa. Iz Senja se izvozilo drvo, žito, meso, koža i dr., a uvozilo sukno, svila, kovine, sol i dr. Gradnja Jozefinske ceste uvjetovala je i proširenje senjske luke, koje je izveo njen prvi graditelj general Filip Vukasović.<sup>13</sup> Austrijski car Josip II čijom je zaslugom i izgrađena cestovna veza Senja sa Karlovcem proglasio je 1785. godine Senj prvi put slobodnom lukom i dozvolio da se u gradu osnuje tvornica jedara i konopa, kreditna banka,<sup>14</sup> kao i da se na uvozni građevni materijal (bordonali, dužnice i sl.) toliko potreban za gradnju »Carskih magazina«<sup>15</sup> lučkih skladišta ne plaćaju nikakve pristojbe uključujući i carinu.

Od 1824.—1862. g. zlatno je doba Senja i senjske trgovine. Senj je najveći ekonomski centar Hrvatskog primorja, koji je u živom trgovinskom saobraćaju sa Levantom, Italijom, sjevernom Afrikom i dr. U njemu je sjedište mletačkog konzula, a senjski veletrgovci imaju svoja predstanovništva, ali i skladišta u svim većim jadranskim i gotovo svim mediteranskim trgovačkim centrima. God. 1848. Senj je ponovno postao »kraljevski slobodni pomorsko-trgovački grad i slobodna luka.« God. 1850. osnovana je u Senju i Trgovačko-obrtnička komora, koja je djelovala sve do 1924. g. kad je fuzionirana sa zagrebačkom Trgovinsko-industrijskom komorom. God. 1876. osnovano je i »Senjsko brodarsko društvo« po trgovcima Krajači, Olivieri, Bontiči i Čikota sa ciljem »graditi na vlastitom škeru brodove te prodat ih ili izdržavat ih na vlastiti račun.«<sup>6</sup> Društvo je pored jedrenjaka (nave, barkovi, brikovi, fregate i dr.), koje je gradilo u svom brodogradilištu, kupilo u Rijeci i prvi parobrod »Hrvat« od 93 BRT i 35 KS, koji je prvi parobrod pod našom zastavom 1. VIII 1872. g. zaplovio Jadrantom na pruži Senj — Rijeka.<sup>17</sup> Austromadžarski kapitalizam da zaštiti svoj interes sistematski je uništavao razvoj našeg brodarstva, naše brodogradnje i naših luka, to je Senj prvi osjetio posljedice ove nama tuđe ekonomske politike. Favoriziranje Trsta i »Lloyd austriaco« po Austriji, Rijeke i »Ungaro-Croate« po Mađarima u finansijskom pogledu daleko nadmoćniji sa velikim državnim subvencijama zadali su težak privredni udarac našem Senju i njegovom pomorstvu. Jaka strana konkurencija s jedne strane i neznanat interes domaćih kapitalista zaleđa za naš ekonomski plasman na moru uzrokom su i propasti »brodarskog« Senja. Istina, znatan dio neuspjeha senjskog brodarstva leži i u tome, što je njegovo Brodarsko društvo sve snage usmjerilo na brodogradnju — gradsku brodaricu,



Izgleđ Senja koncem XVII stoljeća



koja nije imala svojih kalafata tako, da su proizvodni troškovi gradnje brodova drvene konstrukcije u Senju bili vrlo skupi, a postepeno su ih sa tržišta počeli potiskivati parobrodi brodovi željezne konstrukcije, pa je Društvo trebalo baciti sve svoje snage na brodarstvo — prevoz robe u slobodnoj plovidbi, pa i sa tuđim brodovima u najmu, ako bi to bilo ekonomski opravdanije.

Kako su se za Senj otimali austrijski carevi i hrvatsko-ugarski kraljevi, to je on bio uključen u Vojnu Krajinu, ali je c. kr. otpisom Franje Josipa I od 8. VI 1871 g. izlučen iz njenog sastava i ponovno proglašen slobodnim i slobodno-lučkim kraljevskim gradom, kakav je ostao sve do 1879. god., premda je u međuvremenu 2. IV 1872. god. došao pod nadzor i upravu hrvatsko-slavonsko-dalmatinske zemaljske Vlade. Ova mu je Vlada potvrdila pravni status kraljevskog slobodnog i slobodnog lučkog grada iz 1871 god. Dok se je tako Senj »bacao« iz nadležnosti jednog i nadležnost drugog organa i dok mu se je potvrđivao status slobodne luke, dotle se je na drugoj strani vodila sistematska ekonomsko-saobraćajna politika podčinjavanja svih naših krajeva Beču i Budimu. Tako je izgradnja u Hrvatskoj prve željezničke pruge Zidani Most — Zagreb Sisak (otvorena 1. X 1862. god.) kao nastavak pruge Beč

Trst imala cilj da hrvatsku privredu poveže sa austrijskom i da tako omogući ekspanziju austrijskog kapitala na Istok.<sup>18</sup> Upravo predstavnici Senja ojađeni teškim privrednim posljedicama ove prve naše željeznice poslali su Hrvatskom saboru predstavku u kojoj, između ostalog, kažu: »Otkako se željeznička pruga iz Zidnog Mosta u Sisak otvori propade negdašnja toli znamenita trgovina senjska tako, da joj skoro traga ne ostade... od trgovine bordonala, dužica i ine robe... ta pruga vodeća u Trst preuzela je trgovinu cijeloga primorja jadransko-hrvatskoga namjesto dakle blagostanja negdašnjeg zavlada teško siromaštvo.«<sup>19</sup> I zaista sva roba, koja je do tada išla vodenim putem Savom do Siska i Kupom do Karlovca, a od Karlovca cestama prema Senju, Kraljevici i Bakru te Rijeci skrenula je na novi pravac tako, da je raniji promet robe na ovim cestama od 5 mil. vagona godišnje sada sveden jedva na 0,5 mil. vagona. Što je moru bila borba jedrenjaka i parobroda, to je ovdje borba ceste i željeznice. Inače željeznica poput parobroda kao nova tekovina koja je promijenila oblike društveno-ekonomskog života pozitivno bi se odrazila u Hrvatskoj da je bila vođena našom ekonomsko-saobraćajnom politikom. Kao što se ranije nije smjelo i dalje graditi skupe i nerentabilne jedrenjake, koji su sve više gubili raison d'être, već nastojati da se što prije i na vrijeme osvoji nova, suvremena proizvodnja gradnja parobroda, tako je i sada trebalo odlučno pristupiti gradnji željeznice, ali u pravcu naših luka rukovodeći se pri tom rentabilnošću tokova roba t. j. da njihovi transportni troškovi budu što niži. Napredni Senjanin major Knežić, projektant prve naše »konijske« željeznice od Siska preko Petrinje, Gline, Topuskog, Bandinog Sela do Senja htio je već 1838. g. povezati zaleđe s našim morem. Pošto je senjska luka bila tada najznamenitija luka za promet cijele Hrvatske prema moru iz koje se je izvozilo drvo, pšenica, kukuruz i drugi proizvodi za London, Marseilles i ostale svjetske luke, to da nije bilo odlučnog protivljenja i bojazni Mađarske za Rijeku, a Austrije za Trst, gradnja ove naše željezničke pruge bi se i ostvarila. Ali iza Hrvatsko-ugarske nagodbe »karpica« (separatum sacrae regni coronae adnexum corpus...)<sup>20</sup> je učinila svoje, Senj je zamijenjen sa Rijekom, oni su izmijenili svoje uloge, a željeznička veza Karlovac Rijeka (otvorena 23. X 1873. g.) kao dionica mađarske magistrale Rijeka — Budapest zadala je Senju i njegovom brodarstvu posljednji i smrtni udarac. Usporedimo li lučki promet brodova i robe u Senju prije i poslije izgradnje karlovačko-rijekačke željeznice, to dobivamo ove odnose:<sup>21</sup>

God.	Brodovi		R o b a (u tonama)			
	Dolazak	Odlazak	Ukupno	Uvoz	Izvoz	Ukupno
1862	2.269	2.267	4.536	63.476	63.683	127.159
1875	625	615	1.240	35.000	24.518	59.518

Iz ovog pregleda vidimo, da je u Senju promet brodova u razmaku od samih 13 godina smanjen za 72,7%, a pro-

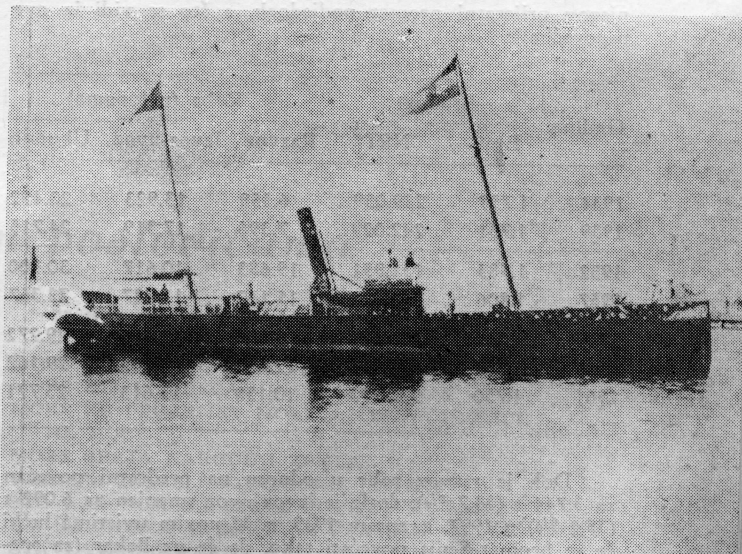
met robe za 53,2% što je na djelu opravdalo sad pojačanu bojazan »o propasti nekadašnje toli znamenite trgovine«<sup>19</sup> Dok je ranije sol bila glavni uvozni artikal senjske luke, a žito glavni izvozni, to je nova željeznica akceptirala sav promet i ovih artikala tako, da je Senj poslije 1873. g. bio sveden gotovo isključivo na trgovinu drvom.

Novi ekonomsko-politički uvjeti monarhije potisnuli su na hrvatskom tlu Austriju u korist Mađarske i njene penetracije prema moru, tako da je i željeznička pruga Zagreb

Karlovac (53 km) građena po »Južnim Željeznicama«, a otvorena još 1865. god. i otkupljena po mađarskoj Vladi 1880. g. Trgovina prema moru Rijeci opet je oživjela, ali sada isključivo u interesu »Magyarország-a (Regnum Hungariae), i to izvoz mađarskih agrarnih proizvoda i uvoz u Mađarsku industrijskih proizvoda iz prekomorskih zemalja. U ovoj novoj »jadranskoj« državi ojačala je Košutovska riječka koncepcija o »mađarskom moru i primorju« uz što odlučniji ekonomski prodor na Jadran. Karlovac nekadašnji trgovinski centar gubi sve više taj značaj i prerašćuje u industrijski centar Senj »odbačen« od ove nove mađarske, a time i hrvatske magistrale prestao je biti središte trgovine Hrvatskog primorja, njegovoj je luci oduzet status slobodne luke i grad je sveden na rang nekadašnje Senjske Rijeke, Rijeke kod Senja na Riječki Senj, Senj kod Rijeke.<sup>22</sup> Premda je Rijeka spram Senja bila tada ekonomski daleko slabija i premda je uspon do Rijeke bio veći nego do Senja, ona je umjetnim zahvatom i pruge i luke premašila ovog svog starijeg brata. Gubitak lučkih i dr. povlastica Senja, nagli pad njegove trgovine primorao je Senjane da su 1892. god. uputili Beču novu predstavku, u kojoj su tražili da se Senju vrati status slobodne luke, ali su u tome bili odbijeni.

Kako je pored austrijskih i mađarskih težnji, i Hrvatska rukovodeći se svojim ekonomsko-saobraćajnim interesima nastojala da izađe na Jadran pravcem, koji njoj odgovara prema Senju, Kraljevici i Bakru, to je u nizu navrata bila predložena gradnja željezničke veze sa Senjom i ili Bakrom. Tako je 7. V 1907. g. bio predložen željeznički spoj Senj — Ogulin (65 km). Pošto su Mađari pod svaku cijenu sprječavali ekonomski razvoj ovih naših Kvarnerskih luka i nastojali su što više ojačati svoje ekonomske i političke pozicije u Rijeci, koja je po Nagodbi<sup>20</sup> postala njihova luka na Jadranu, to su od 1871. g. počeli sa izgradnjom njenih operativnih obala. Njihovoj povoljnoj situaciji odgovarala je i ustupljena im uprava i nadželjeznica te uopće nad saobraćajem uključujući luke i brodarstvo. Sve je to imalo za posljedicu, da su Mađari već 1880. g. oduzeli Senju, Bakru i Kraljevici status njihovih slobodnih luka u korist Rijeke kao svog pomorsko-ekonomskog emporijuma na Jadranu.

Težnje Senjana za željeznicu ponovljene su i poslije prvog svjetskog rata. 1920. god. bila je predložena gradnja željezničke pruge Vrhovine — Senj odnosno Bihac — Vrhov-



Parobrod »Hrvat« na prvoj putničkoj pruzi Senj—Rijeka, 1872. godine

vine — Otočac — Senj — Novi — Bakar; 1921. g. ponovno željeznička pruga Bihac — Senj (138 km).<sup>23</sup> Ali s jedne strane protivljenja Splita u pogledu gradnje ove pruge i težnje za gradnjom ekonomski povoljnije unske pruge, a s druge strane pomanjkanje financijskih sredstava ponovno je odgodilo ovo pitanje. God. 1929. i 1930. obnovljena su bila traženja tadašnjeg Poglavarstva kr. i slob. grada Senja, da se u interesu povećanja lučkog prometa i privrednog potencijala grada i okoline obnove u Senju Slobodna carinska skladišta i da se što prije započne sa gradnjom željezničke pruge Senj — Bihac.

Kako riječka pruga ne može zadovoljiti povećane potrebe robnog prometa, to se poslije drugog svjetskog rata već 1946. g., ponovno postavilo pitanje željezničke veze Senj — Ogulin i to gradnjom dvostrukog kolosijeka Zagreb — Ogulin, a odovud na Senj sa 2 tunela ispod Male Kapele (4600 m) i ispod Vratnika (2600 m) čime bi Zagreb bio najbliži k moru sa zračnom linijom — udaljenošću od 120 km, a ovom prugom 135 — 140 km tako, da bi Senj u riječko-senjskom lučkom okružju postao druga luka Zagreba.<sup>24</sup> Postoji i prijedlog željezničkog spoja Bihaca sa Senjom, Rijekom i Istrom. Pruga bi išla iz Bihaca preko Vrhovina do Zute Lokve, gdje bi se spojila s prugom koja bi išla iz Ogulina prema Senju (Zuta Lokva — Senj 23 km). Izgradnjom ove pruge dobio bi se najkraći spoj Beograda s morem<sup>25</sup> povoljnom prirodnom konfiguracijom tla, po eksploataciji najjeftinija željeznička veza i najniža kulminacija tunelom ispod Vratnika od 500 — 550 m. Ekonomsko značenje ove pruge je danas tim važnije, kad je izgrađena pruga Doboš — Banja Luka radi skraćivanja veze iz sjeverozapadne Bosne do mora jer bi pruga Bihac — Senj bila za 75—90 km kraća od pruge Bihac — Knin, koja je nedavno izgrađena.

Međutim, kako je gradnja ovih željezničkih pruga prema Ogulinu i Bihacu stavljena u drugi petogodišnji plan (iza 1961/62. g.), a jadranska magistrala Koper — Pula — Rijeka — Senj — Zadar — Split — Dubrovnik — Bar dovršena do Zadra i stavljena u eksploataciju, to Senj kao njeno glavno čvorište iz kojega se odvaja najkraća cesta za Plitvička Jezera (87 km) po svom povoljnom položaju postaje sve više glavni automobilsko-turističko-tranzitni centar Hrvatskog primorja sa motelom, hotelima i restauracijama odgovarajućeg kapaciteta.<sup>26</sup> Pored ove jadranske ceste, koja otvara Senju nove perspektive i HE — Senj kapaciteta od 216 Megawati te 1 milijardu i 40 miliona KW godišnje proizvodnje električne energije, koja je u izgradnji i čiji će kapaciteti iznositi 18% naše današnje proizvodnje električne snage u zemlji, pojačat će privredni potencijal Senja i njegovog gravitacionog zaleđa (izvoz drva, prerada duhana, izrada trikotaže i dr. lokalnih industrija) uključujući i elektrifikaciju željezničkih pruga koje će se graditi iz Senja prema unutrašnjosti. Sve će ovo iziskivati proširenje i modernizaciju senjske luke.<sup>27</sup>

Kako je poslijeratni lučki promet Senja u odnosu na njegov prijeratni promet podjednak, a što se vidi iz ove usporedbe:<sup>28</sup>

Godina	Brodovi		Roba (u tonama)		
	Broj	NRT	Razvoz	Izvoz-uvoz	Ukupno
1934	1.759	229.059	6.559	13.923	20.482
1939	1.731	242.029	7.396	17.319	24.715
1952	1.483	131.951	19.683	10.617	30.300
1957	1.806	245.025	11.140	11.227	22.367
1959	1.755	260.629	9.666	19.606	29.272
1960	1.894	278.919	12.887	16.275	29.162
1961	1.750	270.793	10.158	13.613	23.771

Dok je razvoz robe u odnosu na predratni povećan za 3.744 t (33,7 %), dotle je izvoz-uvoz smanjen za 6.092 t (35,2 %) u 1957. g. spram 1939. g. U novim uvjetima lučki će se promet Senja povećati tako, da će uz Bakar (za specijalne masovne terete) i Novi (za drvo) i Senj postati depandance-e Riječke luke za njen dio robnog prometa, koji se odnosi na izvoz-uvoz i razvoz robe. Povezanošću Senja

s jedne strane magistralom prema Rijeci i Zadru, a s druge strane i prema Karlovcu i Zagrebu znatno će ojačati njegov tranzitni značaj u prometu putnika (turista). Ali i izgradnja perspektivne električne željezničke pruge iz Senja prema unutrašnjosti doprinit će i jačanju njegovog lučkog robnog potencijala za što Senj ima sve uvjete.

\* U povodu predstojećeg jubilarnog izdanja »SENJSKOG ZBORNICA« edicije, koja će na oko 750 strana sa 250 slika, crteža i grafikona enciklopedijskog izdanja, a prigodom puštanja — u pogon HE Senj obraditi geografiju i geologiju; etnografiju, historiju i arheologiju; arhitekturu i umjetnost; književnost, jezik i školstvo; privredu i brodarstvo Senja i njegove regije. Ovaj grad pod Nehajem proslavlja upravo 470-godišnjicu osnivanja senjske štamparije, u kojoj je štampana prva knjiga na našem jeziku; 250-godišnjicu smrti Pavla Vitezovića pisca i prvog pomorskog rječnika, te 240-godišnjicu osnivanja senjske gimnazije, koju su polazili mnogi naši kulturno-prosvjetni, politički i privredno-pomorski radnici.

<sup>1</sup> Prvobitno naselje nalazilo se je 1,5 km od današnjeg Senja prema unutrašnjosti podno Vratnika (694 m) — najnižeg i najbližeg gorskog sedla na našoj obali od Kopra do Bara, udaljenog od mora samo 6 km zračne linije (14,5 km ceste);

<sup>2</sup> Pseudoskilakova Peripla; Tabula Peutingeriana;

<sup>3</sup> Nasuprot Senja i danas na tal. obali luka Senigallia kod Ancone;

<sup>4</sup> Ovaj je Statut nadopunjavao 1640. i 1757. god.

<sup>5</sup> Karl Bücher (1847—1930) njemački ekonomist, izraziti predstavnik mlađe historijske škole. Poznat je po svojoj teoriji o ekonomskim stupnjevima (Wirtschaftsstufen-theorie), gdje navodi redosljed kućno-gradsko-narodne (svjetske) privrede;

<sup>6</sup> Stari Portus Regius, Porto Rè osnovan po austrijskom caru i kralju Karlu VI;

<sup>7</sup> Cesta »Carolina« je nazvana po Karolini, ženi Karla IV, a ide u dužini od 159,7 km od Karlovca na General-ski Stol, Tounj, Ogulin, Jasenak, Breze, Novi, Kraljevicu i Bakar.

<sup>8</sup> Cesta »Luisiana« nazvana je po Lujzi, ženi Napoleona I.

<sup>9</sup> Rudolf Strohal, Uz Lujzinsku cestu, Zagreb, 1935;

<sup>10</sup> Nazvana po vladaru Josipu II, sinu Marije Terezije, koji se je naročito zalagao za ekonomski prosperitet Senja;

<sup>11</sup> Riječne lađe uzvodno Savom i Kupom natovarene robom vukli su konji, volovi, a i ljudi, otuda i izraz »kopitarenje«, kopitnica po kopitima životinja — konja neposredno uz rob obale. Brzice ili plićake zaobišlo bi se tako, da bi se lađa istegla na kopno i na oblicama vukla uz obalu do pogodnog gaza.

<sup>12</sup> Vatroslav Cihlar, Primorska trilogija (Republika — Zagreb, br. 5/1956 str. 40-42);

<sup>13</sup> A. Glavičić, Senjska luka u prošlosti (Novi List — Rijeka od 12. II 1958);

<sup>14</sup> God. 1873. osnovana je Senjska štedionica, koja je kao samostalan novčano-kreditni zavod djelovala do 1945. god., kad je ušla u sastav Narodne Banke DFJ, a danas Riječke štedionice, Filijale u Senju;

<sup>15</sup> Ovi su Carski magazini služili kao lučka skladišta za žito i sol, a istom od 1873. g. i kao drvena skladišta. Oni su, pored ove svoje glavne uloge, služili svojom visinom i konstrukcijom i kao zaštitnici (»burobran«) brodovima, privezanim i usidrenim u senjskoj luci od jakih »refula« bure koja »in Segna nasce, in Fiume si marita ed a Trieste muorte«. Magazine je 1934. i 1936. g. zahvario požar, nakon čega su bili obnovljeni i pregrađeni u 2 kata. U drugom svjetskom ratu ovi su magazini potpuno uništeni i danas još strše njihovi sjeverni zidovi, koji vape za obnovom. Tu će se podići poslovna i stambena zgrada »Hidroelektrana« Senj — Senj, Zagreb, 1940. str. 73 (izd. JAZU);

<sup>16</sup> L. K., Prvi naš parobrod na Jadranu (Riječki list od 8. VIII 1962. br. 186);

<sup>17</sup> I u našoj unutrašnjosti parobrodarstvo se je razvilo znatno ranije. Tako je u Sisak stigao prvi parobrod 26. VIII 1838. g. imenom »Sophia« Austrijskog prvog dunav-



skog parobrodarskog društva u Beču. Parobrod je imao snagu od 40 KS.

Prvi naš parobrod »Sloga« od 100 KS doplovio je u Sisak 1844. g. t. j. 28 godina prije nego li na Jadranu, a u Karlovac unatoč »herdjave i odveć često pretergnute brodivosti...« doplovio je prvi naš parobrod »Napredak« 1862. godine.

<sup>18</sup> Zak. članom XXV iz 1836. g. određeno je, da se u Austro-ugarskoj izgradi 13 novih željezničkih pruga, koje će povezati Beč i Peštu s raznim krajevima monarhije, a naročito sa Siskom, Karlovcem i Rijekom.

<sup>19</sup> Predstavka Senja, poduprta od članova Hrvatskog sabora na sjednici od 19. IX 1868. g. Dnevnik Sabora Dalmacije, Hrvatske i Slavonije za godinu 1868—1871, Zagreb, 1884 str. 120;

L. Kos, Brodarstvo Siska u prošlosti (Mornarički Glasnik — Split, br. 4 (1958, str. 456—465);

<sup>20</sup> f 66 Nagodbe iz 1867. god.

<sup>21</sup> Senj, Zagreb, 1940. (izd. JAZU);

<sup>22</sup> Ranije je Senj bila glavna luka Hrvatskog primorja tako, da se Rijeka označavala kao Rijeka kod Senja, Senjska Rijeka, a izgradnjom željeznice na Rijeku uloga se je ovih dviju luka izmjenila;

<sup>23</sup> Prof. inž. Hlavinka, Željezničke veze pristaništa Kvarnera sa osobitim obzirom na željeznicu Senj — Otočac — Plitvička Jezera — Bihać, Senj, 1927;

<sup>24</sup> Dr V. Krajač, Transversalne željezničke veze našeg sjevernog jadranskog područja sa zaleđem. Dvostruki kolosijek Rijeka — Zagreb preko Senja (Naš Saobraćaj — Beograd, br. 1-3/1946);

<sup>25</sup> Beograd — Novska — Bihać — Senj (596 Km),

Beograd — Zagreb — Rijeka (643 Km),

Beograd — Sunja — Bihać — Knin — Split (672 Km),

Beograd — Niš — Skopje — Solun (684 Km),

Beograd — Vrpolje — Sarajevo — Dubrovnik (721 Km),

Beograd — Zagreb — Oštarije — Split (838 km).

<sup>26</sup> Dr inž. Vuk Krajač, Suvremeno vezivanje Kvarnerskog zaljeva sa zaleđem (Saobraćaj — Zagreb, br. 12/1951 str. 311-314);

<sup>27</sup> Dr V. Krajač, Senj — uređenje luke (Vijesti Društva muzejsko-konzervatorskih radnika Hrvatske — Zagreb, br. 6/1956 str. 174-180);

<sup>28</sup> Pomorski Godišnjak — Beograd za 1935 str. 200 i 207; za 1939/40 str. 237 i 241;

Godišnjak pomorstva — Beograd za 1952 str. 235 i 243; za 1957. str. 375 i 380; za 1960/61.

## Znam tvoje valove

Valovi grive su pomamnih konja,  
Što za sobom ostavljaju duboke brazde izorane.  
A orač vjetar, što bičem tjera i bije

Oblacima kišno sjeme da posije, šibajući tvoje obraze  
uzvitlane.

Munje su plugovi, što paraju utrobu tvoju,  
A odsjaj njihov crven, ljeska se nedogledom oranica,  
Što gore vatrama zapaljenog korova i drača,  
Dok je zrak težak, zagušljivo vlažan i miriši po znoju.

O, znam tog orača!

Što se pjesmom, kroz jarbolnu zateznu užad javlja.

Prijeteća je to rika lavlja, kad strašan kralj noći silazi na vodu  
Tražeći žrtve na svojoj stazi nove.

Znam te valove!

Što poput oštih srpova u zaletu kose . . .

I zašto mnoge žene i majke

Duboku crninu nose . . .

O, znam tu snagu neukroćenog razaranja,

I stvaranja .

Kad miješanjem silnim oploduju, u tebi, more, bentose

I planktone . . .

I — me i u krvi mojoj salbasno prate . . . i progone,

Odjekujući ko brodska potonula zovna,

Udarcima njihovim što se zanišnu,

I zvone

. . . Nečujno, . . . al' ipak . . . zvone . . .

Vojislav MATULINA, Zadar

## Molba

Ne prolazite ovim kanalom,  
jer djeca moja  
za more ne znaju.

Ne prolazite,  
ne oglašujte se sirenama,  
ne palite svjetiljke,  
jer djeca moja  
ne smiju čuti zov . . .

Ja sam bila More.

Danas sam jedro na mjesecini . . .

A on je bio Jarbol

Ako budete morali proći

utrnite svjetiljke,

okužite sirene . . .

Neka jarboli strše u noć . . .

Branimir DRUŠKOVIĆ, Račišća