

POLOŽAJ SENJA I GRAVITACIJA

Historijsko-geografski i suvremeni odnosi

Senj je izrazit primjer starog gradskog središta, čija veličina i skromna suvremena uloga nisu srazmjerni velikom historijsko-geografskom značenju. Oštro istaknuta razlika historijsko-geografske i suvremene funkcije odraz je općih geografskih promjena, a naročito prilika šireg prostora kvarnerske regije između Istre i vinodolsko-velebitskog primorja.¹

Kvarnerska regija je izrazito geografski individualizirana prostorna cjelina našeg primorja. Oštro naglašen planinski okvir, nedostatak pogodnih nižih i ravnijih primorsko-mediteranskih zona i veliki otoci njeno su obilježje. Vlastite autogene gospodarske mogućnosti, osnovane samo na eksploataciji zemljišta ograničene su, a uzete u cjelini, pogodnije na otocima nego na uskom primorsko-podgorskom pojasu.

U doba nesigurnosti, kada prometne veze daljeg alpskog, panonskog i unutrašnje dinarskog zaleđa nemaju većeg značenja, razumljiva je dominantna geografska uloga otoka, a naročito otočnih gradskih centara.²

Usprkos toj činjenici, zbog teškoća održavanja jače prometne cirkulacije, ni Osor (koji je već u srednjem vijeku izgubio centralnu ulogu zapadnog kvarnerskog otočnog niza) ni Krk ni Rab nisu se nikada mogli razviti u veća gradska središta. Ni jedan od njih nije mogao postati metropola kvarnerske regije.

Glavni geografski osnov snažnog društveno-ekonomskog razvoja kvarnerske regije nije određen gospodarskom valorizacijom relativno ograničenih autogenih mogućnosti, nego vanjskim faktorima, odnosno prednostima koje osigurava geografski položaj primorske fasade širokog i raznovrsnog gospodarski razvijenog zaleđa. To dolazi do izražaja u obalskim, a ne u otočnim gradskim centrima.

Između pet najstarijih značajnih lučko-obalskih naselja kvarnerske regije, Plomina, Rijeke, Bakra, Novog i Senja afirmirali su se samo Rijeka i Senj kao glavna žarišta gospodarske aktivnosti, osnovane na strujanju ljudi i dobara između Mediterana i kontinentalnog zaleđa. Ograničenost razmjene političkim, tehničkim i gospodarskim zaprekama uvjetovala je skroman opseg i broj stanovnika oba grada, koji do 19. stoljeća samo u manjoj mjeri nadmašuju veličinom stare obalske i otočne centre.

Izdvajanje Rijeke i Senja kao najznačajnijih obalskih centara Kvarnera rezultat je njihovog položaja na ishodištu najpogodnijih prometno geografskih pravaca iz zaleđa.

Za Rijeku najveće značenje ima put kroz nisku reljefnu udolinu između Čičarije i Snježnika za Postojnska vrata (609 m).

Senj je naprotiv nastao na ishodištu kontinentalnog puta preko najnižeg prelaza kvarnerskog planinskog okvira: Vratnika, na svega 698 m apsolutne visine. Svi drugi putovi iz zaleđa na Kvarner moraju svladavati veće uspone i više prelaze.³

Gorski kotar kao visok i teško pristupačan planinski kraj između dvaju geografski najpogodnijih prometnih pravaca, riječkog i senjskog, imao je sve do 18. stoljeća funkciju geografskog izolatora.⁴

Geografski uvjetovana tradicionalna prometna cirkulacija glavnim riječkim putem kroz Postojnska vrata i senjskim putem preko Vratnika i Razvala, odredila je do 18. stoljeća različite gravitacijske zone ovih dvaju centara: riječke, uglavnom u slovenskom, alpskom i perialpskom prostoru, a senjske u Pokuplju i Posavini, odnosno u sjeverozapadnom dijelu panonskog hrvatskog prostora.

Zbog razumijevanja važne historijsko-geografske funkcije Senja i skromnih uvjeta njegovog razvoja, potrebno je razmotriti geografske osobine sredine u kojoj je on nastao kao i njegov odnos prema zaleđu.

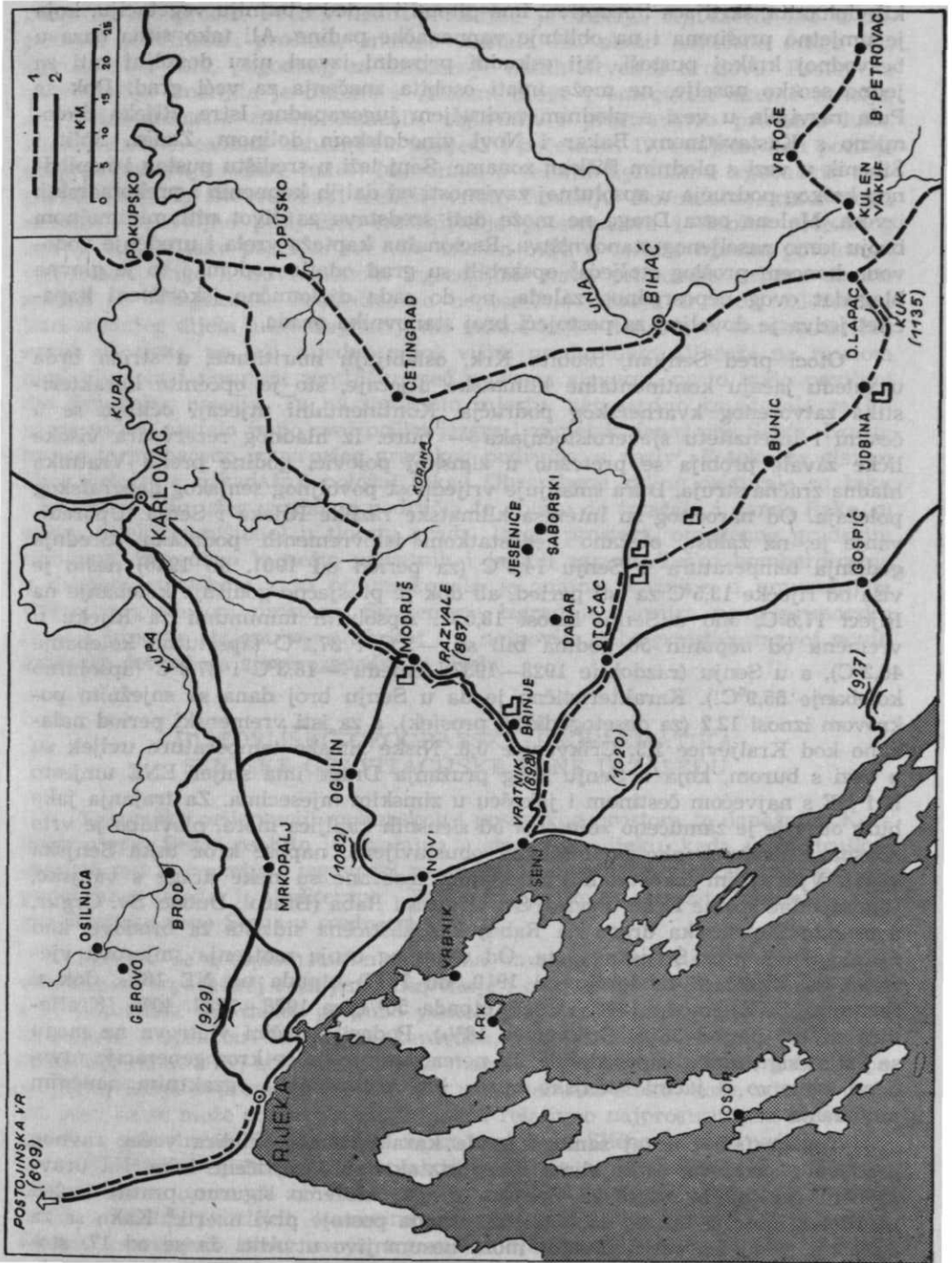
GEOGRAFSKE OSOBINE SREDINE I TOPOGRAFSKI RAZVOJ GRADA

Osnovna je karakteristika senjskog položaja da leži u središtu neplodnog i rijetko naseljenog krškog podgorsko-primorskog kraja. Teško se može govoriti o nekoj »senjskoj mikroregiji«, većoj ili manjoj naseljenoj atrakcijskoj zoni grada, koja je u svakodnevnom životu usko povezana s njim kao svojim središtem. Rijetka i razbacana selišta na strmo nagnutim krškim padinama jedva se primjećuju, te njihova okolica izgleda gotovo nenaseljena. Smještaj Senja uvijek se ističe osnovnim obilježjem — grad u pustom slabo naseljenom kraju.

Panorama, koja se otvara s Vratnika (690 m), naročito s Bijaca (778 m) ili Veljuna (889 m), vrlo je značajna. Ogoljele padine Kapele i Senjskog bila, prosječne Senjskom dragom, s umjetnim nasadima i oskudnom i rijetkom prirodnom vegetacijom, spuštaju se prema moru, koje je vrlo često prošarano svjetlijim i tamnijim brazdama, koje odražavaju atmosfersko gibanje, tako tipično za ovaj kraj. Na suprotnoj strani kanala ističu se niže, ali još surovije i potpuno ogoljele padine Krka, Golog i Raba, dok se tek u daljini ocrtavaju prividno blaže konture južnog Cresa.

U ovom surovom i ogoljelom kraju nema mnogo pitomih detalja. Izduženi greben, koji zatvara novobašćansku luku i oštro istaknuti Prvić, skrivaju flišne zone pitome Baške drage i ravnog loparskog poluotoka. Isti ili još suroviji pejzaž susrećemo duž cijele velebitske obale. S morske strane gledamo puste krške padine s mnogim dragama. Vidik prema gore ograničuje jasno naglašeni rub, preko koga se zamjećuju najviši pošumljeni dijelovi Velebita.

Upravo tamo gdje je rub krševite padine najniži i najslabije izražen usječena je Senjska draga, na čijem se je ušću razvio Senj. Gornji širi dio drage tektonski predisponiran i usječen u nepropusnim naslagama starotrijas-



Sl. 2. — Povijesno geografski nastali prometni pravci iz unutrašnjosti na Kvarner. Glavni senjski put nije samo najkraći, nego prolazi preko najnižih prijevoja planinske barijere. Stare srednjovjekovne veze obilježene su važnim utvrđenim središtima. 1) Pravci srednjovjekovnih puteva. 2) Glavni cestovni pravci iz 18. i 19. st. koji čine i danas osnov cestovne mreže.

kih dolomita, škriljaca i eruptiva, ima pitomiji izgled i bujniju vegetaciju, koja je umjetno proširena i na obližnje vapnenačke padine. Ali tako sitna oaza u bezvodnoj krškoj pustoši, čiji oskudni prirodni izvori nisu dovoljni niti za jedno seosko naselje, ne može imati osobita značenja za veći grad. Dok se Pula razvijala u vezi s plodnim područjem jugozapadne Istre, Rijeka djelomično s Kastavštinom, Bakar i Novi vinodolskom dolinom, Zadar, Split i Šibenik u vezi s plodnim fliškim zonama, Senj leži u središtu pustog i neplodnog krškog područja u apsolutnoj zavisnosti od daljih kopnenih i prekomorskih izvora. Malena oaza Drage ne može dati sredstava za život niti minimalnom broju tamno naseljenog stanovništva. Racionalna kaptaža vrela i uređenje vodovoda koncem prošlog stoljeća⁵ opskrbili su grad odatle vodom, i to je glavna blagodat ovog neposrednog zaleđa, no do sada djelomično iskorišteni kapacitet jedva je dovoljan za postojeći broj stanovnika grada.

Otoci pred Senjom, osobito Krk, oslabljuju maritimne, a strma brda u zaleđu jačaju kontinentalne klimatske utjecaje, što je općenita karakteristika zatvorenog kvarnerskog područja. Kontinentalni utjecaji očituju se u čestini i intenzitetu sjeveroistočnjaka — bure. Iz hladnog rezervoara visoke ličke zavale probija se pretežno u zimskoj polovici godine preko Vratnika hladna zračna struja. Bura smanjuje vrijednost povoljnog senjskog geografskog položaja. Od naročitog su interesa klimatske razlike Rijeke i Senja. Upoređivanje je, na žalost, otežano nedostatkom istovremenih podataka. Srednja godišnja temperatura u Senju $14,3^{\circ}\text{C}$ (za period od 1901. do 1936) nešto je viša od riječke $13,5^{\circ}\text{C}$ za isti period, ali dok je prosječno godišnje kolebanje na Rijeci $17,8^{\circ}\text{C}$, ono u Senju iznosi $18,5^{\circ}\text{C}$. Apsolutni minimumi za Rijeku u vremenu od nepunih 50 godina bili su -9°C i $37,2^{\circ}\text{C}$ (apsolutno kolebanje $46,2^{\circ}\text{C}$), a u Senju (razdoblje 1928—1937) između $-18,3^{\circ}\text{C}$ i $37,6^{\circ}\text{C}$ (apsolutno kolebanje $55,9^{\circ}\text{C}$!). Karakteristično je da u Senju broj dana sa snježnim pokrovom iznosi 12,2 (za desetogodišnji prosjek), a za isti vremenski period nalazimo kod Kraljevice 2,3, Crikvenice 0,8. Niske zimske temperature uvijek su u vezi s burom, koja u Senju zbog pružanja Drage ima smjer ENE umjesto N i NE s najvećom čestinom i jakošću u zimskim mjesecima. Za trajanja jake bure obzorje je zamućeno »dimom« od sićušnih kapljica mora, plovidba je vrlo opasna i otežana, ako ne i sasvim obustavljena, napose kroz uska Senjska vrata. Vjekovnim iskustvom i tradicijom izabrane su neke drage s vanjske, jugozapadne strane Krka, Prvića, Sv. Grgura i Raba (Bracol, Dubac, Sv. Grgur, a osobito Supetarska draga na Rabu) kao zaštićena sidrišta za brodove, kad ne mogu ući kroz Senjska vrata. Od ukupnog broja motrenja smjerova vjetrova na Rijeci (u razdoblju od 1910. do 1917) otpada na NE 18% , dok u Senju na ENE između 1910. i 1915. otpada 56% , za 1928—1937. 40% (Kraljevica za isti period 36% , Crikvenica 18%). Podaci o jačini vjetrova ne mogu se još sa sigurnošću uspoređivati, ali nema sumnje da će kroz generacije utvrđeno iskustvo o jačini »senjske bure« biti potvrđeno i egzaktnim naučnim metodama.

Topografski položaj samoga grada karakterizira oskudica većeg ravnog građevnog prostora, oštra klima i nedostatak dobro zaštićene luke. Na uravnomjenom tlu, kojim završava Senjska draga, možemo sigurno pratiti izgled utvrđenog naselja tek od 17. stoljeća, otkada postoje prvi nacrti.⁶ Kako se za današnji ravni izgrađeni prostor može nesumnjivo utvrditi da se od 17. stoljeća nešto povećao kombiniranom djelatnošću prirodnog bujičnog nasipavanja i ljudskog rada, to se i za ranija razdoblja može sa znatnom sigurnošću pret-

postaviti isti proces. Prema tome, prvobitno je naselje, čiji začeci idu u nepoznatu predilirsku prošlost, moralo nastati na obali zaštićene drage duž šljunkovitog žala, pogodnog za izvlačenje malih drvenih brodova. Postepena akumulacija smanjila je dubinu i veličinu drage i omogućila širenje naselja, ali je istovremeno znatno smanjila sigurnost i prostranstvo prirodne luke. Kasniji radovi, osobito koncem 18. stoljeća i početkom 19. stoljeća, kad počinje gradnja današnje zidane luke i lukobrana s velikim zgradama trgovačkih magazina (koji su istovremeno trebali vršiti funkciju burobrana), nisu mogli ublažiti nepovoljne posljedice smanjivanja prostranstva i dubine prirodnog zaliva, koji je tako postajao sve više izložen buri, a osobito njenim povratnim valovima (»štige«). Suvremenom izgradnjom nove primorske urbane fasade nestali su »magazini«. Posljedice se neposredno očituju u većoj izloženosti buri srednjeg dijela luke. Najstariji dio grada, koji i danas nosi karakterističan naziv »Gorica«, ne leži zajedno s još višim predgrađem »Varoš« na ravnom naplavljenom i nasutom zemljištu, već zaprema sjeverni, nešto malo povišeni dio današnjeg naselja. Tu na sigurnom mjestu, neposredno iznad žala zaklonjene uvale, nastala je po svoj prilici jezgra i zametak današnjeg Senja. Korito bujice je prebačeno izvan užeg gradskog područja, a naziv »Potok« za glavnu ulicu pokazuje nekadašnji položaj toka.⁷ Obrambene zidine osigurale su luku i najvažniji dio užeg gradskog područja te dolaze do izražaja i danas (iako su većim dijelom uništene) u tlocrtu grada. Izvan prostora, omeđenog gradskim zidovima, izgrađeno je nešto privatnih i javnih zgrada. Teško bombardiranje u drugom svjetskom ratu prouzrokovalo je znatne praznine u unutrašnjem zbijenom gradskom prostoru. Suvremena izgradnja formira novu primorsku fasadu, uređuje zbijenu unutrašnjost i u najnovije doba podstiče razvoj novih gradskih četvrti na sjeverozapadnom dijelu.

HISTORIJSKO-GEOGRAFSKA PROBLEMATIKA SENJSKE GRAVITACIJSKE ZONE U ZALEDU

Trgovačka orijentacija pokupskog i posavskog prostora te današnjeg Koriduna prema Senju osobito je značajna u srednjem vijeku, kada je modruško-senjski put najvažnija i trgovački najživlja prometna komunikacija hrvatskog panonskog zaleđa i Mediterana. Ta područja imaju izrazito obilježje šire gravitacijske zone Senja u srednjem vijeku.

Premda se o diplomatskim misijama na senjsko-modruškom putu znade više nego o trgovačkoj razmjeni,⁸ osnivanje i održavanje pavlinskog samostana s 80 redovnika⁹ na danas potpuno pustom kapelskom sedlu, i to kao stanice za odmor i opskrbu trgovačkih karavana, jasno ukazuje na važnost i značenje tog puta. Ulje, sol, vino i nešto manufakture bila su glavna dobra koja su preko Senja dopremana u Posavinu, u zamjenu za stoku, kože, vosak i drugo, tako da se može govoriti o značajnom i relativno najprostranijem senjskom zaleđu s one strane Kapele baš u ovom razdoblju. Slično se u to vrijeme ocrtavaju konture riječkog gravitacijskog područja u Koruškoj i Kranjskoj,¹⁰ tako da nema opasnosti zahvata senjskog zaleđa u riječko i obrnuto. Kao luke dviju različitih političkih tvorevina, ne smetajući jedna drugoj, žive Senj i Rijeka, razvijajući svaka svoju trgovačku djelatnost.

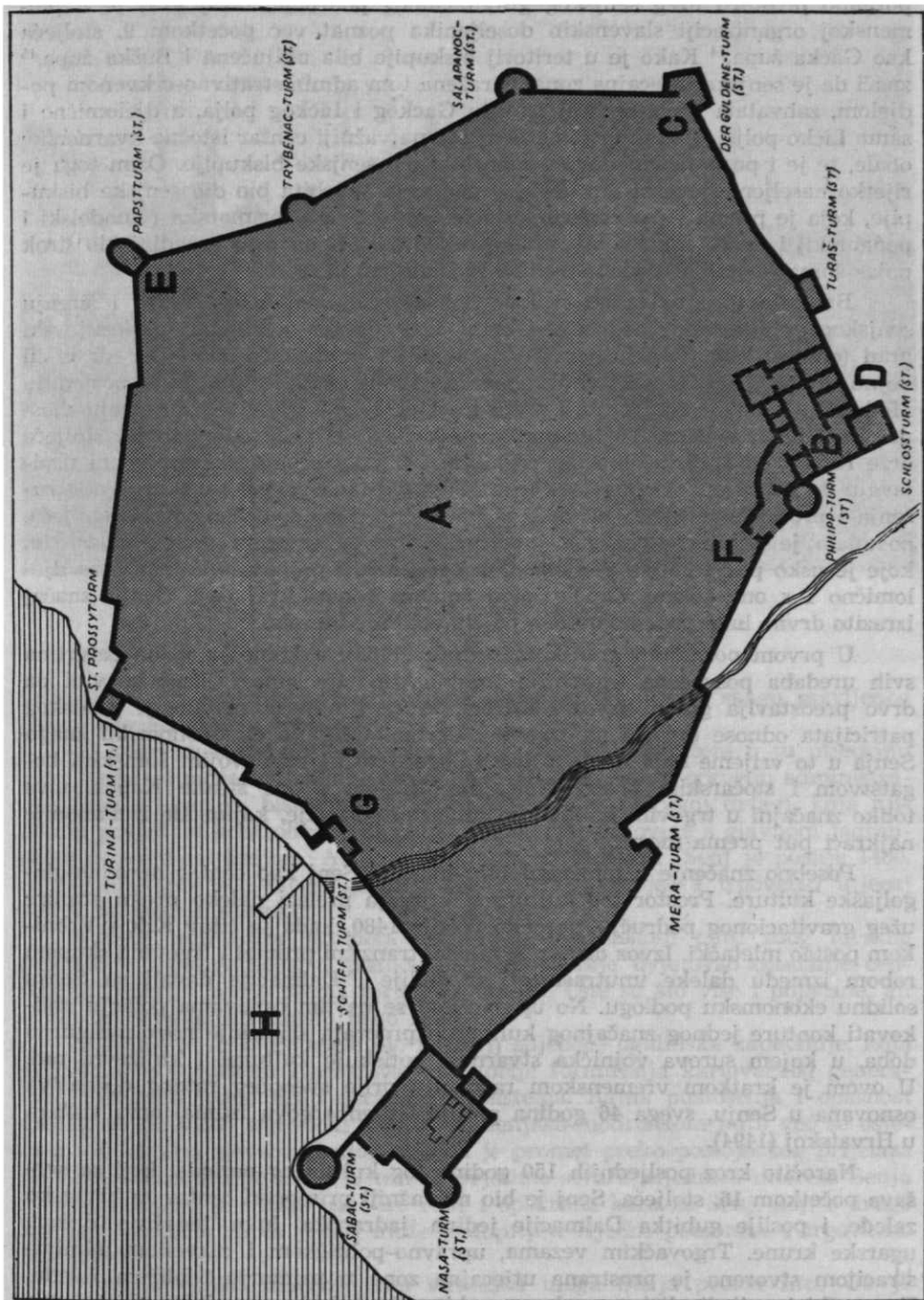
Relativna važnost i funkcija Modruša u prijašnjim uvjetima daleko je nadmašila današnje značenje Ogulina, a hrvatsko i mađarsko zaleđe partici-

piralo je na senjsko-modruškom putu kao na jedinom prilazu moru preko vlastitog političkog teritorija. U senjskom zaleđu počinje povezana zona prostranih i privlačnih kraških udubljenja: Jezeranskog, Križpoljskog i Brinjskog polja, kao dijelova prostrane zavale između Kapele i Velebita. Iz te je zavale lak pristup u Gacko polje i dalje u ličko i krbavsko područje. Nasuprot oskudnim ili nikakvim arheološkim nalazima i historijskim vijestima o prijašnjoj naseljenosti šumskog pojasa na sjeverozapadu, kontinuitet naseljenosti neposrednog senjskog zaleđa može se pratiti od predrimskih vremena, i to na osnovu još vrlo nepotpunog arheološkog ispitivanja. Prostrane obradive površine, među kojima se ističu Gacko i Ličko polje, s relativno pogodnim zemljištem i vodom, bile su sigurno već u predrimsko vrijeme iskrčene i privukle su stanovnike, te je između dva planinska i šumska prostora stvoren otvoreni pejzaž sličan današnjem. To je uvjetovalo potrebu i omogućilo organizaciju i održavanje karavanskog saobraćaja prema Senju.

Pored glavnog puta preko Vratnika—Modruša ili »panonske linije« postoji mogućnost veze sa zaledem na istoku — »bosanska komponenta« senjskih veza sa zaledem. Istočni put Senj—Pounje nije uvijek imao isti pravac niti značenje. Njegova današnja trasa vrlo je mlada, uspostavljena je tek polovicom 19. stoljeća. Izgled kraja kao i ono malo što se o njemu zna iz predturske historije, upućuju na drugačiju orijentaciju saobraćaja smjerom: Vrhovinsko polje—Turjansko polje—Krbavsko polje preko Udbine, Kuka (1135 m) na Lapac. Preko Lapca prolazi istovremeno glavna srednjovjekovna magistrala Stolni Biograd—Knin, a odatle je bila najpovoljnija veza preko kulenvakufskog prijelaza Une na važni bosanski dijagonalni stočarsko-karavanski put Petrovac—Ključ—Jajce—Travnik. Taj »krbavski« pravac, koji prate ruševine brojnih gradina: Stari (Pusti) Perušić, Crna Vlast, Trojangrad, Mrsinjgrad i gradine oko Korenice i Udbine, Visuća i Lapca,¹¹ dobiva naročito značenje u turskom periodu. Srednjovjekovnu tradiciju Udbine nastavlja turska Udbina, glavno uporište Turaka u Lici. Nedostatak bilo kakve historijske potvrde ili nalaza, koji bi bio u vezi s današnjim prometnim pravcem Bihać—Vrhovine preko Ljeskovca i Prijeboja, objašnjava prirodni izgled tog i danas gusto pošumljenog i relativno vlažnog prostora između Kapele i Plješivice. Toponomastika, historijske potvrde i narodna tradicija ukazuju da je kraj oko Plitvičkih jezera prije podizanja prvih graničnih čardaka u 18. stoljeću bio neprohodna šumska puštoš, pravi »vražji vrtal« (hortus diabolus), kako se spominje u srednjem vijeku. Tek utvrđivanjem granica prema Turskoj, poslije Karlovačkog mira, nizom utvrđenih karaula, probija se čovjek u dotada divlju pograničnu šumsku oblast,¹² koja je ometala pristup u otvoreni kraj Vrhovinskog i Gackog polja. U turskom se periodu razvio Bihać kao glavno pogranično uporište, ali je tek kasno dobio prometne veze prema zapadu. Godine 1851, kad je potpuno izgrađena cesta Bihać—Zavalje—Prijeboj—Vrhovine i osposobljena za kolni promet,¹³ ustaljuje se dominantan položaj Bihaća te se ističe važnost ove sjeverne varijante bosanskih veza sa Senjom, koja potiskuje stari srednjovjekovni put Petrovac—Lapac—Udbina. Visinski su uvjeti na novom putu povoljniji, kulminacione tačke na današnjoj cesti Bihać—Senj iznose svega 780 m s relativno blagim usponima.

Osim šire gravitacione zone, formiraju se u srednjem vijeku konture užeg gravitacijskog područja.

Već polovicom 12. stoljeća postoji samostalna senjska biskupija, koja preuzima na sebe funkciju krčke biskupije. Njen opseg, utvrđen 1185, odgovara



Sl. 3. — Plan Senja krajem 17. st. Fortifikacioni okvir formiran u doba pretvaranja grada u najvažnije uporište krajiškog vojno-teritorijalnog sistema, ostao je do danas okvir užeg gradskog prostora.

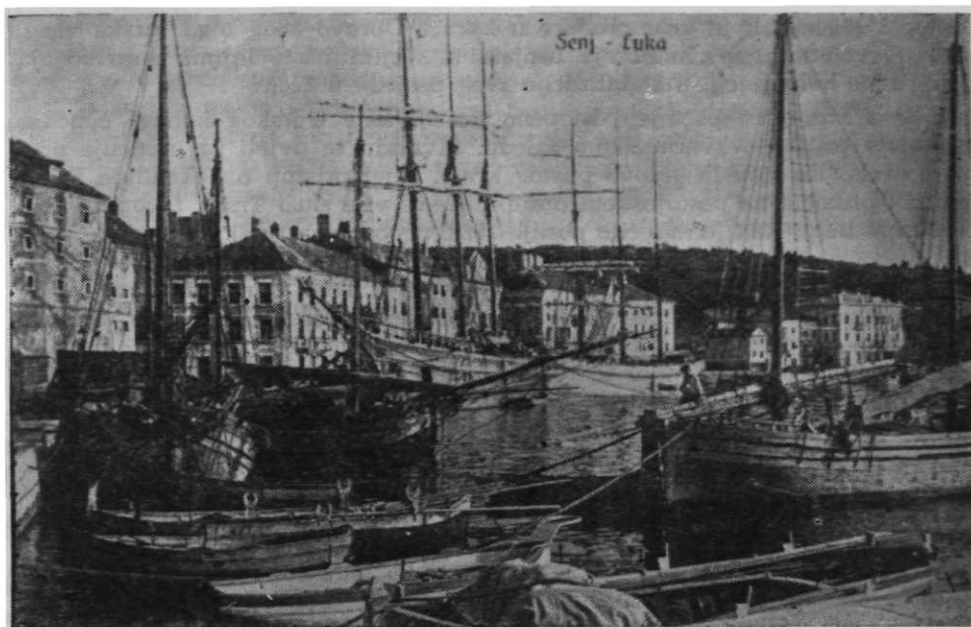
potpuno prostoru užeg senjskog gravitacionog područja. Ovaj kraj je u plemenskoj organizaciji slavenskih doseljenika poznat već početkom 9. stoljeća kao Gacka župa.¹⁴ Kako je u teritorij biskupije bila uključena i Buška župa,¹⁵ znači da je senjska utjecajna zona, odražena tom administrativno-crkvenom podjelom, zahvatala prelazni kraj između Gackog i Ličkog polja, a djelomično i samo Ličko polje. U to je vrijeme Senj bio najvažniji centar istočne kvvarnerske obale, te je i poznata vinodolska župa bila dio senjske biskupije. Osim toga je rijetko naseljeni sjeverni dio obalnog podgorja Velebita bio dio senjske biskupije, koja je prema tome zaokruživala tri sektora: dva primorska (vinodolski i podgorski) i neposredno kontinentalno zaleđe, iza koga je u pozadini bio širok pojas šuma — najbolja međa u doba zaostale tehnike.

Brzo iza toga nalazimo sigurne dokaze o daljem učvršćivanju i širenju senjskog gravitacionog područja. Godine 1219. dobivaju templari uz kraljevski grad (civitas, koji posjeduju još od 1184. g.) i gradski castrum (jer su vršili vojnu službu) još i Gacku.¹⁶ S druge strane Frankopani, koji od 1193. posjeduju Modrušku župu¹⁷ i kontroliraju sedlo i prijelaz na Kapeli, teže da svoju vlast prošire i na sam Senj. To je shvatljivo, jer oni od prve polovine 12. stoljeća drže Krk, a od 1225. i Vinodol.¹⁸ Koncem 13. stoljeća (1271) Frankopani uspijevaju da kao protektori zavladaju gradom. Od tada pa sve do postepenog rušenja i promjene pravnih odnosa, zbog turskih napada početkom 16. stoljeća, postojalo je jedinstvo crkvene i političke uprave u užem senjskom zaleđu, koje je usko povezano sa Senjom. Osim stočarskih proizvoda, koji dolaze djelomično i s one strane Kapele, ovaj šumom bogati kraj daje Senju značaj izrazito drvene luke poznate gotovo po čitavom Mediteranu.¹⁹

U prvom poznatom gradskom statutu (1388), u kome je jedna četvrtina svih uredaba posvećena trgovini i trgovinskim odnosima,²⁰ jasno se vidi da drvo predstavlja glavni izvozni artikal, te se i najveći privilegiji gradskog patricijata odnose upravo na trgovinu drvom. Očito je da ekonomsku snagu Senja u to vrijeme daje njegovo uže zaleđe, i to najviše svojim šumskim bogatstvom i stočarskim proizvodima, dok krajevi s one strane Kapele nisu toliko značajni u trgovini koliko kao prolazno područje, kojim ide iz Panonije najkraći put prema moru.

Posebno značenje u tom razdoblju imao je Senj kao centar narodno-gla-goljaške kulture. Prostor tog kulturnog utjecaja prelazi daleko preko granice užeg gravitacionog područja, naročito poslije 1480, kada je čitav Krk s Vrbnikom postao mletački. Izvoz drveta iz zaleđa, tranzitni promet i trgovina skupom robom između daleke unutrašnjosti te Italije i Dalmacije davali su Senju solidnu ekonomsku podlogu. No upravo kad se na tim osnovama počinju oblikovati konture jednog značajnog kulturnog procvata započinje novo nesigurno doba, u kojem surova vojnička stvarnost potiskuje kulturni i književni rad. U ovom je kratkom vremenskom razdoblju prije sveopćeg ratnog divljaštva osnovana u Senju, svega 46 godina poslije Gutenbergova izuma, prva tiskara u Hrvatskoj (1494).

Naročito kroz posljednjih 150 godina tog kulturnog perioda, koji se svršava početkom 16. stoljeća, Senj je bio najvažniji primorski centar za hrvatsko zaleđe, i poslije gubitka Dalmacije jedina jadranska luka tadašnje države ugarske krune. Trgovačkim vezama, upravno-političkom i crkvenom administracijom stvorena je prostrana utjecajna zona u primorju i bližem zaleđu. Trgovački i veći dio ličke zavale, a osobito historijski važan krbavski prostor gravitira u srednjem vijeku prema Senju. Ni Karlobag ni Obrovac kao manji



Sl. 4. — Senjska luka između dva rata.

lučki trgovački centri nisu bili u stanju umanjiti atraktivnu snagu razvijenog lučko-trgovačkog centra u Senju.²¹

U kojoj su mjeri susjedni kvarnerski otoci bili uključeni u tu utjecajnu zonu, teško se može sigurnije utvrditi.²² Oni imaju vlastitu crkvenu administraciju (krčka i rapska biskupija), a politički pripadaju drugoj državi, koja njihovim posjedom kontrolira veze senjske pomorske trgovine s glavnom jadranskom prometnom linijom. Ali je bez sumnje uz kulturni (Senj je poslije 1480. od Vrbnika preuzeo ulogu glagoljaškog centra) postojao i trgovački utjecaj Senja na susjedne otoke.

Prekid trgovačkog prometa na senjsko-modruškom putu zbog turskog prodiranja i nesigurnosti u graničnom prostoru nije uvjetovao opadanje centralnih funkcija Senja prema njegovom zaleđu. One su što više i pojačane, ali u sasvim drugačijem smislu nego ranije.

S druge je strane Kapele bio teritorij slijedeće ogulinske kapetanije, koja je zajedno s bihaćkom i hrastovačkom (prije formiranja karlovačkog generalata) zatvarala južno krilo obrambenog sistema. Ratna pustošenja i opasnost uništili su ne samo trgovački promet na senjsko-modruškom putu već se osjećaju i daleko na sjeverozapadu, tako da je promet preko postojnskog prijelaza na Rijeku slabiji nego prije. U tim se uvjetima stvara zajednica interesa Senja i Rijeke: Rijeka je tržište uskočke robe i opskrba baza za Senj, koji s druge strane vojničkom silom jedini može poduprijeti riječke pomorske i trgovačke interese.²³

Osobito veliko značenje ima strateška uloga Senja prema Lici. On je glavna strateška baza za vojničke prodore u Liku, osobito kombiniranim operacijama. Iz Senja se brodovima prebacuju manje jedinice na razna mjesta

pustog Podgorja, koje vrše prodore u Liku.²⁴ Upravo zbog toga turska vlast, usprkos velikim naporima, nije uspjela u svojim nastojanjima sprovođenja definitivne kolonizacije i stabilizacije svog posjeda u Lici.

U 17. stoljeću počinje postepeno naseljivanje Gorskog kotara, čime se mijenjaju prilike u kvarnerskom zaleđu. Stvaraju se uvjeti za uređenje prometa preko tog dotada gotovo pustog kraja. Novi pristup nadoknađuje Rijeci gubitak prometa na postojećem putu, koji sve više služi Trstu, favoriziranom od strane Beča. Kad je naročito poslije 1682. neposredna turska opasnost otklonjena, počinje ograničena razmjena senjskim putem Modruš—Karlovac. Ali se u novim prilikama utjecaj Rijeke, koji je zbog Trsta upravljn sada uglavnom prema istoku, postepeno širi u nekadašnja područja isključivo senjske gravitacije. Neprekinuta trgovačka tradicija, položaj u vrednijem i naseljenijem kraju s obiljem vode, te neovisni položaj prema vojničkoj upravi, kao i nešto bolje klimatske prilike, daju Rijeci prednost. To potvrđuje gradnja prve planski trasirane ceste (»Karolina« 1726), koja povezuje slobodnu riječku luku s Karlovcem. Jedino favoriziranje Trsta od strane Beča može objasniti dugu stagnaciju Rijeke, koja još ne uspijeva da osjetljivo nadmaši Senj, oslobođen na oživjeli modruški put, najkraću vezu Karlovca s morem. Merkantilistička ekonomska politika bečkog dvora, nagoviještena već rano u 17. stoljeću, s naročitim jadranskim interesom, uvjetovala je u toku 18. i konačno u 19. stoljeću poznati splet ekonomskih i političkih suprotnosti oko Trsta i Rijeke. Time Senj dolazi u sekundarni položaj i sve više pada.

Za razumijevanje novog razvoja i promjene na istočnoj obali Kvarnera treba poznavati prilike koje su ih uvjetovala. Prestankom nesigurnih ratnih vremena povećava se stanovništvo, a time rastu i potrebe trgovačke razmjene. Kolonizacija najplodnijih dijelova Vojvodine stvara uvjete za izvoz žita Savom i Kupom. Postepeno se organizira razgranat sistem trgovačkih putova, gdje ključne položaje dobivaju Sisak i Karlovac, a problem odgovarajuće veze s kvarnerskim lukama postaje sve akutniji. Nekadanje isključivo gravitaciono zaleđe Senja dijeli se postepeno između Rijeke i Senja. Tek 53 godine nakon dovršenja Karolinske ceste počinje 1779. kolni promet na Jozefinskoj cesti od Karlovca preko Oštarija, Razvala i Vratnika. U prvo vrijeme taj promet organizira, osigurava i održava vojska. Sve do 1810, kad je dovršena Lujzijanska cesta, tada najsavršeniji građevni objekt u Hrvatskoj, Senj je uspio da zadrži konkurenciju Rijeke u podjeli trgovačkog utjecaja u hrvatskom zaleđu. Nasuprot geografskim prednostima položaja i boljim političkim prilikama Rijeke, Senj je imao 27 km kraću vezu s Karlovcem i to preko nižih prijelaza. To se odražava i u broju stanovnika u oba grada. Rijeka na prijelazu 18. u 19. stoljeće zajedno sa svojim kotarom prelazi 8.000 stanovnika — na grad otpada 1819. godine 6.904 stanovnika — dok sam grad Senj, koji nema gotovo nikakve naseljene bliže okolice (prostor Senjske drage, kako je naprijed istaknuto, ne može ući u obzir), ima između 1802. i 1807. oko 2.500 stanovnika.²⁵

U toku 18 i 19. stoljeća ponovo se učvršćuju veze Senja s užim zaleđem oko Brinja i Otočca. Područje ličke zavale u užem smislu postalo je probijanjem ceste preko malog Alana (1045 m) i nešto kasnije oštarijskog sedla (929 m) utjecajna zona malih pristaništa Obrovca i Karlobaga. Ali na čitavom prostoru Like, Gorskog kotara i Vinodola očuvalo se u konzervativno održanoj crkvenoj administraciji značenje Senja. Često spominjan i većinom krivo shvaćen naziv »Senjska Rijeka« može se objasniti jedino senjskom crkvenom i glagoljskom kulturnom tradicijom, značenjem iz vremena prije turske inva-

zije i jačim vezama sa zaleđem. Rijeka tek 1787. prelazi iz jurisdikcije pulske biskupije i postaje dio senjsko-modruške s centrom u Senju, a to traje do rapalskog razgraničenja između Jugoslavije i Italije.

Na koji je način potiskivan utjecaj Senja u njegovu širem zaleđu poslije 1810, kada je otvorena Lujzijanska cesta, teško je pouzdano utvrditi. Stanovništvo Rijeke znatno se povećava i već polovicom 19. stoljeća (1815) Rijeka ima 12.657 stanovnika, a Senj 1850. broji svega 2.754. Prva polovica 19. stoljeća obilježena je sve življim nastojanjima da se uredi prometne veze, organizira i pojača trgovina između Karlovca i mora. To je doba kad se sve teže osjeća konkurencija ruskog žita (iz Odese) na mediteranskom tržištu i kad izvoznici iz zaleđa nastoje svim mogućim sredstvima održati stečene trgovačke pozicije. Između 1833—1843. izvršena je rekonstrukcija Jozefinske ceste, kojom se sada mogu kretati veliki transporti četveroprega, kao i na Lujzijani, a da ne trebaju plaćati takse privatnom društvu kao na konkurentskoj cesti. Ali i pored bolje veze sa zaleđem i izgradnje nove zidane luke te ogromnih trgovačkih magazina i sve jačeg prometa, Senj stagnira i ostaje s istim brojem stanovnika kao u prvom deceniju 19. stoljeća.²⁷

Opozicija južnoj željeznici u Mađarskoj i Hrvatskoj ističe između 1842. do 1844. važnost povezivanja Kvarnera sa zaleđem.²⁸ Diskusije o važnosti Rijeke i Senja idu u prilog Rijeci, koja treba biti završna tačka glavne željezničke linije, dok se za Senj pokušavaju naći kompromisna rješenja.²⁹ U jednoj kasnijoj publikaciji,³⁰ koja odražava interese domaće, osobito sisačke i karlovačke trgovine, ističe se opasnost, koju će imati pruga Sisak—Zidani most s odvojkom na Karlovac za domaću trgovinu, upravljenu na kvarnerske luke, i traži se željeznička veza s Rijekom. Statistički podaci te publikacije pokazuju da prema 1,500.000 centi prometa Lujzijanskom i 350.000 centi Karolinskom cestom za Rijeku, Jozefinskom na Senj prolazi samo 500.000 centi robe, na prvom mjestu žitarica i bačvarske duge.³¹ Da su te bojazni bile opravdane, pokazuju poznati podaci, navedeni u izvještaju prve gospodarske izložbe u Zagrebu 1864,³² kada su Sisak i Karlovac već bili spojeni Južnom željeznicom, u kojemu se spominje izvoz žita iz Siska preko Karlovca:

za eksport preko Rijeke	300.000 centi
za eksport preko Senja	200.000 centi
i za potrebe Karlovca, Dalmacije, Krajine i Primorja	700.000 centi

Nema sumnje da je znatan dio posljednje stavke od 700.000 centi također išao preko Senja. Pouzdaniju sliku trgovačke aktivnosti obiju luka, a tim i mogućnost boljeg razumijevanja njihova utjecaja u zaleđu, daju podaci o ukupnom lučkom prometu za razdoblje 1859—1862.³³

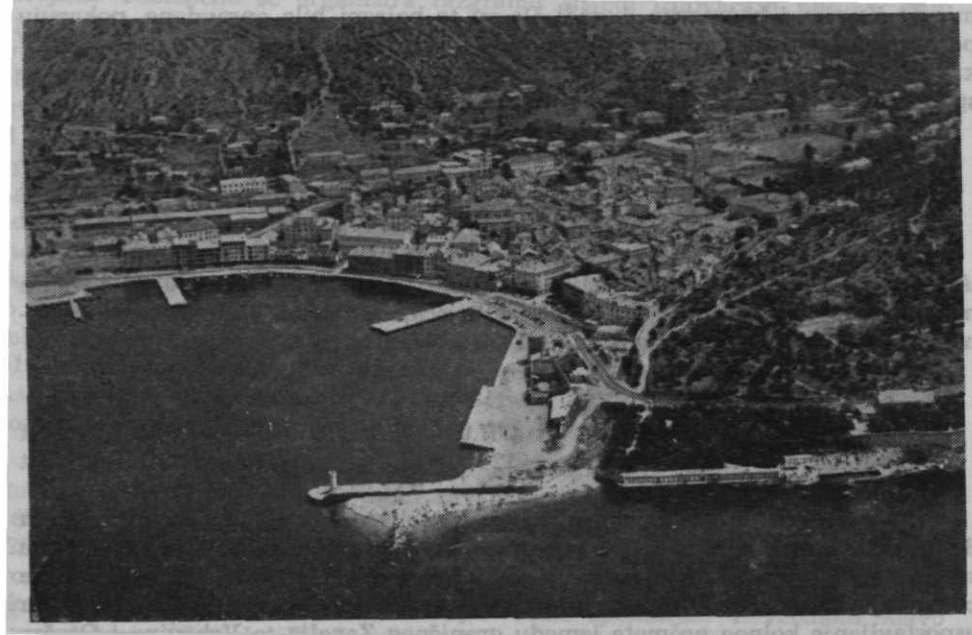
	1859.	1860.	1862.	1867.
Rijeka	286.962 t	267.941 t	273.599 t	283.224 t
Senj	109.389 t	124.998 t	135.809 t	109.813 t

Mogućnost bar djelomične zamjene izgubljenog zaleđa u Hrvatskoj daju Senju od 30-tih godina prošlog stoljeća veze sa zapadnom Bosnom. No ovdje su prometni odnosi daleko primitivniji. Tek između 1838. i 1843. počelo je probijanje ceste kroz šumu na potezu Ljeskovac—Prijeboj, dok su uvjeti za uspostavljanje kolnog prometa između graničnog Zavalja te Vrhovina i Otočca stvoreni tek naknadnim radovima 1851, ali nova cesta još znatno zaostaje za

ostalim putovima. Još slabije saobraćajne veze u samoj Bosni ograničuju senjsku utjecajnu zonu na relativno mali prostor današnjih kotareva Cazina i Bihaća, koji se počinju preko Senja opskrbljivati evropskom robom i kolonijalijama.³⁴ Godine 1879, kada je taj promet bio relativno najživlji, carinarnica u Zavalju (ukinuta te godine) bilježi 7.000 tona izvoza, a 15.000 tona uvoza u Bosnu,³⁵ a to je suviše malo da popravi opadanje prometa na Jozefinskoj cesti, koji je gotovo sasvim presahnuo otvaranjem riječke pruge 1873. Gubitak šireg zaleđa ogleda se u naglom opadanju robnog prometa kroz senjsku luku, koji se smanjuje na manje od trećine³⁶ te je:

1890. — 30.472 t	1893. — 17.667 t
1891. — 25.008 t	1902. — 7.953 t
1892. — 19.750 t	1904. — 8.774 t

Ogromna je razlika između 1893. i 1902. godine, kada dolazi gubitak i onako slabog bosanskog zaleđa, koje se željezničkim vezama orijentira prema sjeveroistoku.³⁷ Već u razdoblju pred Prvi svjetski rat ostaje uže zaleđe jedini prostor koji preko senjske luke vrši trgovačku razmjenu. Povremeno oživljavanje senjske ceste u jesen ili u pojedinim ljetnim mjesecima zapregama iz bihaćke kotline i djelomično cazinskog kraja samo su tragovi nekadašnjeg prometa. Nestalo je senjskog utjecaja i na otoke, jer je čitav kvarnerski prostor, uključujući i Senj, postao široka utjecajna zona Rijeke. Glavno dobro, koje se iz nekadašnjeg užeg gravitacionog, a sada jedinog zaleđa izvozi preko senjske luke, ostaje drvo, ali i u tome se ističe dominantni položaj Rijeke, koja počinje koncentrirati drvni izvoz. Otvaranjem ličke željezničke pruge (1914. do Plaškog, 1918. do Vrhovina, 1920. do Gospića, 1922. do Gračaca i 1925. do



Sl. 5. — Pogled na Senj iz zraka (1964)

Knina) počinje odvajanje i tako smanjenog senjskog zaleđa. Otcjepljenje Rijeke za vrijeme talijanske okupacije usporilo je daljnju koncentraciju drvnog izvoza, iako je nije otklonilo, tako da je Senj bio u mogućnosti između dva rata zadržati teritorij kotara Brinje i djelomično Otočca kao svoju gravitacionu zonu, s koje se drvo izvozilo u njegovu luku. Ukupni robni promet kreće se u tom periodu oko 10.000 tona.

Nakon oslobođenja 1945. novi razvitak i sve jača koncentracija drvnog izvoza na Rijeci otkinuli su od Senja i posljednji ostatak njegova prirodnog i historijski određenog zaleđa. Drvo s Kapele i teritorija brinjskog kotara otprema se kamionima na prugu Ogulin—Rijeka ili direktno na Rijeku, a značenje Senja kao izvozne luke za drvo gotovo je izjednačeno s ostalim malim pristaništima velebitskog podgorja: Jurjeva, Stinice — Jablanca i Karlobaga.

Ograničenjem senjske gravitacijske zone na uzak pojas rijetko naseljenog, gospodarski slabo razvijenog velebitskog podgorja, potpuno je izmijenjena njegova geografska funkcija. Čak i najuži pojas senjske gravitacije nije u potpunosti prometno orijentiran prema Senju, jer je lučki promet Jurjeva i Stinice-Jablanca rezultat direktne gravitacije drvnog izvoza u njihove luke. Senjska stvarna gravitacija ograničuje se samo na centralne upravno-organizacijske i servisne funkcije za sjeverni dio velebitskog podgorja i neznatnim dijelom za brinjski kraj.

U novim uvjetima razumljivo je da broj stanovništva stagnira. Prvim popisom 1948. godine Senj je imao 2.732 stanovnika, dakle upravo toliko kao i u prvom deceniju 19. stoljeća. Gospodarski osnovi razvoja gradskog naselja potpuno su izmijenjeni. Umjesto lučko trgovačke aktivnosti, glavno značenje ima industrijska djelatnost malih prerađivačkih pogona i centralne gospodarsko-upravne i servisne funkcije za neposredno zaleđe.

Suvremeni Senj ipak po prvi put nakon 19. stoljeća započinje rasti. Godine 1953. Senj broji 3.093 stanovnika, a posljednji popis pokazuje broj od 3.909 stanovnika. Prvi put nakon dugotrajnog perioda historijsko-topografski okvir naselja proširuje se razvojem novih gradskih četvrti prema sjeverozapadu. Značajan porast od 26,3% u kratkom razdoblju između posljednjih popisa 1953—1961. godine odraz je novih uvjeta gospodarskog razvoja Senja kao gradskog naselja i kao općeg procesa koncentracije naseljenosti u primorskim središtima. Snažan razvoj uglavnom tranzitnog i stacioniranog turizma ukazuje na velike mogućnosti razvoja turističke privrede.

Činjenica da najkraći i s obzirom na uspone, najlakši prometni pravac Karlovac—more ima svoj završetak u Senju, u suvremenim uvjetima jedan je od najvažnijih faktora potencijalnih mogućnosti njegova gospodarskog razvoja. Suvremeni automobilski promet traži lake i brze veze. Koliko one uz to imaju samostalno turističko-atraktivno značenje, toliko se više otvaraju izvanredne mogućnosti brzog razvoja turističkog prometa.

Stara historijsko-geografska prometnica senjsko-modruškog puta ima kao rijetko koji drugi put upravo takve osobine. Uz to, pravac starog senjsko-bosanskog puta Vratnik—Otočac—Plitvice—Bihać s ličkim ogrankom omogućuje izvanredno sretnu kombinaciju najbržeg prometnog povezivanja Zagreba s morem, jadranskom magistralom i tom dijagonalnom, izvanredno atraktivnom turističkom i važnom tranzitnom prometnicom.

Kao što je važna historijsko-geografska funkcija Senja bila rezultat prometnih veza sa zaleđem, tako i suvremeni razvoj u novim uvjetima ovisi o njihovoj ponovnoj suvremenoj aktivizaciji.

BILJESKE

¹ Uobičajeni naziv Hrvatsko primorje za teritorij od Rijeke do Mandaline izrazi je primjer geografskog anahronizma. On ukazuje na političku podjelu našeg teritorija iz vremena Austro-Ugarske monarhije kada je postojala podjela austrijske Istre i Ugarsko-hrvatskog ili Hrvatskog primorja, između Rijeke i u 18. stoljeću fiksirane sjeverne granice Dalmacije kod današnjeg sela Mandaline u južnom dijelu velebitskog Podgorja. Kvarnerski otoci kao dijelovi nekadašnjeg venecijanskog posjeda bila su u austrijskom periodu priključeni Istri, a kada su rapalskim ugovorom podijeljeni, javila se u periodu između dva rata tendencija da se i Krk i Rab, što više i Pag, smatraju dijelovima uže provincijski shvaćenog Hrvatskog primorja za razliku od Istre i Dalmadije. Zbog jasnoće i preciznosti geografskih pojmova potrebno je za manje cjelne stvarnog Hrvatskog primorja od Dragonje do Crnogorskog primorja upotrebljavati termine koji najbolje odražavaju njihovu geografsku individualnost.

² Osobito je karakteristično veliko značenje starih rimskih gradskih središta Krka, Osora i Raba, koji u srednjem vijeku postaju upravni centri čitavog kvarnerskog otočnog i primorsko-podgorškog područja. Staviše, Krk i Rab u srednjem vijeku do osnivanja senjske biskupije su središta čak i šireg dinarskog planinskog zaleđa u Lici.

³ Najviši prelaz stare Karolinske ceste na Starom Lazu je na 927 m, Lujzijanske ceste na 999 m, dok je najviša tačka željezničke pruge Zagreb-Rijeka u tunelu Sljeme (između Fužina i Lokava) još uvijek iznad 800 m (836 m). Prelaz Banske vrata na staroj cesti između Ogulina i Novog je na 1082 m. Uglavnom, svi drugi prelazi planinskog okvira nalaze se iznad 900 m.

⁴ Iako se ne može kazati da je Gorski kotar do 18. stoljeća sasvim pust šumski kraj, činjenica je da su centri naseljenosti gospodarstva i upravne organizacije za Gorski kotar bili do tada uvijek izvan njega u susjednim, nižim i naseljenijim prostorima. Geografsku funkciju modruškog vlastelinstva kao središta feudalne organizacije slabo naseljenog Gorskog kotara osobito dobro pokazuju srednjovjekovni dokumenti, a naročito modruški urbar.

⁵ Prve primitivne radnje na vodovodu iz Drage vršene su već koncem 18. stoljeća, dalji radovi 1855. a konačna izgradnja današnjeg vodovoda 1894. s proširenjem u 1929. g. Usporedi: V. Lapažnje, Stare i nove vodogradevine u Hrvatskoj, Zagreb 1896; ista: Preuredba vodovoda u Senju (Vjesnik društva inženjera i arhitekata, Zagreb, 1894, br. 5).

⁶ Sačuvani su brojni nacrti Senja, naročito od 17. stoljeća dalje, razasuti po raznim arhivima. Najznačajniji su: Pieronijev iz 1639, M. Stiera iz 1665, dobra Valvazorova slika u »Die Ehre des Herzogtums Krain, IV«, te nacrt u Ratnom arhivu u Beču, iz 1701.

⁷ Proces bujičnog nasipavanja najbolje pokazuje činjenica da je za vrijeme od oko 150 godina, otkako je umjetno izgrađeno novo korito bujice svedeno izvan gradske luke, nataložen materijal stvorio plačinu u moru, koja pristijava brodove da plove najmanje 100 m daleko od obale.

⁸ Najstarija indirektna potvrda o postojanju trgovačke razmjene na senjsko-modruškom putu ugovor je templara sa samostanom u Topuskom 1240, kome templari u trgovačke svrhe odstupaju neko zemljište u Senju (Smičiklas, Cod. IV, str. 102). Dalji dokaz trgovačkog značenja spomenutog puta i senjske luke nalaze se u stalnom podržavanju veza Senjana s topuskim samostanom, Zagrebom i plemenom Babonica (Cod. IV, str. 185, V. str. 617 i XI. str. 42).

⁹ Lopašić, op. cit. str. 48. To je bio nesumnjivo najviši, svakako jedinstveni hospicij u našoj zemlji, koji se može usporediti jedino sa sličnim srednjovjekovnim tvorevinama u švicarskim Alpama.

¹⁰ F. H a u p t m a n, Rijeka, Zagreb 1951, str. 32.

¹¹ Karakteristično je da na relativno malom prostoru između Vrhovina i Krbavskog polja, osim St. Perušića, Trojngrada i Crne Vlasti spominje Vukasović (Beschreibung des Karistädter Generalats im Königreiche Croation, manuskript u arhivu Jugosl. Akademija, III d. 66.177) još Homoljac i Brezovac, zatim Trnovac iznad danas istoimenog sela i gradinu iznad današnje Krbavice. Tome treba dodati ostatke Samograda jugoistočno od Vrhovina i više lokaliteta nazvanih Gradina upravo u tom području.

¹² J. Bach (Otoschaner Grenzregimentsgeschichte, Karlovac, 1855, str. 18) spominje probijanje puta (ne ceste) Rakovac-Vrhovine, po naredbi interimskekomandanta Scherzera tek 1747, a to najbolje pokazuje neprotisupačnost šumskog područja oko Plitvičkih jezera, koje je dotada onemogućavalo uspostavu vojnički toliko neophodne veze graničnih jedinica ogulinske i otočke regimente.

¹³ B a c h, op. cit. str. 166-167.

¹⁴ Crnčić, Najstarija povjest krškoj, osorskoj, rabskoj, senjskoj i krbavskoj biskupiji. Rim 1867, str. 34-37; Barada M., Hrvatski vlasteoski feudalizam, Zagreb 1952, str. 16.

¹⁶ Crnčić, op. cit., str. 22—31.

¹⁷ F. Sistić, Priručnik izvora hrvatske historije, Zagreb 1914, str. 480. Važno je naglasiti da Senj nije pripadao ni jednom od hrvatskih plemena niti je spadao u red privilegiranih dalmatinskih gradova.

¹⁸ Vj. Klaić, Krčki knezovi Frankopani, Zagreb 1901, str. 43.

¹⁹ Vj. Klaić, op. cit., str. 82—90.

²⁰ Niz dokumenata objavljenih u Smičklasovu kodeksu i Ljubčevićim listinama, pored velikog broja neobjavljenih, osobito iz zadarskog arhiva, odnosi se upravo na izvoz drveta i grade preko senjske luke. Po K. Jirečeku (Die Bedeutung von Ragusa in der Handelsgeschichte des Mittelalters, Alm. der K. Ak. der Wissenschaft XLIV, Wien, 1899) vijesti o vezama Dubrovnika i Senja počinju u dubrovačkom arhivu 1248. i uglavnom se odnose na drvenu trgovinu (vesla, jarboli, i ostala drvena grada).

²¹ F. Čulinović, Statut grada Senja, Beograd 1934.

²² God. 1453. pravno je potvrđena starom tradicijom već utanačena pogodba Frankopana s krbavskim knezovima da trgovački razmjenu vrše preko Senja, koji je opet posebnim trgovačkim ugovorima vezan s Venecijom (Ljubić: Listine XXII, str. 8).

²³ Sredovječne listine spominju prodaju paškog, rapskog, krčkog i osobito bašćanskog vina u Senju, u zamjenu za drvo, no takva se trgovina nipošto ne ograničuje samo na Rab, Pag i Krk, budući da po sličnom poslu dolaze u Senj brodovi iz gotovo svih dalmatinskih luka.

²⁴ Iako suprotnost surovog vojničkog uskočkog elementa i nijećkih trgovaca dovodi do čestih nesuglasica, pa i do otvorenih sukoba (napose za vrijeme mira između Habsburgovaca i Venecije), ipak ih veže zajednički interes upravljen u pravcu kidanja nemilosrdnih spona venecijskog monopola jadranske plovidbe. Usporedi: A. Fest, Fiume zur Zeit der Uskokenkriegen, Triest u. Fiume 1893, str. 18—21, 22, 24; G. Kober, Memoria per la storia della Liburnia citta di Fiume, sv. II, str. 9; F. Hauptman, op. cit. 57—58.

²⁵ V. Rogić: Velebitska primorska padina, Radovi Geografskog instituta, knj. 2. Zagreb 1958.

²⁶ Jedna suvremena publikacija (Die illyrischen Provinzen und ihre Einwohner, Wien 1812), str. 425, navodi za 1802. godinu 1324 stanovnika u Senju, dok je 1807. taj broj porastao na 2800. Battyani (Über das ungarische Küstenland, Budapest 1905, str. 198) cijeni stanovništvo Senja u to isto doba na 3000. Nema sumnje da je 2500 stanovnika prosječni broj, koji je u naročito povoljnim vremenima trgovačke konjunktore bio premašen, a u doba kriza i trgovačkih smetnji opadao.

²⁷ Taj je naziv, izgleda, prvi javno upotrijebio E. Sladović u svom djelu: Povēsti biskupija senjske i modruške, Trst 1856. i iza njega I. Kukuljević, Njeko gradine i gradovi u Hrvatskoj, II, Senj 1839.

²⁸ U Sabljakovu mjestopisnom rječniku, Zagreb 1866, gdje su statistički podaci za mjesta u Vojnoj krajini dani uglavnom na osnovi popisa iz 1850, zabilježen je Senj sa 2953 stanovnika, te je vidljivo slaganje s podacima koje donosi Sladović (op. cit. str. 14). Zbog toga tvrdjenje da je Senj 1850. imao 3600 stanovnika, kako se navodi u publikaciji: Hrv. kul. spomenici, Senj, izd. JAZU, Zagreb 1940, str. 73, izgleda vrlo malo vjerojatno.

²⁹ »Der Pilger« Kommerzielle-beletristische Zeitschrift, Karlsstadt, 1844, br. 67, 68.

³⁰ Ibid., br. 90, 1844; uporedi također »List mēsečni« hervatsko-slavonskog gospod. društva, 1849, str. 112 Zagreb.

³¹ Die kroatische Eisenbahnfrage, Agram 1952.

³² Ibid., str. 41.

³³ Prva gospodarska izložba dalmatinsko-hrvatsko-slavonska, Zagreb 1864, str. 63.

³⁴ Denkschrift über die Notwendigkeit und die Bedeutung einer Eisenbahn von Semlin nach Fiume, Wien, 1864, str. 99—100.

³⁵ S. Bach, op. cit. str. 166—167.

³⁶ Thömel, Beschreibung des Violets Bosnien, Wien, 1864.

³⁷ Senjsko-bihacka željeznica, Senj 1889, str. 22, prilog (Über die Verkers- und volkswirtschaftliche Bedeutung der tractierten Lokalbahn Senj—Edhać).

³⁸ Postupna izgradnja željezničkih pruga Sunja—Dobrljin—Bosanski Novi (spojeni 1882. g.), Bos. Krupa (1920), Bihać (1924).