

S E N J

Prilog poznavanju položaja i regionalne funkcije*

VELJKO ROGIĆ

Kvarnerski prostor, ograničen izrazitim planinskim okvirom Učke, Kapele i Velebita, predstavlja najbolje izdvojeni kraj našeg primorja. U tom otočnom i podgorsko-primorskom kraškom kraju, ograničene ekonomske vrijednosti, pomorstvo od iskona predstavlja jedno od glavnih zanimanja, pri čemu su naizmjenično dolazili do izražaja različiti gradski i pomorski centri. Za vrijeme dugotrajnih perioda nesigurnosti i slabih veza preko visokog planinskog okvira, razumljiva je koncentracija života kvarnerske regije na njen unutrašnji bolje zaštićeni i otočni prostor, gdje se ističu stari pomorski i regionalni centri Osor (Lošinj), Krk i Rab. No, niti jedan od njih nije se mogao razviti u žarište čitavog Kvarnera, jer smještaj na unutrašnjem, otočnom dijelu, odražava autogeno i ograničeno značenje. Vrijednost kvarnerske regije dolazi do izražaja u povoljnim vezama panonskih, alpskih i dinarskih prostora s jadransko-mediteranskim plovnim putovima. Nosioci te funkcije mogu biti obalne, a ne otočne luke. Za obavljanje ove uloge najpovoljniji je onaj dio kvarnerske obale, kome se u zaleđu dinarska barijera suzuje na 30—40 km zračne linije između panonskog basena i mora, i odakle je lak pristup na Postojnsko sedlo (609 m).

Politička pocjepanost kvarnerskog prostora i slične prilike kao i ekonomska zaostalost panonskog a naročito dinarskog zaleđa ometale su dugo vremena stvaranje značajnih lučkih gradova u tom važnom prostoru. Životare mali pomorski gradići Rijeka i Senj, te još neznatniji Bakar i Novi. Političke i ekonomske promjene tokom 18. stoljeća znače početak oživljavanja i traže razvoj jačeg i sigurnijeg prometa prema kvarnerskim lukama, čija vrijednost postaje predmet naročitog interesa, ali istovremeno i političkih intriga i sukoba. Prednost lake veze sa zaledem postaje važnija od samog smještaja luke; to pokazuje manje značenje Bakra prema Senju ili Rijeci, kao i neznatno značenje Novog i Kraljevice kao trgovačkih luka. Tehničkim uređajima i daljim razvitkom, Rijeka se afirmirala kao centar i žarište kvarnerske regije, dok stari primorski gradići stagniraju, opadaju ili se polako prilagođuju novoj stvarnosti. Danas je položaj Rijeke tako dominantan, da se za cijelu regiju, s obzirom na ekonomsku povezanost i značenje, s pravom upotrebljava i naziv »Riječka regija«.

Najteže su novi odnosi pogodili Senj, koji je prije 1873. (kad je Rijeka dobila željezničke veze sa zaledem) bio po važnosti u trgovačkom prometu odmah iza Rijeke. Političko-historijski razlozi imaju ogroman i odlučujući utjecaj na sudbinu

*Ovaj rad je čitan na sastanku Geografskog društva Hrvatske 4. II. 1952.

Senja, no mnogo bi se pogriješilo, kad bi se današnja uloga i značenje Senja objašnjavali samo time. Senj dobro odražava dug period historije kvarnerske regije i zato je njegovo poznavanje od osobitog interesa. Razlike između važnosti Senja u prošlosti i njegova današnjeg neznatnog značenja, potrebno je ocijeniti prema prirodno-geografskim osobinama grada, luke te, njegovih saobraćajnih veza, i prema gravitaciji zaleda. Nastojat ćemo osvijetliti ove faktore s obzirom na nekadašnje veće značenje Senja.

Karakteristike smještaja Senja — Za postanak, razvoj i funkciju grada važan je njegov opći geografski i lokalni topografski položaj. Razvojem grada mijenja se, oslabljuje ili se gubi značenje prirodnih uvjeta i sve više prevladavaju društveni faktori, koji se ogledaju u razvijenom i složenom gradskom organizmu. Senj nije međutim nikada dosegao ovaj viši stepen i zato je neophodno utvrditi karakteristike geografske sredine, u kojoj je nastao, a zatim odrediti elemente, koji objašnjavaju uvjete i smisao opstanka takvog naselja. Osnovna karakteristika senjskog položaja jest, da leži u središtu neplodnog i rijetko naseljenog krškog podgorsko-primorskog kraja. Ove osebuje fizičko-geografske i antropogeografske osobine karakteriziraju i povezuju u cjelinu područje od Ledenica do Zrmanje. 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 pustoši.

Panorama, koja se otvara s Vratnika (690 m), a naročito s Biaca (778 m) ili Veljuna (889 m), vrlo je značajna. Ogoljele padine Kapele i Senjskog Bila, prosječne Senjskom dragom, s umjetnim nasadama i oskudnom i rijetkom prirodnom vegetacijom, spuštaju se prema moru, koje je redovno 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 burom šibanom kraju nema pitomih detalja. Izduženi greben, koji zatvara novobašćansku luku i oštro istaknuti Prvić, skrivaju pitomu Bašku dragu i ravni loparski poluotok. 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 starotrijaskih dolomita, škripljaca 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 neko veće značenje za Senj. Dok se Pula oslanja na naseljeno i plodno područje Crvene Istre, Rijeka na Kastavštinu, Bakar i Novi na vinodolsku regiju, Zadar, Split i Šibenik također na plodnu okolicu, pretežno flišnih zona, slično Dubrovnik i Kotor, 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 tamo naseljenih

porodica. Racionalna kaptaža vrela i uređenje vodovoda koncem prošlog stoljeća¹⁾ opskrbili su grad odatle vodom, i to je glavna blagodan ovog neposrednog zaleđa, no kapacitet jedva dostaje za maksimalni broj stanovništva od nešto preko 3.000.

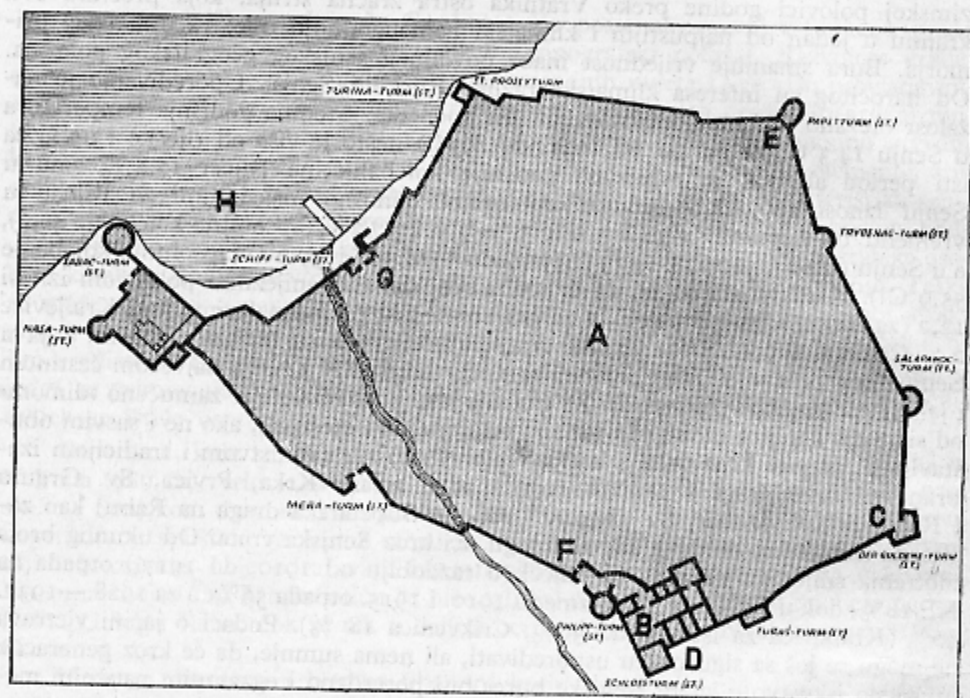
Otoci pred Senjom, osobito Krk, oslabljuju maritimne, a strma brda u zaleđu jačaju kontinentalne klimatske utjecaje, što je općenita karakteristika zatvorenog kvarnerskog područja. Kontinentalni utjecaji očituju se u čistini i intenzitetu sjeveroistočnjaka — bure. Iz hladnog rezervoara visoke ličke zavale probija se u zimskoj polovici godine preko Vratnika oštra zračna struja, koja pretvara ovu krajinu u jedan od najpustijih i klimatski najneugodnijih dijelova dinarskog primorja. Bura smanjuje vrijednost inače povoljnog senjskog geografskog položaja. Od naročitog su interesa klimatske razlike Rijeke i Senja. Upoređivanje je nažalost otežano nedostatkom istovremenih podataka. Srednja godišnja temperatura u Senju 14,3°C (za period od 1901. do 1936.) nešto je viša od riječke 13,5°C za isti period ali dok je prosječno godišnje kolebanje na Rijeci 17,8°C, ono u Senju iznosi 18,5°C. Apsolutni minimumi odnosno maksimumi za Rijeku u vremenu od nepunih 50 godina bili su —9°C i 37,2°C (apsolutno kolebanje 46,2), a u Senju (razdoblje 1928.—1937.) između —18,3°C i 37,6°C (apsolutno kolebanje 55,9°C!). Karakteristično je, da u Senju broj dana sa sniježnim pokrovom iznosi 12,2 (za desetgodišnji 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 čistinom i jakošću u zimskim mjesecima. Za trajanje jake bure obzorje je zamučeno «dimom» od sićušnih kapljica mora, plovidba je vrlo opasna i otešćana, 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 (Braćol, Dubac, Sv. Grgur, a osobito Supetarska draga na Rabu) kao zaštićena sidrišta za brodove kad ne mogu ući kroz Senjska vrata. Od ukunog 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%, a 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 građevnog prostora, oštra klima i nedostatak dobro zaštićene luke. Na uravnom tlu, kojim završava Senjska draga, možemo sigurno pratiti izgled utvrđenog naselja tek od 17. stoljeća, otkada postoje prvi nacrti²⁾. Kako se za današnji ravni izgrađeni prostor može nesumnjivo utvrditi, da se od 17. stoljeća nešto povećao kombiniranim djelatnošću prirodnog bujičnog nasipavanja i ljudskog rada, to se i za ranija razdoblja može sa znatnom sigurnošću pretpostaviti isti proces. Prema tome, prvobitno je naselje, čiji začeci idu u nepoznatu predilirsku prošlost, moralo na-

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

2. Sačuvani su brojni nacrti Senja naročito od 17. stoljeća dalje, a razasuti su 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., koji ovdje donosimo.

...vrti na boali 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 prostran-
 stvo prirodne luke. Kasniji radovi, osobito koncem 18. stoljeća i početkom 19. st.,
 kad počinje gradnja današnje zidane luke i lukobrana s velikim zgradama trgo-
 vačkih magazina (koji su istovremeno trebali vršiti funkciju burobrana) nisu mo-
 gli ublažiti nepovoljne posljedice smanjivanja prostranstva i dubine prirodnog



Sl. 1. Plan grada krajem 17. stoljeća.

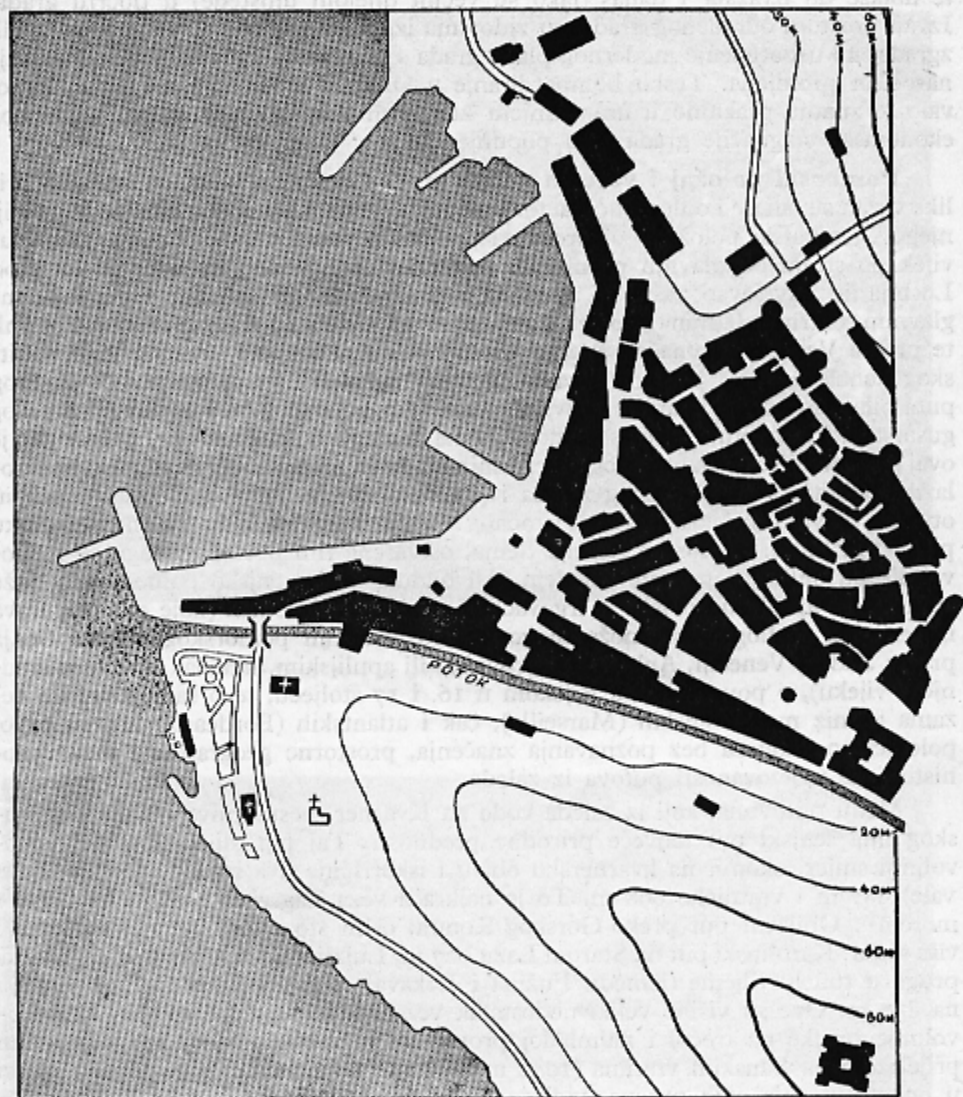
Usporediti sa suvremenim planom (sl. 2.) i avionskim snimkom (fot. 1.)

Fig. 1. Le plan de la ville à la fin du 17^{ème} siècle

Comparer avec le plan actuel (fig. 2). et avec la vue aérienne (photo 1).

zaliva, koji je tako postajao sve više izložen buri a osobito njenim povratnim valo-
 vima (oštige). Najstariji dio grada, koji i danas nosi karakterističan naziv «Gorica»,
 ne leži zajedno s još višim predgradem «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 svojoj
 prilici jezgra i zametak današnjeg Senja. Korito bujice je prebačeno izvan užeg
 gradskog područja, a naziv «Potok» za glavnu ulicu pokazuje nekadašnji položaj
 toka³). Obrambene zidine osigurale su luku i najvažniji dio užeg gradskog područja

3. 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 pličinu u moru, koja prisiljava brodove! da plove najmanje 100 m daleko od obale.



Sl. 2. Plan Senja.

Nisu unesene praznine uzrokovane ratnim razaranjem jer one bitno ne mijenjaju izgled. Usporedi sa sl. 1.: premještanje bujičnog toka i položaj velikih obalskih magazina «burobrana». Gusti splet uličica u sjeveroistočnom dijelu (Gorica) označava najstariji dio grada.

Fig. 2. Plan de la ville de Senj.

On n'a pas marqué par des blancs les destructions causées par la guerre car elles n'apportent aucun changement notable à l'aspect de la ville. Comparer avec la figure 1: déplacement du lit de torrent; emplacement des grands magasins de la côte comme protecteurs contre le vent (bura), et le lacs de petites rues du quartier nord-est (Gorica) — la partie la plus ancienne de la ville.

te dolaze do izražaja i danas (iako su većim dijelom uništene) u tlocrtu grada. Izvan prostora određenog gradskim zidovima izgrađeno je nešto privatnih i javnih zgrada, no uspoređenije modernog plana grada s planom iz 17. stoljeća ne pokazuje naročitih promjena. Teško bombardiranje u Drugom svjetskom ratu prouzrokovalo je znatne praznine u unutrašnjem zbijenom gradskom prostoru, koje zbog ekonomske stagnacije grada nisu popunjene.

Pomorski položaj i veze sa zaleđem — Lokalna sredina i klimatske prilike važan su, ali ne i odlučujući faktor u sudbini Senja. U tom pogledu još je važniji njegov geografski položaj s obzirom na pomorske veze i zaleđe. Senj je bio oduvijek po strani od glavnih prometnih pravaca duž istočne jadranske obale. Kod Lošinja je završavao zaštićeni kanalski put i odatle se pučinski plovilo prema glavnim centrima Jadrana: prema Aquileji, zatim za kratko vrijeme prema Ravenni, te prema Veneciji i konačno prema Trstu i Rijeci. Područje opasnog podvelebitskog kanala ostajalo je u neke vrste mrtvom uglu. Ali je za osiguranje glavnog puta bila vrlo važna kontrola i ovoga kraja tako podesnog za razvitak pomorskog gusarstva, što uvjetuje interes pomorskih sila za njega. S druge strane, koliko god je ovaj prostor bio ozloglašen zbog iznenadnih udara bure, preko njega je oduvijek prolazila najkraća veza kopnenog zaleđa i prekomorskih zemalja, a Senjska vrata su otvarala glavni i najlakši pristup iz istočnog kvarnerskog zaleđa na glavnu jadransku prometnu liniju. Pomorske relacije Senja, ostvarene tim putem, mnogo su raznovrsnije od onih s kopnenim zaleđem. Ali budući da je senjsko pomorstvo najuže povezano i apsolutno ovisno o trgovačkim vezama sa zaleđem (koje mu osigurava materijalnu podlogu), ne može se govoriti o značenju pomorskog odnosa Senja prema Zadru, Veneciji, Ankoni, Dubrovniku ili apulijskim lukama (osobito u srednjem vijeku), o povezanosti s Rijekom u 16. i 17. stoljeću, te o samostalnim vezama za niz mediteranskih (Marseille), čak i atlantskih (Bordeaux) luka u prvoj polovici 19. stoljeća bez poznavanja značenja, prostorne geografske i društveno-historijske uvjetovanosti putova iz zaleđa.

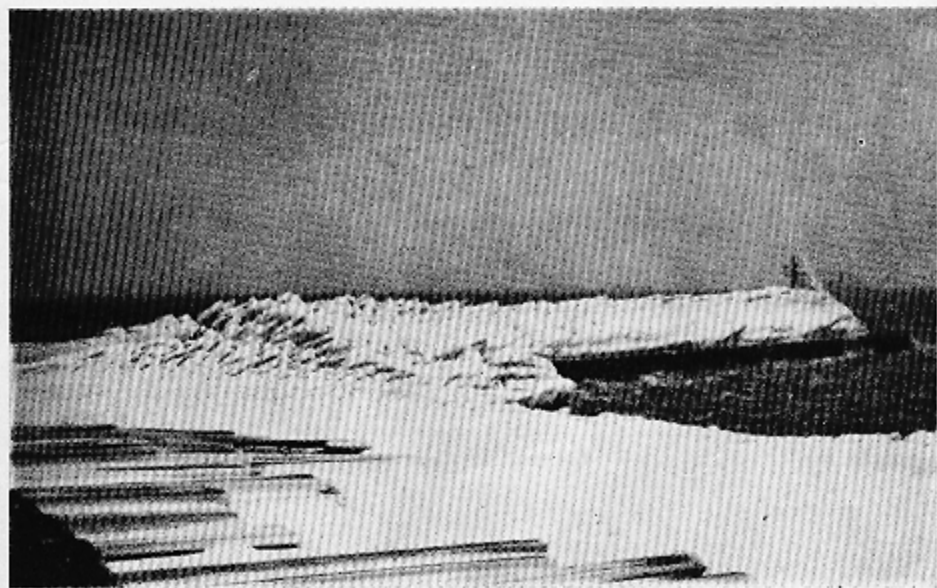
Među putovima, koji iz zaleđa vode na Kvarner, nesumnjivo poslije postojanskog ima senjski put najveće prirodne prednosti. Taj put slijedi gotovo najpovoljniji smjer, okomit na kvarnersku obalu i iskorišćuje dva sedla: kapelsko (Razvale) 887 m i vratničko 698 m. To je najkraća veza Zagreba, Karlovca i Siska s morem⁴). Obilazni put preko Gorskog Kotara, osim što je dulji, mora savladati i viša sedla: Karolinski put na Starom Lazu 927 m, Lujzijanski 999 m, dok željeznička pruga u tunelu Sljeme (između Fužina i Lokava) smanjuje visinsku kulminaciju na 836 m. Ove su visine veliki nedostatak veza Rijeke sa zaleđem. Još su nepovoljnije prilike na trećoj i najmlađoj prometnoj liniji Ogulin—Novi s najvišim prijelazom na Banskim vratima (1082 m). Ako se rekonstruiraju geografski uvjeti u doba stvaranja ovih putova, vidimo da su oni bili daleko nepovoljniji u visokom i teškom prohodom šumskom kraju Snježnika, Risnjaka i Bjelolasice, sjeverno od linije Ogulin—Novi. To je i danas ogroman, gotovo neprekinut šumski pojas s rijetkim i razbacanim naseljima, prošaran krčevinama i čistinama, koje su stvorili i iskorišćivali podanici vinodolsko-modruških Frankopana, a proširili i umnožili mladi kolonisti.

Ne uzimajući u obzir najstarije doba, rimski period i kasnije vijesti o prometu senjskim putem, o čemu će dalje još biti govora, istaknut ćemo značenje Modruškog

4. Cestovna udaljenost Karlovac—Senj iznosi 114 km, Sisak—Senj 201 km, prema 141 km udaljenosti Karlovac—Rijeka, odnosno 228 km Sisak—Rijeka.

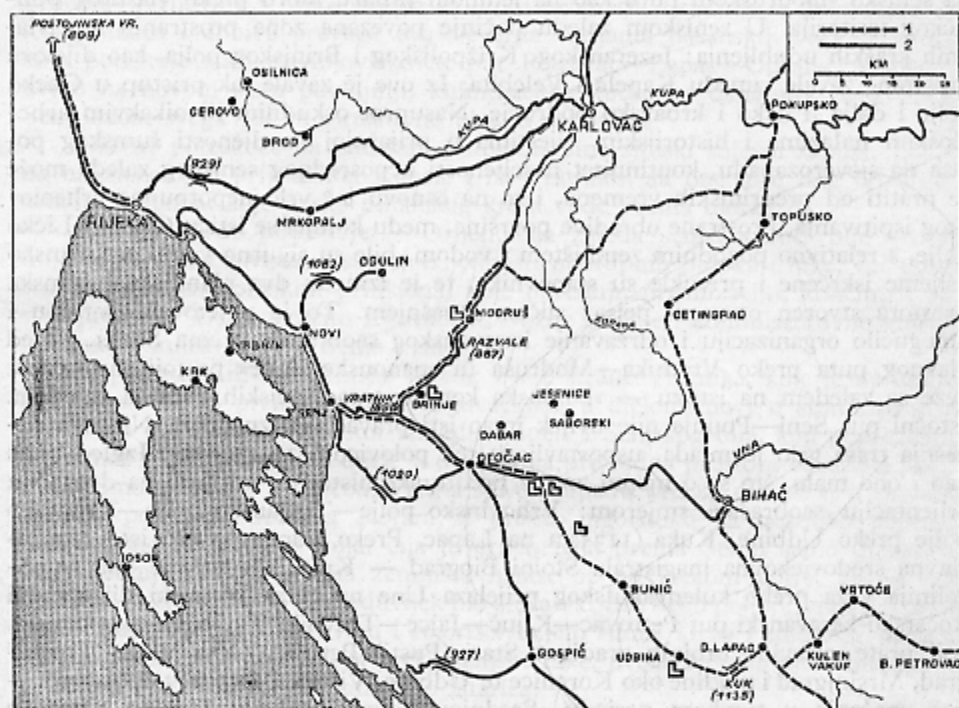


Fot. 1. Avionski snimak Senja.
Phot. 1. Vue aérienne de la ville de Senj.



Fot. 2. Nagomilavanje leda na obali (veljače 1929).
Sličan izgled bio je u zimama 1940/41 i 1954.
Phot. 2. Entassement de glace sur la côte (février 1929)
L'aspect était le même en hiver 1940/41 et 1954.

urbara, pisanog 1482⁵⁾. Iz tog značajnog dokumenta, koji odražava već prije ustaljenu stvarnost i ekonomske prilike toga kraja, vidljiva je važnost Modruša na senjskom putu, kao ekonomskog, političkog i crkvenog središta prostranog teritorija, čiji periferni dijelovi zapremaju s jedne strane šumski pojas Gorskog Kotara (Brod, Moravice i Osivnica), te udaljenije krčevine Gerova i Mrkoplja, a s



Sl. 3. Cestovne veze i prijelazi između istočne kvarnerske obale i zaleda.

1 glavni smjerovi srednjovjekovnih veza i 2 suvremene ceste.

Fig. 3. Les voies de communication et les cols principaux entre les côtes-est du Quarnero et l'intérieur du pays.

1 directions principales de voies de communications médiévales, 2 routes actuelles.

druge prostor na jugoistoku s Plaškim, Jasenicama i Saborskim. Iako se, zbog nepostojanja bilo kakvih dokumenata i vijesti o prometu preko tih perifernih dijelova modruškog vlastelinstva ne može ustvrditi, da njega tuda uopće nije bilo, ipak slaganje poznatih historijskih fakata s geografskom stvarnošću ima ovdje nesumnjivo presudno značenje. Periferni a istovremeno i pogranični vlažni šumski pojas Gorskog Kotara upućen je na Modruš kao svoje središte, a isto tako i jugoistočni bolje naseljeni kraj Plaškog, Jasenica i Saborskog, što isključuje postojanje zaobilaznih veza prema moru. Teži i nepovoljniji prijelaz Kapele od Jasenica na Dabar mogao je imati samo sporedno značenje lokalnog puta, kao što ga ima i

5. Lopašić R.: Hrv. urbari, sv. I, Zagreb 1894 (Monum. hist. juridica slav. merid.).

danas⁶⁾. Sve do vremena postepenog naseljivanja i kolonizacije stanovništva u području Gorskog Kotara, koje nakon prekida ponovno počinje u 17. stoljeću, te do izgradnje Karolinske ceste (1726), Rijeka živi i crpi svoje životne sokove iz prometa na postojnskom putu.

Relativna važnost i funkcija Modruša u prijašnjim uvjetima daleko je nadmašila današnje značenje Ogulina, a hrvatsko i mađarsko zaleđe participiralo 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 ove 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 iskrcene 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 zaleđem na istoku — »bosanska komponenta« senjskih veza sa zaleđem. Istočni put Senj—Pounje nije uvijek imao isti pravac niti značenje. Njegova današnja trasa vrlo je mlada, uspostavljena 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 sredovjekovna 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 te Udbine, Visuća i Lapca⁷⁾, 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

6. Pretpostavku o eventualnom postojanju puta tim pravcem u rimsko doba iznio je J. Brunšmit u Vjesniku hrv. arh. društva n. s. III, (Arh. bilješke iz Dalmacije i Panonije) na osnovu oskudnih i malo pouzdanih nalaza u Doljanima i Ramljanima, slijedeći u tome F. J. Frassa (Vollständige Topographie der Karlstädter Militärgrenze, Agram 1835, str. 253) i W. Tomascheka (Die vorславische Topographie — Mitteil, der K. K. Geograph. Gesell., Wien 1880, str. 502), koji su pretpostavljali zaobilazne puteve Gacko—Udbina, preko neprohodnog šumskog područja oko Plitvica na današnji Kordun za Sisak.

7. Karakteristično je, da na relativno malom prostoru između Vrhovina i Krbavskog polja, osim St. Perušića, Trojangrada i Crne Vlasti spominje Vukasović (Beschreibung des Karlstädter Generalats im Königreiche Croatien, Manuskript u arhivu Jugosl. Akademije III d. 66.1777) još Homoljac i Brezovac, zatim Trnovac iznad danas istoimenog sela i gradinu iznad današnje Krbavice. Tome treba dodati ostatke Samograda jugoistočno od Vrhovina te više lokaliteta nazvanih Gradina upravo u tom području.

pustoš, pravi »vražji vrtal« (hortus diabolus), kako se spominje u srednjem vijeku. Tek utvrđivanjem granica prema Turskoj, poslije Karlovačkog mira, nizom utvrđenih karaula, probija čovjek u dotada divlju pograničnu šumsku oblast⁸⁾, 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. 1851. god., kad je potpuno izgrađena cesta Bihać—Zavalje—Prijeboj—Vrhovine i osposobljena za kolni promet⁹⁾, ustaljuje se dominantan položaj Bihaća i dobiva prevlast ova sjeverna varijanta bosanskih veza sa Senjom, koja potiskuje stari srednjovjekovni put Petrovac—Lapac—Udbina. Visinski su uvjeti na novom putu povoljniji, kulminacione točke na današnjoj cesti Bihać—Senj iznose svega 780 m s relativno blagim usponima.

Glavne poteškoće na senjskim putovima čine zimski snježni zapusi, naročito na najizloženijim prijelazima Kapele i na Vratniku, ali one nisu teže od onih na ostalim cestama, koje preko dinarskog kraša vode prema moru.

Gravitaciono područje — Orijehtacija zaleda senjskoj luci nije — razumije se — nikad zavisila o samoj vrijednosti pristupnih putova i luke, već također i o političko-ekonomskim prilikama, koje određuju organizaciju, količinu i sredstva prometa. Osim izrazito trgovačkih, važne su bile i administrativno-vojničke, crkvene te kulturne veze Senja i zaleda.

Neposredno ili uže senjsko zaleda s one strane Vratnika, koje je nesumnjivo uvijek gravitiralo prema Senju na trgovačkom, a djelomično i u administrativno-crkvenom pogledu, jest prostor između Kapele i Senjskog bila, koji poprečna bila Škamnice i Letinačke kose dijele u dva manja privredna prostora okružena šumom s centrima u Brinju i Otočcu. Prema sjeverozapadu prelazi ovaj kraj u zatvoreno šumsko područje Gorskog Kotara, a prema jugoistoku ga nekoliko poprečnih kosa odvaja od Ličkog polja, čija je orijentacija prema Senju samo djelomična. Najvrijednija poljoprivredna zemljišta nalaze se u Gackom polju, ali — uzeto u cjelini — čitav je ovaj kraj oduvijek bio stočarski više nego poljoprivredni s dopunskim zanimanjima, kirijaštvom i iskorišćivanjem šuma. Drvo i stočarski proizvodi bili su glavni predmeti izvoza preko senjske luke, uvozeći preko nje svoje potrebe, u prvom redu sol, kao i znatan dio žitarica.

Od predrimskih vremena, odkada se može pratiti kontinuitet naseljenosti tog kraja, ističe se uska povezanost ovog zaleda sa Senjom. Nalazi japodske kulture pokazuju, da je centar naseljenosti, slično kao i danas, bio oko Otočca i Brinja. Ova materijalna kultura pokazuje očite veze s grčkim kolonijama na Mediteranu, pri čemu je posrednik sigurno bila senjska luka¹⁰⁾. Rimskim vojnim ekspedicijama između 35. i 33. g. pr. n. e., koje su definitivno pokorile Japode, bio je Senj, po Appianu, kao što je prirodno, polazna tačka i jedna od glavnih baza okupacione vojske¹¹⁾. Kada se pod rimskom kontrolom u pokorenoj zemlji život postepeno

8. J. Bach (Ototschaner Grenzregimentsgeschichte, Karlovac, 1855, str. 18) spominje probijanje puta (ne ceste) Rakovac—Vrhovine po naredbi interrimskomandanta Scherzera tek 1747., što najbolje pokazuje nepristupačnost šumskog područja oko Plitvičkih jezera, koje je dotada onemogućivalo uspostavu vojnički toliko neophodne veze graničnih jedinica ogulinske i otočke regimente.

9. Bach, op. cit. str. 166-167.

10. C. Patsch: Arch. epigr. Untersuchungen zur Geschichte der römischen Provinz Dalmatien III. Teil (Wissensch. Mitteil. aus B. u. H. VI. Bd.); isti: Lika in römischer Zeit str. 6. i 7. J. Brušmit: Kameniti spomenici brv. nar. muzeja u Zagrebu, Zagreb VHAD, n. s. XI, XII; isti: Arheološke bilješke iz Dalmacije i Panonije, VHAD, n. s. III, V.

11. E. Veith: Die Feldzüge des C. J. C. Oktavianus in Illyrien in den Jahren 35—33 v. Chr., Schriften der Balkankommission ant. Abt. VII, Wien 1914.

normalizirao, uređene su veze između sada već rimskih naselja Arupiuma (današnji Prozor pored Otočca), Avenda (prostor današnjeg Kopolja) i Monetiuma (Brinje). Sigurno je, da se već u rimskom periodu utjecaj Senja iz ovog zaleđa proširio preko Kapele prema Savi i Kupi, čemu je služila izgrađena cesta¹²⁾ do Siska, tada značajnog centra i raskršća u Panoniji¹³⁾.

Budući da dosada nije poznata neka druga rimska cesta iz pokupskog kraja na Kvarnersku obalu, možemo pretpostaviti, da je rimska Senia bila primorsko izlazište također i prostranog zaleđa, između Kapele i Posavine s dijelom Medurječja. Ovaj je kraj sporednim putovima bio povezan s glavnom cestom Siscia—Senia, koja se u neposrednom senjskom zaleđu, slično kao i danas, spajala s dalmatinskom cestom¹⁴⁾. Ovakav je položaj pogodovao razvitku znatnog trgovačkog i vojnog centra, s velikim lukom i mnogobrojnim javnim i privatnim građevinama, čije bi postojanje trebali potvrditi ostaci ruševina i mnogobrojni arheološki nalazi. Međutim ono, što je u Senju nađeno, koliko god je zanimljivo, toliko je skromno. Mnogo je toga sigurno upotrebljeno kao građevni materijal i tako upropašteno, naročito za vrijeme radova na utvrđivanju tokom 16. stoljeća. Ali s obzirom na prije izložene prirodne uvjete teško je pretpostaviti, da bi staro rimsko naselje bilo znatnije od današnjeg. Oskudica vode (nisu nađeni tragovi rimskog vodovoda) i apsolutna ovisnost o dovozu životnih namirnica morem ili iz zaleđa, bili su nesumnjivo odlučujući faktori za broj stanovnika i veličinu naselja. Senj je u to doba bio vjerojatno propusno i kontrolno vojno i trgovačko uporište, a manje rezidencijalni grad.

Pojedinačne historijske vijesti i arheološki nalazi, projektirani na geografsku stvarnost, mogu dakle, dati približnu sliku rimske Senie i njenog značenja za pozadinu. Dok je uže zaleđe oko Brinja i Otočca lakše okupirano i brže romanizirano¹⁵⁾, područje s one strane Kapele više je divlji šumoviti kraj rijetkih krčevina, te nije jasno, kako i u kojoj je mjeri vršen rimski utjecaj na ovaj dio senjskog, u to doba svakako problematičnog gravitacionog područja.

Nema vijesti ni spomenika, koji bi omogućili relativno sigurniju rekonstrukciju senjske gravitacije u rimsko doba. Ali utoliko je zanimljivije srednjovjekovno razdoblje. Rimska je cesta, kao i drugdje, zapuštena, ali je njen pravac i dalje bio vrlo dobro poznat kao jedan krak glasovite Magnae viae ili Viae exercitualis sredovječnih listina¹⁶⁾. Ona se nakon prelaska Kupe, negdje oko Topuskog odvajala od glavne prometne ceste i izbijala preko Modruša i Razvala na Brinje i Senj. Taj modruško-senjski put imao je veliku političku važnost, jer je s obzirom na dalmatinske luke predstavljao direktnu, više nego upola kraću vezu državno-političke jezgre s morem. Razumije se, da je za vrijeme političkih sukoba i borbi za Dalmaciju između 12. i 15. stoljeća to značenje naročito došlo do izražaja. Premda se

12. Tabula Peutingeriana, Weltkarte des Castorius, ed. K. Müller, Ravensburg 1878; A. Molinary — Pastello: Römerstrassen in der europäischen Türkei, str. 80-82, Zagreb 1914; Senj u prehistorijsko i rimsko doba (Hrv. kult. spomenici: Senj, Zagreb 1940); W. Tomaschek: Die vorslavische Topographie (Mitt. der K. K. Geogr. Ges., Wien 1880).

13. A. Graf: Übersicht der antiken Geographie von Pannonien, Leipzig 1936. str. 48-49

14. Molinary: op. cit. str. 80-1.

15. Avendo, Monetium i Arupium su po Appianu zauzeti bez otpora, dok je pokorenje Japoda s druge strane Kapele zahtjevalo velike teškoće i žrtve. Već u prvoj polovini 2. stoljeća javlja se Arupium kao rimski konstituirani grad (C. Patsch, op. cit., str. 177).

16. F. Šišić, Priručnik izvora hrvatske historije, Zagreb 1914, str. 399.

o diplomatskim misijama na tom putu¹⁷⁾ znade više nego o trgovačkoj razmjeni¹⁸⁾. Osnivanje i održavanje pavlinskog samostana s 80 redovnika¹⁹⁾ 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, te 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 zaledu s one strane Kapele baš u ovom razdoblju. Slično se u to vrijeme ocrtavaju konture riječkog gravitacijskog područja u Koruškoj i Kranjskoj²⁰⁾, tako da nema opasnosti zahvata senjskog zaleda u riječko i obrnuto. Kao luke dviju različitih političkih tvorevina, ne smetajući jedna drugoj, žive Senj i Rijeka razvijajući svaka svoju trgovačku djelatnost.

Medutim od većeg je, interesa uže senjsko zalede. Dok se njegova veza sa Senjom u rimskom periodu može zaključiti tek posredno, sada se ona daje utvrditi mnogo sigurnije. Već polovicom 12. stoljeća postoji samostalna senjska biskupija, koja preuzima na sebe funkcije krčke biskupije. Njen opseg, utvrđen 1185., odgovara potpuno prostoru užeg senjskog gravitacionog područja. Ovaj kraj je u plemenskoj organizaciji slavenskih doseljenika poznat već početkom 9. stoljeća kao Gacka župa²¹⁾. Kako je u teritorij biskupije bila uključena i Buška župa²²⁾, znači, da je senjska utjecajna zona, odražena ovom administrativnom-ckvenom podjelom, zahvatala prelazni kraj između Gackog i Ličkog polja, a djelomično i samo Ličko polje. U to je vrijeme Senj bio najvažniji centar istočne kvarnerske 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 zalede, iza koga je u pozadini bio širok pojas šuma — najbolja međa u doba zaostale tehnike.

Ubrzo iz toga nalazimo sigurne dokaze o daljem učvršćivanju i širenju senjskog gravitacionog područja. God. 1219. dobivaju templari uz kraljevski grad (civitas, koji posjeduju još od 1184. g.) i gradski castrum (jer su vršili vojnu službu) još i Gacku župu²³⁾. S druge strane Frankopani, koji od 1193. posjeduju Modrušku župu²⁴⁾ 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.

17. Najveći broj dokumenata o živom prometnom iskorištavanju senjsko-modruškog puta odnosi se na putovanja raznih poslanstava i diplomatskih misija: Š. L j u b i ć, Listine (mon. spect.) I. str. 395 br. DLXXX-II 1233 g.; II str. 393 br. D, 1345 g.; str. 403 br. DCXLVII, 1946. g.; III. str. 179, CCLIII, 1350. g.; str. 209, CCCX, 1351 g.; str. 211, br. CCCXVI, 1251 g.; IV str. 73, br. CXXV, 1364 g.; str. 99, CLXXXI, 1372 g.; str. 108 CCXII, 1374 g.; I str. 187 br. CCLXVI, 1294 g. te S mi č i k l a s: Codex sv. 11 str. 61.

18. Najstarija indirektna potvrda o postojanju trgovačke razmjene na senjsko-modruškom putu jest ugovor templara sa samostanom u Topuskom 1240. g. kome ovi u trgovačke svrhe odstupaju neko zemljište u Senju (S mi č i k l a s; Cod. IV, str. 102). Dalji dokazi trgovačkog značenja spomenutog puta i senjske luke nalaze se u stalnom podržavanju veza Senjana s topuskim samostanom, Zagrebom i plemenom Babonića (Cod. IV, str. 185, V, str. 617 i XI, str. 42).

19. L o p a š i ć, op. cit., str. 48.

20. F. Hauptman, Rijeka, Zagreb 1951, str. 32.

21. Crnčić: Najstarija povest krčkoj, osorskoj, rabskoj, senjskoj i krbavskoj biskupiji, Rim 1867, str. 34—37; Barada M.: Hrvatski vlasteoski feudalizam, Zagreb 1952, str. 16.

22. Crnčić, op. cit. str. 22—31.

23. F. Š i š i ć, op. cit. str. 480. Važno je naglasiti, da Senj nije pripadao niti jednom od hrvatskih plemena niti je spadao u red privilegiranih dalmatinskih gradova.

24. Vj. K l a i ć: Krčki knezovi Frankopani, Zagreb 1901, str. 43.

i Vinodol²⁵). 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 Mediteranu²⁶).

U prvom poznatom gradskom statutu (1388), u kome je jedna četvrtina svih uredaba posvećena trgovini i trgovinskim odnosima²⁷), 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-glago-ljaške kulture. Prostor ovog kulturnog utjecaja prelazi daleko preko granica 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 dolazi do strahovite borbe za opstanak, u kojoj surova vojnička stvarnost zamjenjuje sav 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 ovog 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 je međutim i veći dio ličke zavale u užem smislu kao i historijski zanimljivi prostor Krbave bio također upućen na Senj²⁸).

U kojoj su mjeri susjedni kvarnerski otoci bili uključeni u tu utjecajnu zonu, teško se može sigurnije utvrditi²⁹). 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.

25. Vj. Klaić: op. cit., str., 82—90.

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

27. F. Čulinović: Statut grada Senja, Beograd 1934.

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

29. Sredovječne listine spominju prodaju pašskog, 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.

U vremenskom razmaku između prethistorijske prošlosti, otkad Senj postoji kao naselje, pa do 16. stoljeća ističu se, dakle, dva važna perioda: prvi manje poznat, koji možemo označiti kao rimski, i drugi, bliži i poznatiji, frankopanski. Mir i određeni stupanj pravne sigurnosti omogućili su u tim periodima stvaranje i učvršćenje međusobne veze i utjecaja Senja s njegovim užim gravitacionim područjem, a uređenjem i održanjem saobraćajne linije preko Kapele, privučeno je i široko područje Pokuplja i Posavine prema njegovoj luci, omogućivši Senju značenje relativno važnog ekonomskog, pomorskog i kulturnog centra. Ali duga vremenska razdoblja, kada pravne sigurnosti nije bilo i o kojima nema historijskih vijesti, a koja po trajanju nadmašuju te stabilne periode, senjsko zaleđe se svodilo na užu, pustu i neplodnu okolicu, i umjesto trgovine, kao temeljne ekonomske osnove, razvijalo se najčešće gusarstvo. Kopneno zaleđe omogućivalo je Senju ekonomski prosperitet i kulturni razvitak; bez tog zaleđa bio je prepušten sudbini i bijedi. To je ekonomsko-geografska stvarnost, karakteristična za Senj.

Zatvoreni prostor podvelebitskog kanala s bezbrojnim manjim skloništima i dragama, teško pristupačan i zaboran stranom, na iznenadne provale bure nepriviknutom pomorcu, bilo je idealna sredina za razvoj gusarstva. Stanovništvo velebitskog podgorja, tradicijom izvježbano u plovidbi opasnim kanalom, pribjegavalo je u doba ekonomsko-pravnog regresa gusarstvu, jer ga neplodna kraška padina Velebita nije mogla prehraniti.

Iako je uskočko razdoblje od 16. stoljeća najviše poznato³⁰⁾ i premda je izazvalo sukob i zapletaje međunarodnih razmjera, ono je ponavljanje vjekovne i starare pojave, koja u određenim historijskim uvjetima odražava geografsku stvarnost velebitskog podgorja. Gusarstvo je dovelo do sukoba s Venecijom i njegovoj ekonomskoj podlozi pridružuju se nacionalni i politički momenti. Senj postaje utočište mnogobrojnih venecijanskih protivnika iz ostale Dalmacije. Mnogi gotovo nevjerojatni pomorski uspjesi Uskoka, više od stotinu milja daleko od njihove baze, mogu se objasniti jedino dobro organiziranom suradnjom jataka i pomagača među stanovništvom tadanje mletačke Dalmacije. U periodu turskih ratova Senj vrši jak utjecaj na najveći dio naše obale i otoka. Taj utjecaj nije trgovački niti kulturni, već borbena-nacionalni otpor protiv Venecije, kojoj su Uskoci ugrozili pomorski monopol i prestiž upravo na najvažnijem dijelu njenih pomorskih veza³¹⁾.

Premda je u tom nesigurnom ratnom razdoblju uže kopneno zaleđe djelomično, a šire s one strane Kapele sasvim, bilo izgubljeno kao ekonomska gravitaciona zona, ipak se veza održavala dalje, iako je bila druge naravi. Senj postaje glavni vojnički centar i uporište t. zv. senjske kapetanije, koja svojim opsegom točno odgovara granicama njegova užeg zaleđa sa susednim centrima u Brinju i Otočcu.

30. O Uskocima i značenju Senja u to doba mnogo je pisano. Suvremenici s venecijanske strane kao Minucio Minuci i P. Sarpi ističu se kao poznavaoци tog pitanja, no interpretacija im je, razumljivo, potpuno tendenciozna. Upravo zbog toga važan je manuskript, koji je napisao jedan talijanski suvremenik iz Ferma, a koji je naden u firentinskom državnom arhivu (Stairine IX, Rački: prilog za povijest hrvatskih Uskoka, str. 172—256), koji pobija navode mletačkih pisaca. Obilnu građu daje o tom pitanju K. Horvat u dva sveska Monumenta historiae usocchorum, Zagreb 1910, I; 1913, II, te nešto R. Lopašić u Spomenicima hrv. krajine, knj. I i II.

31. U najnovije vrijeme F. Braudel (La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philip II, A. Colin, Paris 1949) vrlo oštroumno ističe važnost i u izvjesnom smislu međunarodno značenje smetnji i zastoja prometa na glavnom venecijanskom jadranskom putu zbog uskočkih napada, oslanjajući se uglavnom na strani (osim dubrovačkog), u nas manje poznat, arhivski materijal.

S druge je strane Kapele bio teritorij slijedeće ogulinske kapetanije, koja je zajedno s bihaćkom i hrastovačkom (prije forniranja karlovačkog generalata) zatvarala južno krilo obrambenog sistema. Ratna pustošenja i opasnost uništiti 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-trgovačke interese³²).

U 17. stoljeću počinje postepeno naseljavanje Gorskog Kotara, čime se mijenjaju prilike u kvarnerskom zaleđu. Stvaraju se uvjeti za uređenje prometa preko ovog dotada gotovo pustog kraja. Novi pristup nadoknađuje Rijeci gubitak prometa na postojnskom 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 upravljen sada uglavnom prema istoku, postepeno širi u nekadanja područja isključivo senjske gravitacije. Neprekinuta trgovačka tradicija, položaj u vrijednijem i naseljenijem kraju s obiljem vode, te neodvisni položaj prema vojničkoj upravi, kao i bolje klimatske prilike, daju Rijeci prednost. To potvrđuje gradnja 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, nagovještana već rano u 17. stoljeću, s naročitim jadranskim interesom, uvjetovala je tokom 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 promjena 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 povećava 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 ovaj promet organizira, osigurava i održava vojska. Sve do 1810., kad je dovršena Lujzijanska cesta, tada najsavršeniji građevni objekat u Hrvatskoj, Senj je uspio da zadrži konkurenciju Rijeke u podjeli trgovačkog utjecaja u hrvatskom zaleđu. Nasuprot geografskom 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 stanovnika³³ — dok sam grad Senj, koji nema gotovo nikakve

32. Iako suprotnost surovog vojničkog uskočkog elementa i riječkih 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 venecijanskog monopola jadranske plovidbe. Usporedi: A. Fest: Fiume zur Zeit der Uskokewirren, Triest u. Fiume 1893, str. 18—21, 22, 24; G. Koble: Memoria per la storia della Liburnica città di Fiume, sv. II, str. 9; F. Hauptman, op. cit. 57—58.

33. F. Hauptman, op. cit. str. 98.

naseljene bliže okolice (prostor Senjske drage, kako je naprijed istaknuto, ne može ući u obzir), ima između 1802. i 1807. oko 2.500 stanovnika³⁴).

Tokom 18. i 19. stoljeća ponovno 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 puta spominjan i većinom krivo shvaćan naziv »Senjska Rijeka« ili »Rijeka kod Senja«³⁵) koji je već u prvoj polovici 19. stoljeća neopravdan, može se objasniti jedino senjskom crkvenom i glagoljskom kulturom tradicijom, značenjem iz vremena prije turske invazije i jačim duhovnim vezama sa zaleđem. Rijeka tek 1787. prelazi iz jurisdikcije pulske biskupije i postaje dio senjsko-modruške s centrom u Senju, što 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 (1851) Rijeka ima 12.657 stanovnika, a Senj 1850. broji svega 2.754. Prva polovica 19. stoljeća obilježena je sve življim nastojanjima da se urede 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 sada mogu voziti 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. stoljeća³⁶).

Opozicija južnoj željeznici u Mađarskoj i Hrvatskoj ističe između 1842.—1844. važnost povezivanja Kvarnera sa zaleđem³⁷). Diskusije o važnosti Rijeke i Senja idu u prilog Rijeci, koja treba biti završna točka glavne željezničke linije, dok se za Senj pokušavaju naći kompromisna rješenja³⁸). U jednoj kasnijoj publikaciji³⁹), 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

34. 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. Batthyani (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.

35. Taj je naziv, izgleda, prvi javno upotrebio E. Sladović u svom djelu: Pověsti biskupija senjske i modruške, Trst 1856. te iza njega I. Kukuljević: Njeke gradine i gradovi u Hrvatskoj, II, Senj 1869.

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

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

38. Ibid., br. 99, 1844; uporedi također »List mesečni« hrvatsko-slavonskog gospod. društva, 1849, str. 112, Zagreb.

39. Die kroatische Eisenbahnfrage, Agram 1952.

trgovinu, upravljenu na kvarnerske luke, i traži se željeznička veza s Rijekom. Statistički podaci ove 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 duge⁴⁰). Da su te bojazni bile opravdane, pokazuju poznati podaci navedeni u izvještaju prve gospodarske izložbe u Zagrebu 1864⁴¹), kada su Sisak i Karlovac već bili spojeni Južnom željeznicom i gdje 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.—1862.⁴²).

	1859.	1860.	1867.	1862.
Rijeka	286.962 t	267.941 t	283.224 t	273.599 t
Senj	109.389 t	124.998 t	109.813 t	135.809 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 1851.⁴³), 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 te kolonijalizacijama⁴⁴). Godine 1879., kada je taj promet bio relativno najživlji, carinarnica u Zavalju (ukinuta te godine) bilježi 7.000 t izvoza, a 15.000 t uvoza u Bosnu⁴⁵), što je daleko premalo da popravi opadanje prometa na Jozefinskoj cesti, koji je gotovo sasvim presahnulo otvorenjem riječke pruge 1873. Gubitak šireg zaleđa ogleda se u naglom opadanju robnog prometa kroz senjsku luku, koji se smanjuje na manje od trećine⁴⁶), 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 ionako slabog bosanskog zaleđa, koje se željezničkim vezama orijentira prema sjevero-

40. Ibid. str. 41.

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

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

43. S. Bach: op. cit. str. 166—167.

44. Thoenel: Beschreibung des Violets Bosnien, Wien, 1864.

45. Senjsko-bihaćka željeznica, Senj 1889, str. 22, prilog. (Über die Verkehrs—und volkswirtschaftliche Bedeutung der tracierten Lokalbahn Senj — Bihać).

46. Izvještaji senjske trgovačke komore sa statističkim priložima za spomenute godine.

istoku⁴⁷). Već u razdoblju pred Prvi svjetski rat ostaje uže zaleđe jedini prostor, koji preko senjske luke vrši trgovačku razmjenu. Povremeno oživljavanje senjske ceste ujesen ili u pojedinim ljetnim mjesecima zapregama iz bihačke 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 nekadanjeg užeg gravitacionog a sada jedinog zaleđa, izvozi preko senjske luke, ostaje drvo, ali i u tome se ističe dominantni položaj Rijeke, koja počinje koncentrirati drveni izvoz. Otvaranjem ličke željezničke pruge (1914. do Plaškog, 1918. do Vrhovina, 1930. do Gospića, 1922. do Gračaca i 1925. do Knina) počinje odvajanje i ovako smanjenog senjskog zaleđa. Odcjepljenje 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 je drvo izvoženo na njegovu luku. Ukupni robni promet kreće se u tom periodu oko 10.000 tona.

Nakon oslobođenja 1945. silan 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 korata otprema se kamionima na prugu Ogulin—Rijeka ili direktno na Rijeku, a značenje Senja kao izvozne luke za drvo izjednačeno je s ostalim malim pristaništima velebitskog podgorja: Sv. Jurja, Stinice-Jablanca i Karlobaga. Poslijeratnom administrativnom podjelom na oblasti oslabljen je utjecaj Senja. Izvjesno vrijeme čak i na najneposrednije zaleđe — brinjski kotar bio je priključen karlovačkoj oblasti. Takvo je odvajanje najužeg senjskog zaleđa, razumljivo se, neprirodno i nije se moglo održati. Opstanak Senja u središtu pustog primorskog krša može biti omogućen jedino jakim vezama s užim zaleđem, a to je prostor kotara Brinje i Otočac.

Prema popisu 1948. Senj je imao 2.732 stanovnika, dakle upravo toliko kao u prvom deceniju 19. stoljeća, ali s daleko manjim trgovačkim prometom. Malena industrijska poduzeća trikotaže, konfekcije i drvene robe (pokućstvo i bačve), lokalna trgovina vezana za uže zaleđe i administrativna funkcija (upravna, sudska, šumarska i prosvjetna) određuju njegovo današnje značenje.

Sigurno je, da je Senj zauvijek izgubio nekadašnje šire zaleđe. Ali ni sadanje loše stanje historijski važnih putova, koji još uvijek predstavljaju najkraću vezu s morem Karlovca odn. Zagreba kao i Bihaća, ne može uvijek ostati tako. Njihovim uređenjem i iskorištenjem za moderni automobilski saobraćaj može Senj ponovno vršiti važne prometne funkcije osobito u brzim vezama s otocima (Rab, Pag). On ima uvjete da bude važno čvorište na jadranskom turističkom putu, osobito za veze s Posavinom, Plitvičkim jezerima i sjevernom Bosnom. Može postati i vrijedan dio lučkog kompleksa, koje bi se sa žarištem na Rijeci formirao u kvarnerskom prostoru.

Zaključak — Usporedno promatranje prirodnih uvjeta i historijskog razvoja nameću nekoliko konstatacija značajnih za Senj:

Iako je s obzirom na veze sa zaleđem najpristupačnije mjesto na istočnoj obali Kvarnera, Senj ima veoma nepovoljne lokalne uvjete, zbog čega je ovisan od snaga, koje prima iz zaleđa.

Lokalne prilike i funkcija u prostoru, omogućivale su razvoj malog trgovačkog i pomorskog naselja, čije značenje nije bilo u veličini već u intenzitetu obavljene

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

funkcije. Povećanje trgovine i tehnicizacija prometa pogodovali su Rijeci i potisnuli ograničenu senjsku kiridžijsku trgovinu.

Senj se oslanja na uže zaleđe, sjeverni dio ličke zavale s centrima u Brinju i Otočcu, dok je gravitacija prostora s druge strane Kapele postojala jedino u doba nerazvijenog prometa preko Gorskog Kotara i modernog razvoja Rijeke.

Prednost historijskog puta Modruš — Senj, kao najkraće i direktne veze Zagreba s morem, te veze Bihać—Senj predstavljaju osnovnu potencijalnu vrijednost, od koje bi Senj mogao dobiti snage za dalji opstanak i prometnu funkciju.

Iako je relativna uloga Senja u prošlosti bila vrlo značajna, ona je zbog prirodnih uvjeta i tehničkog razvoja bila skromnih razmjera. Moderni tehnički razvoj i povećane potrebe išle su u prilog Rijeci, u kojoj se spajaju putovi iz istočnoalpskog prostora, preko postojećih vrata i posavsko-podunavske nizine preko Gorskog Kotara.

Smatramo, da o izloženim činjenicama treba voditi računa pri prosuđivanju historijskog značenja, ocjeni današnjeg stanja i predviđanju budućih mogućnosti.

RÉSUMÉ

Senj

Contribution à la connaissance de la situation géographique et des fonctions régionales.

par V. Rogić

L'auteur considère le rôle et la signification historique et géographique de Senj. De nos jours petit port d'intérêt local, Senj a connu au cours des âges une très grande importance. Pour comprendre cette évolution, il est nécessaire d'analyser la situation géographique du port et de rechercher les liens entre les conditions géographiques et les facteurs historiques et politiques.

La situation du port n'est guère favorable, malgré la relative facilité des communications avec l'arrière-pays (route Senj—Modruš—Karlovac par le col du Vratnik, 698 m et Razvala, 887 m, et route Senj—Plitvice—Bihać dont le point culminant se trouve à 780 m). La campagne environnant le port est dénudée, le ravitaillement en eau est difficile, la vent de «bura» est très violent. La route directe et la plus facile des plaines de la Posavina à Senj par Modruš a eu une grande importance à l'époque romaine (voyage d'Octave en 34—35 et plus tard route Senia—Siscia) ainsi qu'au moyen âge (liaison la plus rapide entre le cœur de l'Etat hongaro-croate avec un port politiquement sûr sur l'Adriatique). L'arrière pays de la côte entre Senj et Rijeka est formé par une région sauvage et boisée, le Gorski Kotar. Au XVIII. siècle, après l'invasion turque renaît le trafic commercial entre Sisak et la mer par Karlovac, point terminus de la navigation de la Save et du Danube; mais en même temps d'autres routes sont tracées en direction de Rijeka par le Gorski Kotar. Senj est alors concurrencé par Rijeka qui offre de meilleures conditions géographiques, et souffre du déclin des relations commerciales avec les Confins Militaires. Pourtant, la normalisation des rapports avec la Bosnie facilite l'ouverture d'une route en direction de Bihać, mais le mauvais état de cette route, le faible développement de l'arrière pays et des difficultés politiques sont des obstacles au développement d'un grand trafic. En 1862, Sisak est relié à Zagreb et au chemin de fer Vienne — Trieste. Ce dernier port accapare alors le trafic des ports du Kvarner. En 1873 est construite la voie ferrée de Zagreb à Rijeka et Senj continue de décliner. Puis une partie de la Bosnie occidentale est reliée à Sisak par une voie ferrée. Enfin le coup de grâce est donné lors de l'achèvement de la voie ferrée Zagreb—Split qui enlève à Senj le trafic de son arrière pays immédiat. Ainsi l'étendue de la zone de gravitation du port, sa prospérité économique et son développement culturel (au moyen-âge, ce fut le siège d'un important évêché et le centre de la littérature croate glagolitique) sont déterminés par le rôle, l'importance et la direction des grandes routes. Une période a eu une importance particulière qui a correspondu au développement de la piraterie, véritable nécessité économique au moment où les relations avec l'arrière-pays étaient rompues.

(Traduit par A. Blanc)