

PROMETNA VALORIZACIJA VELEBITA* - POVIJESNO-GEOGRAFSKI PRIKAZ

DANE PEJNOVIĆ - BRANKO VUJASINOVIĆ

UVOD

Zbog svojih dimenzija, geoprstorne strukture, položaja i gospodarskog značenja, Velebit je neosporno najvažnija hrvatska planina. To između ostaloga potvrđuje i njegov status kulture nacionalne planine, ali i to da je zbog svojih iznimnih prirodoslovnih vrijednosti (uvrštenje u program UNESCO-a "Čovjek i biosfera" kao međunarodni rezervat biosfere) jedan od elemenata prepoznatljivosti Hrvatske u međunarodnoj zajednici.

Društveno-geografsko značenje Velebita prije svega je rezultat njegova kontaktno-spojnog položaja s posredničkom funkcijom između dviju težišnih zona naseljenosti i gospodarskog razvoja Hrvatske - jadranskog proćelja i kontinentske unutrašnjosti. Njegov planinski niz fizički razdvaja, ali ujedno i povezuje tri tradicionalne, fizionomski jasno individualizirane regije: Hrvatsko primorje, Dalmaciju i Liku, u suvremenom razdoblju organizirane u okviru Riječke, Splitske i Zagrebačke funkcionalne makroregije. Uz funkciju "geoprometne kopče" zapadne Hrvatske, Velebit je za navedene regije imao i ima veliko gospodarsko značenje. To se prije svega odnosi na trajno iskorištavanje drvene sirovine njegovih šuma, a u prošlosti i funkciju "gornjačkog prostora" za ljetne ispaše transhumantnih stočara. U suvremeno doba sve više jača svijest o nemjerljivom ekološkom značenju priobalnog planinskog niza i potrebi uključivanja njegovih vrijednosti u turističku ponudu Hrvatske.

Iako nije visoka, pa čak ni najviša hrvatska planina (od njege su viši Dinara, Kamešnica i

Biokovo), zbog svoje izduženosti i slabe poprečne razvedenosti Velebit je oduvijek bio reljefna barijera za prometno povezivanje između hrvatskoga sjevera i juga. Lučno povijen, njegov se planinski lanac proteže u dužini od oko 145 kilometara (zračne udaljenosti 132 kilometara). Najširi je u sjeverozapadnom dijelu (srednji Velebit), oko 36 kilometara, a najuži u južnom, samo 9 kilometara. Prostorno zauzima oko 2 275 km² površine, od čega je samo 23 % niže od 500 m n.v., pretežno s morske strane, oko 47 % su predjeli između 500 i 1 000 m n.v., dok preostalih oko 27 % otpada na vršni pojas iznad 1 000 m n.v.

Odlučujuće značenje za prometno povezivanje preko planinskog niza imali su i imaju niži prijevoji na njegovu hrptu. Od prijevoja Vratnik, njegove sjeverne granice, do doline gornje Zrmanje na jugoistoku ukupno postoji 38 prijevoja. U suvremenom razdoblju cestovne prometnice prolaze samo preko šest prijevoja. No, njihovo je društveno-geografsko značenje takvo da su upravo oni osnova konvencionalne i opće prihvaćene podjele planinskog niza na četiri manje cjeline. Prema njoj, između prijevoja Vratnik (698 m n.v.) i Velikog Alana (1 406 m n.v.) pruža se sjeverni, Velikog Alana i Oštarijskih vrata (955 m n.v.) srednji, Oštarijskih vrata i Malog Halana (1 044 m n.v.) južni, te Malog Halana i gornjozrmanjske doline (tzv. *Lička vrata*) - jugoistočni Velebit.

Prometna funkcija konstanta je društvene valorizacije Velebita u tijeku cijelog povijesno-geografskog razvoja, pri čemu su pojedini prijevoji vrednovani s promjenljivom ulogom i značenjem, ovisno o društveno-geografskim značajkama pojedinih razdoblja, posebno o

* Rad je doprinos obilježavanju 20. obljetnice proglašenja Velebita svjetskim rezervatom biosfere (UNESCO, 1978.) i *Godine Velebita* (Hrvatsko ekološko društvo, 1998.)

karakteru gospodarstva i prostorno-funkcionalnoj organizaciji šireg područja. Upravo to, razmatranje međuovisnosti između promjene uvjeta društvenog razvoja i njihova utjecaja na prometnu valorizaciju Velebita u tijeku pojedinih kulturno-geografskih horizonata, zadatak je ovog rada.

PRAPOVIJESNO RAZDOBLJE

Na osnovi nalaza paleolitskog lovca u Cervačkim špiljama i ostalih malobrojnih materijalnih ostataka iz pleistocena, opravdano je pretpostaviti da prvi nogostupi na Velebitu datiraju iz mlađeg paleolitika, odnosno *leptolitika* (od oko 40 000 do 10 000 godina pr. n.e.). Izvjesno je, međutim, da su ti prohodili dobili stabilnije konture pješačkih staza tek u mlađem kamenom dobu - neolitiku, kada lovačko-sabiračku djelatnost sve više počinje potiskivati proizvodnja hrane. Sukladno reljefu i klimatsko-ekološkim značajkama šireg područja Velebita, to se inicijalno gospodarstvo uglavnom temeljilo na stočarstvu (uzgoj udomaćenih životinja, prije svega ovce i koze), u odnosu na koje su ratarstvo i lovačko-sabiračka djelatnost imali dopunski karakter.

Takva promjena u gospodarskoj valorizaciji prostora nužno se odrazila i na jačanje sjedilačkog načina života, a prevladavajući sesilni život i proizvodna orijentacija sa stvaranjem robnih viškova na razvoj trgovine. To podrazumijeva da su razmjenom robe proširene starije i aktivirane nove pješačke, a sve više i transportne staze (za tegleću stoku) za odvijanje transelebitske trgovine, pogotovo kada su zbog razmjene između trgovaca iz tada razvijenijeg istočnog Sredozemlja i kontinentske unutrašnjosti, u podvelebitskom primorju utemeljena i prva stalna naselja. Skromni arheološki tragovi iz predilirskog razdoblja s više izvjesnosti upućuju da su takva naselja postojala na mjestu današnjeg Senja i Karlobaga. Ta postavka ima uporište i u postojećim topografskim odnosima zbog njihova smještaja podno najnižega (Vratnik) i središnje smještenoga (Oštarijska vrata) velebitskog prijevoja. Ima indicija da je jedno takvo naselje postojalo i u Senjskoj dragi, što dodatno svjedoči da je zbog svoje topografske

predispozicije vratnički prijevoj vjerojatno najranije vrednovan kao putni pravac.

Oko 1 600 godina pr.n.e. perivelebitski prostor naselile su stočarske skupine indoeuropskih kolonista koji su pripadali široj etničkoj zajednici Ilira. Novi su kolonisti bili nositelji metalne kulture, do oko osam stoljeća pr.n.e. brončanoga, a nakon toga željeznog doba. Krajem brončanog doba unutar više-manje amorfne ilirske zajednice postupno su se počele izdvajati pojedine uže skupine s posebnim etničkim i kulturnim identitetom. Duž kontinentske velebitske padine, u Lici, kao posebna skupina unutar ilirske zajednice izdvojili su se Japodi a duž primorske Liburni.

Osnovu gospodarstva ilirskih zajednica u tijeku više od milenija i pol činilo je ekstenzivno, polunomadsko-transhumantno stočarenje. Obilje materijalnih ostataka njihove civilizacije svjedoči da su imali živu trgovačku razmjenu s razvijenijim, često i vrlo udaljenim područjima kao što su širi mediteranski, alpski i panonski prostor, pa čak i s Baltikom (jantarski put Baltik - Jadran). Ubikacija brojnih luka u podvelebitskom primorju pouzdan su dokaz njihovih dobro razvijenih trgovačkih veza sa starom Heladom i istočnim Mediteranom. Takva stalna ilirska naselja postojala su na lokacijama današnjeg Senja, Sv. Jurja (Aloposi), Lukova, Starigrada (Senjskog), Stinice (Ortopula), Klačenice kod Jablanca, Vranjka kod Prizne, Karlobaga (Scrisa) i druga.

Velika rasprostranjenost japodskih gradina te mnogobrojni nalazi njihove materijalne i duhovne kulture u Lici upućuju da je kontinentsko zaleđe Velebita bilo jedno od središnjih postojbina Japoda. Bili su organizirani u reljefno predispinirane teritorijalne zajednice koje su se grupirale oko utvrđenih naselja. Njihov prostorni razmještaj prvenstveno je bio motiviran sigurnosnim razlozima, a zatim i prometno-trgovačkom pogodnošću. To objašnjava što se najveći broj gradina razvio na istaknutim uzvišenjima u blizini prijevoja preko orografskog okvira reljefnih zavala. Podno kontinentske padine Velebita takva su gradinska naselja postojala u Prozoru i Brlogu u Gackoj subregiji, Bilaju, Metku i Lovincu u Srednjoj Lici te Gračacu i Popini u južnoj Lici itd.

S obzirom na funkcionalnu povezanost ilirskih zajednica iz podvelebitskog primorja i njegova kontinentskog zaleđa, japodska i liburnska naselja podno velebitskih prijevoja u određenom se smislu mogu smatrati korespondentnim naseljima. Izuzevši trgovinu, povezivalo ih je i zajedničko korištenje vršnog pojasa Velebita za ljetne ispaše. I jedno i drugo podrazumijeva u odgovarajućoj mjeri razvijenu mrežu pješačkih staza, odnosno tranzitnih putova, ne samo preko velebitskih prijevoja nego i između ilirskih naselja duž podnožja njegove ličke i primorske padine.

O njihovu postojanju svjedoče brojni tragovi iz toga razdoblja na Velebitu i iznad 1 000 m n.v., pogotovo oko njegovih glavnih prijevoja: Vratnika, Oltara, Oštarijskih vrata, Dolaca, Malog Halana, Dubokog Dola i drugdje. Geografski su posebno indikativni ilirski artefakti iz Dubokog Dola i Popine, u okolici tzv. Ličkih vrata koji upućuju da su jugoistočni Velebit i, posebno, gornjozrmanjska dolina već tada funkcionirali kao glavni transhumantni koridor između sjeverne Dalmacije i Plješevice odnosno zapadnobosanskih planina.

ANTIČKO-RIMSKO RAZDOBLJE

Kad su ilirski teritorij zaposjeli Rimljani za Oktavijanove vojne od 35. do 33. godine pr.n.e., taj je prostor u prvo vrijeme bio senatska provincija. No, poslije gušenja ustanka ilirskih plemena (6.-9. godine) širi prostor Velebita, Lika, Podgorje i Dalmacija organizirani su u okviru provincije Illirycuma (poslije Dalmatia).

Zbog križišnog geoprometnog položaja između životnih žarišta sjevernoga i srednjeg Jadrana te peripanonskog prostora, sljedećih su desetljeća kroz taj prostor izvedene prve cestovne prometnice. To je bio početak oko četiri stoljeća dugog razvoja rimske cestovne mreže u provinciji Dalmaciji. Prve takve ceste čija je izgradnja, prije svega, bila motivirana strateškim razlozima (konsolidacija rimske vlasti u novopriključenim krajevima) građene su u doba carskog namjesnika P. Kornelija Dolabele (14. do 20. godine n.e.) koji je bio organizator i realizator toga grandioznog graditeljskog djela. Njihovim kasnijim povezivanjem poprečnim i

vicinalnim prometnicama, u tijeku sljedećih desetljeća i stoljeća cestovna se mreža postupno proširivala i popunjavala.

Glavnina tih cesta bila je osposobljena za kolski promet, dok su neki putovi, ovisno o terenu i važnosti smjera prometovanja, ostali po svojoj prilici onakvi kakve su ih Rimljani zatekli. To znači da je postojala i odgovarajuća kategorizacija cesta koje su se razlikovale po svojim tehničkim karakteristikama. Glavne rimske ceste (magistrale) bile su umjetno građene prometnice s čvrstom podlogom osposobljene za promet dvokolicom. Širina im je iznosila 3,5 do 4 metra, što je omogućivalo mimoilaženje kola. Trasa tih prometnica izbjegavala je usjeko i nasipe, prilagođujući se topografiji, tako da je obično išla stranom padine ravnomjerno svladavajući uspon. To su uglavnom bili tvrdi putovi a samo mjestimice - na močvarnom terenu i u blizini naselja - popločene ceste. Zbog takvih potreba na odgovarajućim su mjestima otvoreni kamenolomi, kao što je bio u *Arupiumu* (Prozor) na Gackom polju. Iako su bile provedene tako da što kraćim putem svladaju udaljenost između terminalnih postaja, znatnim su dijelom slijedile ustaljene komunikacijske smjerove iz pretpovijesnog razdoblja koje su Rimljani samo podigli na višu tehničku razinu.

Temeljni izvor o rimskim cestama na širem području Velebita poznata je Peutingerova karta (*Tabula Peutingeriana*). Ona zorno svjedoči da je ishodište svih rimskih cesta za Dalmaciju i Panoniju bila *Aquilea* (Akvileja) u Julijskoj krajini. Jedna od tih glavnih cesta koju bismo, prema analogiji sa suvremenom prometnicom, mogli označiti kao jadranska magistrala, vodila je preko Istre do Trsata, pa preko Bakra, Bakarca i Crikvenice do *Senie* (Senja) a zatim preko vratničkog prijevoja do topografski uvjetovanog križišta na širem području Žute Lokve (antička *Avendona* - Brlog). Tu su se odvajali krakovi ceste za Pokuplje, odnosno dalje za Panoniju te preko zapadne i južne Like za sjevernu i srednju Dalmaciju.

Inicijalna gradnja ceste za povezivanje sjevernog primorja i Dalmacije duž podvelebitske ličke padine pokazuje da se rimska uprava pri izboru njezine trase očigledno rukovodila geografskim kriterijem. Naime, ona ne samo što je

na tom potezu kraća (zbog lučne povijenosti hrpta sjevernoga i srednjeg Velebita) i ima povoljnije topografske uvjete gradnje (prostrane zaravni Gackog, Perušićkog, Ličkog i Gračačkog polja) već je i mnogo manje izložena nepovoljnim vremenskim uvjetima (udari bure i poledica), od trase koja bi išla duž primorske padine planinskog niza.

Od *Avendone* (Brlag) cesta prema jugu vodila je do središnjeg rimskog naselja u Gackoj - *Arupiuma* (Prozor u Gackom polju) pa preko *Epidotiuma* (Kvarte u Perušićkom polju) na *Ancus* (Široka Kula) i *Ausancalio* (Medak) u Ličkom polju te dalje prema južnoj Lici. Na širem području Lovinca granala se u dva kraka koji su preko velebitskih prijevoja vodili prema sjevernoj Dalmaciji. Važniji od njih, i vjerojatan nastavak trase rimske magistralne ceste, bio je onaj koji je vodio kroz Gračačku zavalu te prije Malovanskog prijevoja (893 m n.v.) skrenuo prema jugu. Odatle je preko Dubokog Dola podno južne padine Tremzine (Čardak, 1 173 m n.v.), gdje se još mogu vidjeti ostaci rimske ceste usječene u stijeni i djelomice podzidane, najkraćom ali zato razmjerno teškom trasom vodila prema velikom rimskom logoru i kasnijem naselju *Burnum* (Ivoševci, kod Kistanja).

Kod Burnuma se na nju nastavljala rimska cesta iz sjeverne Dalmacije (*Aenone* - Nina i *Jadere* - Zadra) koja je preko udolinskog proširenja gornje Zrmanje, Popinske uvale i Srbskog klanca (793 m n.m.) dolinom Une povezivala vodeća središta Dalmacije i Panonije Savije, *Sisciu*.

Osim te glavne ceste duž podvelebitske ličke padine, u rimskom su razdoblju izgrađene i transverzalne prometnice preko velebitskih prijevoja koje su kontinentsko zaleđe planinskog niza povezivale s lukama i lučicama podno njegove primorske padine. Među njima je svakako najvažnija spomenuta dionica glavne ceste preko Vratnika, a zatim i ona preko jugoistočnog Velebita do *Burnuma*. Kod Lovinca se od glavne ceste prema jugu odvajao još jedan krak prekovelebitske ceste čija se trasa penjala prema malohalanskom prijevoju a odatle kroz Kraljičina vrata i Ripište preko Dračevca spuštala do *Clambetae* (Obrovac), odnosno Jasenica. Slična transverzalna vele-

bitska prometnica od glavne se uzdužne ceste odvajala i u Perušićkom polju (*Epidotium* - Kvarte) te preko Gornjeg Kosinja odnosno udoline Kosinjskog Bakovca i velikoalanskog prijevoja spuštala prema luci u Jablancu. Postoje jasne indicije da je i sjeverozapadni rub Gackog polja preko Švice, Krasnog polja (*Crastino*) i oltarskog prijevoja (1 018 m n.v.) bio povezan s lukom u Sv. Jurju. Na sličan je način bio vrednovan i središnji velebitski prijevoj Oštarijska vrata, koji je preko luke u *Vegiumu* (Karlobag) povezivao kontinentsko zaleđe Velebita s otokom Pagom (*Cissa* - Caska) sjedne te preko *Ancusa* (Široke Kule) i prijevoja Ljubovo (980 m n.v.) na Ličkom sredogorju s naseljenim zonama u Krbavi s druge strane.

Za razliku od uzdužne podvelebitske ceste u kontinentskom zaleđu planinskog niza, nedostatak materijalnih tragova ili sekundarnih izvora ne potkrepljuje tezu o postojanju slične uzdužne ceste u podvelebitskom primorju koja bi povezivala lučka naselja u Podgorju od *Senie* (Senja) do *Clambetae* (Obrovca). Unatoč postojanju i drukčijih mišljenja (Kukuljević), kasnija su arheološka istraživanja opovrgla postavku o postojanju takve prometnice. Potvrđeno je, međutim, da su podgorska naselja-luke između Senja i Karlobaga (Senj - Sv. Juraj - Lukovo - Klada - Starigrad - Stinica - Jablanac - Prizna - Karlobag) međusobno bili povezani stazama duž podgorske zaravni - "poda". Topografski osjetno nepovoljnija padina južnoga Velebita (poprečno raščlanjena strmim vapnenačkim kosama i dubokim dragama) zacijelo je onemogućila postojanje i takvog oblika komunikacije jugoistočno od Karlobaga.

Otuda bi se mogao izvući zaključak o tadašnjem manjem značenju podgorskih naselja u usporedbi s onima u podnožju velebitske kontinentske padine, što dobiva na uvjerljivosti i zbog nedostatka lokalne agrarne baze. To, međutim, ne umanjuje njihovu trajno važnu posredničku funkciju između transvelebitskog prostora i otoka, kao i izvoznih terminala za velebitsko drvo.

Dakako, jedinu pozitivnu iznimku među naseljima podvelebitskog primorja predstavlja *Senia* (Senj) koja se zahvaljujući svom izuzetno vrijednom kontaktno-spojnom regionalnom

(otoci - obala - zaleđe) i superregionalnom položaju (udaljenija prekomorska odredišta - peripanonsko područje - dinarski planinski prostor) razvila u vodeće urbano središte podvelebitskog prostora uopće. Takva njezina funkcija i značenje razlogom su da se taj antički grad spominje i u poznatom Antoninovom *Itineraru*.

SREDNJOVJEKOVNO RAZDOBLJE

Provala barbara na područje Rimskog carstva polako razara tkivo antičke civilizacije na našim prostorima pa su tako u kataklizmičkom razdoblju 5. i 6. stoljeća rimske ceste zapuštene i s vremenom uglavnom propale. Njihovim su trasama Avari i Hrvati od kraja 6. odnosno početka 7. stoljeća prodirali prema Jadranu. Penetracijskim valom preko vratničkog prijevoja naseljeno je Primorje, a kroz *Lička vrata* i dolinu Zrmanje, na jugu, Dalmacija.

Osnovu gospodarstva prvotno avaro-hrvatskih, a zatim zbog asimilacije Avara sve više samo hrvatskih rodovskih zajednica, činilo je transhumantno stočarstvo bazirano na korištenju ljetnih i zimskih pašnjaka. Upravo su najveće raspoložive površine za egzistencijalno važne zimske pašnjake u Ravnim kotarima, u blizini planinskih nizova Velebita, Plješevice i Dinare kao zone ljetnih ispaša, utjecale na razvoj najstarijeg žarišta hrvatske političke i crkvene organizacije u tom prostoru (osnutak Ninske biskupije u 9. stoljeću s jurisdikcijom nad čitavom tadašnjom Hrvatskom). Povezano s takvim prostornim obuhvatom ranosrednjovjekovne hrvatske državne jezgre, glavni koridor kretanja transhumantnih stočara između područja zimskih i ljetnih ispaša bio je sutok orografskih nizova Velebita i Plješevice, gornjo-zrmanjska dolina i Lička vrata.

Proširenjem Hrvatske na zapadnopanonski prostor težište razvoja u razvijenom srednjem vijeku postupno se prenosi sjevernije od Velebita a s njim i osnovni smjer prometnog povezivanja. Zbog potrebe povezivanja tadašnjeg žarišta gospodarskog i kulturnog razvoja u sjevernom jadranskom primorju, otoka Krka i peripanonske unutrašnjosti ugarsko-hrvatske

države, središnje značenje među velebitskim prijevojima ponovo je dobio Vratnik. Povezano s tim ponovo je aktivirana posrednička funkcija Senja koji je u ranosrednjovjekovnoj hrvatskoj državi imao periferan položaj. Njegova funkcija kao terminala *via regisa*, *via publice* ili *via magne*, kako se taj stari rimski put naziva u srednjovjekovnim izvorima, utjecala je da se već od početka 13. stoljeća Senj razvijao kao najveće trgovačko i pomorsko središte na sjevernom Jadranu, a ujedno i vodeća luka ugarsko-hrvatske države. O takvom njegovu značenju svjedoče i podaci da oko polovice 12. stoljeća postaje sjedište biskupije, na početku 13. stoljeća u posjedu je templara, u drugoj polovici toga stoljeća dolazi pod vlast krčkih knezova Frankapana, a krajem 14. stoljeća dobiva statut.

Tom magistralnom državnim prometnicom preko vratničko-razvalskih vrata (Vratnik - Brinje - Modruš), osim trgovačkih karavana, u razvijenom srednjem vijeku prolazile su kraljevske povorke, visoki svjetovni i crkveni izaslanici, kao i putnici namjernici. Kada su Frankapani sklopili ugovor s Venecijom o slobodnoj trgovini, ovim su putom prolazili i mletački trgovci koji su trgovali u Senju, Vratniku, Brinju i Modrušu. Zbog toga se on počinje uređivati, odnosno voditi briga o njegovu održavanju, kako bi što bolje mogao služiti sve frekventnijem prometu. Njime su se iz Senja prema unutrašnjosti uglavnom otpremali ulje (maslinovo), sol, vino i različita uvozna potrošna roba dok su se u obrnutom smjeru pretežno prevozili koža, med i vosak, zatim sve više žito i drvo, koji kasnije postaju glavna izvozna roba.

Osim Senja, u razvijenom srednjem vijeku spominju se i druga mjesta u podvelebitskom primorju koja su bila terminali karavanske trgovine iz unutrašnjosti dinarskog prostora. Tako se krajem 12. stoljeća prvi puta spominje Sv. Juraj a sredinom 13. stoljeća Jablanac. Karlobag se spominje pod nazivom *oppidum Scrisi*. Također se na početku 13. stoljeća prvi puta spominje i naselje Krasno Polje koje je preko oltarskog prijevoja (1018 m n.v.) povezivalo Otočac, u podnožju ličke padine sjevernoga Velebita i Sv. Juraj u primorju.

Najvažniji od tih transverzalnih prometnih pravaca preko Velebita bio je tzv. *pounjski*

karavanski put koji je vodio od Senja preko Vratnika i Žute Lokve pa preko Gackog, Vrhovinskog i Koreničkog polja prema Bihaću te dalje prema Ključu, Jajcu i Travniku. Za ostale podgorske luke veće je značenje imao dijagonalni dinarski karavansko-stočarski put gornje Pounje - sjevernojadransko primorje, od kojega su se na Krbavi (Udbina) odvajali poprečni putovi prema velebitskim prijevojima odnosno lukama u Podgorju. Upravo je njihova važnost za odvijanje karavanske trgovine bila razlogom što su nakon pada Mladena II Bribirskoga u 14. stoljeću te luke - *Scrissa/Bag* i *Obrovac* - stavljene pod nadzor jednog od najznačajnijih feudalnih rodova toga vremena u Hrvatskoj - krbavskih feudalaca Kurjakovića. Oni su te gradove-luke krajem 14. i do sredine 15. stoljeća nadarili slobodšinama koje je na početku osamdesetih godina 15. stoljeća potvrdio i kralj Matijaš (Korvin).

Na dijelu trase transvelebitskog puta preko maloalanskog prijevoja još se vide tragovi srednjovjekovne ceste koju je dala sagraditi supruga kralja Bele IV. (u hrvatskim izvorima nazvana *Crna kraljica*) pri bijegu u Dalmaciju, po kojoj je ta najteža dionica kroz raščlanjeni grebenski niz Bukovo pleće (1 170 m n.v.) - Tulove grede (1 127 m n.v.) nazvana *Kraljičina vrata*. Jedan od tih poprečnih karavanskih putova također je od udbinskog odvojka na Krbavi vodio preko otvorene zaravni Ličkog polja pa kroz udolinsko proširenje Pazariškog polja i velikoalanskog prijevoja za Jablanac, čija je luka bila tranzitno-trgovački posrednik između Raba i kontinent-skog zaleđa Velebita.

Na prometnim pravcima iz unutrašnjosti preko Velebita prema Senju i Bagu do 15. stoljeća u znatnoj je mjeri prevladavalo drvo koje se izvozilo na obližnje otoke (prvenstveno ogrjevno drvo) i u Veneciju (prije svega za građevinske potrebe). Drvo iz šireg velebitskog područja uglavnom se upotrebljavalo za gradnju brodova, vesala i jarbola, tj. za potrebe brodogradnje, što je utjecalo i na razvoj brodogradilišta u podgorskim lukama. Osim drva iz bližih područja, iz zapadne Bosne karavanama je dopremana stoka, krzno, koža, konjska oprema, sir, med, vosak a iz udaljenijega dinarskog zaleđa i strateški važne kovine kao što su olovo

i cink. S obzirom na prevlast stočarstva u gospodarstvu, najvažnija je uvozna roba preko primorskih i podgorskih luka u Bosnu bila sol, uz koju su se još uvozili ulje, vino, južno voće, žito te tkanine i različita luksuzna roba iz talijanskih gradova pretežito za kuće velikaša.

Osmanlijskim prodorima u širi prostor Like, od sredine 15. stoljeća dolazi do stagnacije, a zatim i znatnog smanjenja intenziteta odvijanja trgovine velebitskim putovima. Osmanlije su u blizinu Senja prodrli već 1454. godine a nedugo nakon pada Bosne (1463.), 1469. godine upali su i u sam grad. To je izazvalo nesigurnost, a zatim i iseljavanje starosjedilačkog stanovništva Like koje je poslije krbavskog rasapa 1493. poprimilo značajke pravog eksodusa. Slično je i nakon pada Knina 1522. počelo iseljavanje i iz Podgorja. Demografski ispražnjen prostor, bez organizirane obrane, olakšao je osmanlijske prodore prema sjeverozapadu i prije formalnog uključanja Like u njihov posjed (1527. godine), pa su u jednom takvom napadu preko Oštarijskih ili Starih vrata 1525. popalili Karlobag, a sljedeće, 1526. godine prodorom kroz tzv. Turska vrata ispod Velikog Alana i Jablanac.

Nakon stabiliziranja *frontiera* između Osmanskog carstva i Vojnokrajiškog teritorija između Podgorja i Plitvičkih jezera, na potezu: ušće Zrmanje, odnosno velebitska primorska padina između Starigrada i Karlobaga, hrbat južnoga i srednjeg Velebita, kontinentiski ogranak sjevernoga Velebita (Crni vrh - Markovićrudine) - Mala Kapela (Godača - Seliški vrh), u tijeku 16. i glavnine 17. stoljeća velebitski su putovi prije svega imali strateško značenje. Njima su Osmanlije poduzimali prepade na krajiško područje, a nakon 1577. kada je završeno preuređenje Krajine, odnosno 1593. godine, kada je njihovim porazom pod Siskom uspostavljena vojna ravnoteža, sve su češće i senjski uskoci provaljivali na njihov posjed u Srednjoj Lici.

Jedina prometna žila kucavica ostala je stara rimska i kasnija srednjovjekovna cesta preko vratničkog prijevoja koja je povezivala Senj, od 1469. godine sjedište krajiške vojno-teritorijalne organizacije (Senjske kapetanije, od 16. stoljeća *Primorske krajine*) s "ostacima ostataka" Kraljevine Hrvatske, odnosno Kralje-

vinom Slavonijom u kontinentskoj unutrašnjosti a obuhvaćala je Gacku s Otočcem, Brinje s okolicom i primorje od Senja do Rijeke. To je razlog što je od sredine 16. stoljeća Senj postao glavno središte opskrbe krajiškog područja na granici s Osmanskim Carstvom u zaleđu. Transit robom, različitim civilnim i vojnim potrepštinama osobito se povećao nakon 1579. godine kada je na sutoku Kupe, Mrežnice i Korane utemeljena šesterostrana renesansna utvrda kao novo sjedište Hrvatske krajine koje je po svom graditelju, štajerskom nadvojvodi Karlu II. nazvano Karlovac.

Oko stoljeće i pol dugo vojno iscrpljivanje u pograničnom pojasu na i oko Velebita postupno je donijelo prevlast austrijskoj strani. Ta promjena odnosa potvrđena je u velikom, Bečkom ratu (1683.-1699.) koji je završio nizom osmanlijskih poraza i njihovim povlačenjem iz zapadne i južne Like te sjeverne Dalmacije. Rezultat toga rata sankcioniran je mirovnim sporazumom u Sremskim Karlovcima 1699. kojim je uspostavljeno novo razgraničenje između Habsburške Monarhije i Osmanskog Carstva duž planinskog hrpta Plješevice.

PROMETNA VALORIZACIJA VELEBITA U 18. I 19. STOLJEĆU

Izgradnja tvrdih cesta u 18. i 19. stoljeću

Na karti Pavla Rittera Vitezovića iz 1699. godine koju je načinio kao član povjerenstva za razgraničenje između Habsburške Monarhije i Osmanskog Carstva poslije Karlovačkog mira, naznačeni su i tadašnji putovi preko Velebita:

- Brinje - Žuta Lokva - Vratnik - Senj;
- Žuta Lokva - Otočac - Perušić - Novi - Bilaj - Ribnik - Gračac - Popina - Zvonigrad - Zrmanja - Knin;
- Novi (Lički - Gospić tada još nije postojao)
- Oštarijski prijevoj - Karlobag;
- Stari Lovinac - Sveti Rok - Mali Alan - Dračevac - Obrovac.

Otuda se jasno može vidjeti da u to vrijeme nije postojao uzdužni put s podgorske strane, sličan onom kroz zapadnu Liku. Na velebitskoj primorskoj padini do kraja 17. stoljeća uglavnom su postojale samo *vlake* za izvlačenje

šumske građe i drva do mjesta utovara u podgorske luke. Najpoznatiji a vjerojatno i najstariji od tih putova - vlaka bio je šumski put od podgorske udoline Krasna (Krasnog Polja), između hrpta sjevernog Velebita i Senjskog bila, preko oltarskog prijevoja (1 018 m n.v.) do luke Sv. Juraj.

Najveći dio Podgorja i ličkog podvelebitskog prostora koji su nakon osmanlijskog povlačenja uglavnom ostali bez stanovništva, ponovo su naseljeni u tijeku posljednjeg desetljeća 17. stoljeća. Smanjenim intenzitetom demografsko se popunjavanje odvijalo sve do 1712. godine, kada je priključenjem novooslobođenih područja Like i Krbave sav taj prostor organiziran u sastavu Karlovačkog generalata Vojne krajine. Prvo upravno središte za to prostrano oslobođeno područje u kontinentskom zaleđu Velebita bio je Bag.

Kako je već spomenuto, tu su nekadašnju luku knezova Krbavskih 1525. napali i razorili Osmanlije, a 1616. godine to su učinili i Mlečani. Krajiške su vlasti u nekoliko navrata u tijeku 16. i 17. stoljeća pokušale stabilizirati naseljenost u tom strateški važnom, ali prostorno izdvojenom i prometno izoliranom podgorskom središtu. Pošto su četrdesetih godina 17. stoljeća Osmanlije iz ličko-krbavskog zaleđa uspostavili trgovačku razmjenu s mletačkim podanicima preko baške luke, vojnokrajiška je uprava donijela odluku da se utvrda u Bagu ponovo izgradi i time potpuno onemogućiti osmanlijsko širenje u Podgorju. No, glavnina javnih zgrada i luka, koji čine jezgru postojećeg urbanog tkiva, izgrađeni su tek za vladanja Karla V. (rimsko-njemačkog cara, koji je od 1711. vladao kao hrvatsko-ugarski kralj Karlo III.), po kome od tada nosi naziv Karlobag.

Prvih nekoliko desetljeća nakon potiskivanja osmanlijske vlasti, između Karlobaga i Like postojala je uska staza na kojoj se roba prenosila konjima ili magarcima, a putnici pješaćili ili jahali. Njezina se trasa spuštala od Starih vrata najkraćim smjerom, gotovo bez zavoja, preko Mamudovca na sedlo Sušanjski ispod Grabova brda, a otuda do nižeg sedla ispod Ruina pa strmom padinom kroz uvale Lomivrat i Varičekovac u kanjon Baške Drage, te odavde kraj Baškog dolca u Karlobag.

Zbog potrebe boljeg povezivanja Karlobaga i njegova ličkog zaleđa, tridesetih godina 18. stoljeća interventno je izgrađena cesta preko oštarijskog prijevoja, tzv. *Stara Karolina*. Prema nekim izvorima građena je od 1730. do 1735. godine, ali to nije sasvim pouzdano. U svakom slučaju, to je prva i najstarija krajiška prometnica preko Velebita. Na kontinentskoj padini trasa joj je prolazila na potezu Ratkovići - Košna voda - Mlašinovac - Crne grede i dalje prema Oštarijama. Vjerojatno je bila loše izvedena jer nije dugo bila u upotrebi. Naime, već između 1750. i 1754. izvršeno je radikalno prepravljjanje njezine trase, tako da je nakon toga spajala netom utemeljeni Gospić (planski izgrađeno naselje tridesetih godina 18. stoljeća) a od 1746. i pukovnijski centar, preko Brušana i Baških Oštarija s Karlobagom. Širina joj je bila 4 do 6 metara a na zavojima i do 7 metara, kako bi mogla služiti za prijevoz zaprežnih kola ili taljiga koji su između ostaloga prevozili i dugu građu za jarbole i brodove. U vrijeme kad se gradila ta cesta, u Karlobagu nije još bila izgrađena luka pa je za istovar (uglavnom drvene građe iz velebitskih šuma) i utovar robe služila Velika Draga.

Gospodarski razvoj Habsburške monarhije u tijeku većeg dijela 18. stoljeća odvijao se pod jakim utjecajem merkantilizma. Takva gospodarska orijentacija izravna je posljedica

priključenja velikih dijelova panonskog područja, kao rezultat Karlovačkoga (1699.) i Požarevačkog mira (1718.), njihove planske kolonizacije, a zatim i inicijalnog aktiviranja žitarke proizvodnje u tom golemom prostoru. Tome treba dodati i raspoloživo sirovinsko bogatstvo *zelenih rudnika* Velebita i njegova kontinentskog zaleđa. Takvim ciljevima - aktiviranju tih velikih gospodarskih potencijala izvoznom trgovinom, bila je podređena i izgradnja mreže tvrdih ("bijelih") cesta u tom razdoblju.

Izuzme li se spomenuta interventna izgradnja *Stare Karoline* tridesetih godina, odnosno njezina rekonstrukcija oko sredine 18. stoljeća, većina tih makadamskih cesta izgrađena je u tijeku šezdesetih i sedamdesetih godina toga stoljeća. Najprije je, prvenstveno zbog potrebe izvoza panonskog žita ali i boljeg nadzora i eksploatacije krajiških šuma, izgrađena 100 kilometara duga magistralna trgovačko-poštanska arterija Karlovac - Senj, poznata *Jozefina* (nazvana po inicijatoru i pokretaču njezine gradnje, sinu i tadašnjem suvladaru Marije Terezije, Josipu II.).

Tu je cestu 1775. godine počeo graditi pukovnik Pasée, ali ju je ubrzo preuzeo i dalje vodio graničarski inženjerski pukovnik Vinko Struppi. Završena je 1779. godine. Zbog frekvencije prometa, temeljni tehnički zahtjev



Fot. 1. Ostaci Struppijeve (vjerojatno rimske i srednjovjekovne) ceste pod Vratnikom. Snimio: S. Szavitz-Nossan, 1957.

bila je dovoljna širina "da se dvojica natovarena kola mogu sigurno na cesti mimoći". Od završetka 1779. do kraja 1782. godine prijevoz se obavljao isključivo konjima, a nakon toga počeo je prijevoz robe zaprežnim kolima u organizaciji Vojne krajine. Uskoro se njome, osim druge robe, prevozilo godišnje 30 000 do 40 000 vagana žita (oko 1 250 do 1 700 tona) pa je dnevno u Senj pristizalo stotinjak natovarenih kola robe. Uz promet žitom, u strukturi izvoza dominirali su drvna masa, stoka i stočne prerađevine, dok su se uglavnom uvozili sol i tzv. kolonijalna roba. Zbog rasta trgovačkog prometa, bilo je potrebno urediti i na odgovarajući način opremiti senjsku luku. Projekt njezina uređenja izradio je graničarski inženjer Filip Vukasović. U okviru tih zahvata sagrađeno je veliko žitno skladište i vjetrobrani za zaštitu od ovdje posebno jakih udara bure.

Istaknuta lučko-trgovačka funkcija Senja razlogom je što je 1785. grad uzdignut u status slobodne luke. Već sljedeće, 1786. godine *Jozefinom* je uspostavljen i redoviti poštanski promet brzim dilažansama na relaciji: Beč - Karlovac - Senj. Između Karlovca i Senja dilažansa je vozila dva puta tjedno. Da bi se olakšao uspon uz Senjsku dragu, odnosno pospješilo odvijanje prometa, na Vratniku je sagrađena poštanska postaja poznata pod nazivom *Kambijatura* (od lat. cambio = razmjena, zamjena) i velika staja za oko 100 konja, dok je dionica na prijevoju znatno proširena. Da bi se zaštitila od bure, a u zimskom dijelu godine i snježnih zapuha, izgrađena je i zaštitna ograda (tzv. *parapet*).

Zbog potrebe da se prostrani sjeverno-velebitski šumski bazen oko Krasnog polja neposrednije poveže preko oltarskog prijevoja i Sv. Jurja sa senjskom lukom, Vukasović je između 1783. i 1784. godine također sagrađio i tvrdi cestu od Senja do Sv. Jurja.

Da bi se trgovački i poštanski promet mogao odvijati i prema Dalmaciji, car Josip II. dao je nalog da se po završetku *Jozefine* nastavi s gradnjom trgovačke i poštanske ceste od Žute Lokve na Otočac i dalje preko Gospića, Gračaca, Popine i Sučevića do Palanke i tadašnje dalmatinske granice. Ta tzv. *Dalmatinska cesta* građena je od 1785. ubrzanim tempom zbog očekivanog rata s Osmanlijama, a dovršena je

1789. godine (dakle, neposredno nakon početka operacija u ratu 1788.-1791. koji je završio Svištovskim mirom).

Kako zbog velikih strmina i oštih zavoja ni *Stara Karolina* više nije zadovoljavala potrebe sve većeg robnog prometa između ličkog zaleđa i luke u Karlobagu, istovremeno se počela graditi nova prometnica preko oštarijskih vrata. Ta "nova" cesta građena je između 1784. i 1786. godine a nazvana je *Terezijana* (po vladarevoj majci Mariji Tereziji). Trasu te prekovlebitske ceste također je projektirao kapetan (kasniji general i podmaršal) barun Filip Vukasović, a po upravo završenoj cesti 1786. između Gospića i Karlobaga njome je proputovao i Josip II. Njezinim puštanjem u promet *Stara Karolinska cesta* je napuštena. Osim boljeg spoja između pukovnijskog središta - Gospića i Karlobaga koji je, poput Senja, 1785. uzdignut u status slobodne luke, *Terezijana* je omogućila i mnogo bolju vezu do tada prometno izoliranih naselja na velebitskoj primorskoj padini (Konjsko i Vidovac) s ta dva središta.

Slično je zbog pojačanog prometa i teških uspona usko grlo prometa na *Jozefini* postala dionica ceste od Sv. Križa do Vratnika u Senjskoj Dragi, gdje je nagib trase iznosio i do 30 %. Projekt njezina poboljšanja također je načinio Filip Vukasović, a zahvat je izveden 1787. tako da je dio trase proveden južnom padinom uzvišenja Oštro, nakon čega je nagib smanjen na 12 % do 20 %. No, kako ni tako položena cesta od Vratnika do Senja nije zadovoljavala potrebe naraslog prometa, na početku 19. stoljeća pokrenuta je inicijativa da se rekonstruira. Početak radova na korekciji te prometnice odgodili su Napoleonovi ratovi 1805. godine. No, poslije izgradnje nove i za to vrijeme vrlo suvremene cestovne prometnice između Karlovca i Rijeke (*Luzijane*, izgrađene od 1803. do 1811.) koja je zbog mnogo boljih tehničkih uvjeta preusmjerila promet prema Rijeci, došlo je do naglog smanjenja prometa preko Senja. U pitanju je bio sam opstanak luke i bez odgađanja je morala početi njezina gradnja.

Prije rekonstrukcije *Jozefine*, 1819. godine odlučeno je da se skрати put do Dalmacije izgradnjom transvelebitske prometnice od stare *Dalmatinske ceste*, Ličkog Cerja i Sv. Roka preko

Malog Halana do Obrovca i tadašnjega upravnog središta Dalmacije - Zadra. Radovi su započeli 1820. izgradnjom 51 kilometar dugačke dionice na trasi Zadar - D. Zemunik - Smilčić - Obrovac. Na toj cesti počela je i samostalna djelatnost poznatoga graditelja planinskih cesta, graničarskog satnika, kasnijega majora, Josipa Kajetana Knežića. Godine 1825. počela se graditi dionica od Obrovca preko Podpraga, Praga i Kraljičinih vrata do Malog Alana, gdje je završavala tadašnja dalmatinska granica. Ta 24 kilometra duga dionica završena je 1827. godine. Iste godine počela je i gradnja 17 kilometara dugačke ličke dionice od Malog Alana do Sv. Roka, gdje se kod tzv. Stare pošte spajala s trasom *Dalmatinske ceste*. Prilikom projektiranja trase te prekovelebitske ceste Knežić je 1828. u položajni nacrt upisao naziv *Schwarzer Königen Strasse* (Cesta Crne Kraljice), po srednjovjekovnoj pješačkoj i jahačkoj stazi između Sv. Roka i Obrovca. Gradnja te 41 kilometar dugačke prometnice potpuno je završena 1832. godine, kada je svečano puštena u promet pod nazivom *Majstorska cesta*.¹ Naime, način na koji je Knežić proveo trasu po strmoj velebitskoj padini s brojnim serpentinama između klisura i kukova u to je vrijeme predstavljao veliki napredak u



Fot. 2. Zavojnica Majstorske ceste kroz Tulove greda
Snimio: Studio HRG

cestogradnji.² Maksimalni nagib ceste iznosio je do 5,5 %, što je u skladu i sa suvremenim propisima za gradnju prometnica. Po toj novoj *velebitskoj transverzali*, osim trgovačkog, od početka se odvijao i poštanski promet između Beča i Zadra.

Četiri kilometra cestom ispod Tulovih greda, na lokalitetu Podprag podignuto je nekoliko javnih zgrada (cestarska kuća s putničkom sobom, lugarnica, oružana postaja, gostionica, crkva i župni stan), tako da je uz nekoliko već postojećih kuća tamošnjih žitelja nastalo malo naselje. Među njima se posebno ističe u klasicističkom slogu izgrađena crkva *Sv. Franje*, podignuta u čast tadašnjega cara *Franje I.* Nalazi se na 684 m n.v. Nasuprot njoj su dva obeliska, spomenici stradalim oružnicima koji su progonili hajduke. Oko 4 kilometra niže nalazi se

¹ Naziv *Majstorska cesta* vuče podrijetlo od njemačke riječi *Meisterstück*, odnosno *Meisterwerk*, koja znači ogledno djelo, remek-djelo, uzoran rad i sl. što ga je prema cehovskom propisu morao izraditi *šegrt* (naučnik) pri kraju svoga naukovanja kod obrtnika da bi dokazao sposobnost samostalnog rada, na osnovi čega bi mu se priznao status pomoćnika.

² Koncem 18. i početkom 19. stoljeća do punog je izražaja došlo pravo značenje ceste pa se tehnologiji njihove gradnje počinje posvećivati sve veća pažnja. Od 1820. godine usvojen je novi način gradnje ceste, tako da je na podlogu od gruboga kamena postavljen sloj tucanika (šljunka) a na njega sitni tucanik i pijesak koji je uz polijevanje vodom čvrsto zavaljan. Začetak njegove primjene vezan je uz ime škotskog graditelja *Johna McAdama* (1757.-1836.), otkuda i naziv *makadam* (za "bijele" ili "tvrde" ceste, kako ih je narod zvao, sa zastorom od uvaljanih slojeva kamenja i kamene sitneži).



Fot. 3. Podprag s Tulovim gredama u pozadini
Snimio: Studio HRG



Fot. 4. Klasicistička crkva Sv. Franje s ostacima hama

Snimio: Studio HRG

predjel Meki doci kojim prolazi granica Dalmacije i Like, gdje je (500 metara od ceste) 4. listopada 1832. godine, na dan *Sv. Franje*, uz veliku svečanost upriličeno otvaranje ceste³.

Po završetku *Majstorske ceste*, Knežić je izradio i projekt rekonstrukcije *Jozefine* između Karlovca i Senja. Radovi na gradnji nove moderne ceste počeli su 1833. izgradnjom dionice između Karlovca i Kapele, dok je mnogo zahtjevnija dionica preko vratničkog prijevoja i kroz Senjsku dragu građena između 1836. i 1845. godine. Posebnost je ove Knežićeve prometnice, ukupne dužine trase od 115 kilometara, što je nakon silaska s Vratnika u Senjskoj dragi izveo duge serpentine s nagibom do 6%, tako da se kolski promet na njoj mogao odvijati četve-roprezima kao i na *Luzijani* između Karlovca i Rijeke.

Istovremeno s rekonstrukcijom *Jozefine*, između 1830. i 1840. temeljito je prepravljena trasa stare *Dalmatinske ceste* od Gospića preko



Fot. 5. Korito Kriškog potoka u Senjskoj Dragi s ostacima *Struppijeve* (rimske i srednjovjekovne) ceste (sasvim lijevo) i *Knežićevom* (odnosno današnjom) cestom (desno). Izgled oko 1930.

Snimio: S. Szavitz - Nossan, 1969-1970:162.

Gračaca do Pađena, zatim je 1834. i 1835. izgrađena tvrda cesta između Novog Vinodolskog i Senja a 1835. godine i između Senja i Sv. Jurja.

Kako je zbog strmih uspona i *Terezijana* ograničavala sve veći promet između zaleđa i mora, krajiška je uprava odlučila da se provede i treća modernizacija prometnice između Gospića i Karlobaga. Projekt njezine trase također je izradio Knežić. Cesta je građena između 1844. i 1851. godine. Do 1846. završena je nešto kraća (20 kilometara), ali i mnogo lakša dionica između Gospića i Oštarija, dok je rekonstrukcija dosta složene trase između Oštarija i Karlobaga (21 kilometar) trajala gotovo punih pet godina, do 1851. godine. Najviša dionica te rekonstruirane prometnice prelazi Velebit na 955 m n.v. (na Velikom vrhu ili Vrhru Takalica, tzv. *Baranovom prokopu*), dok je drugi na *Starim vratima*, na 927 m n.v. Nažalost, Knežić nije dočekaao završetak svoje treće prekovelebitske ceste. Preminuo je 1848. godine, nakon čega je gradnju vodio njegov pomoćnik Simo Kekić. Zanimljivo je da je taj veliki graditelj velebitskih cesta prema vlastitoj želji i pokopan uz trasu "svoje", *Jozefinske ceste* u Senjskoj Dragi (na lokalitetu *Majorija*, kod kapelice *Sv. Mihovila*, nedaleko kaptiranog izvora s fontanom - tzv. *Cesarskog vrila*).⁴

³ Toj je svečanosti s velikom pratnjom prisustvovao grof *Wetter von Lilienberg*, feldmaršallajtnant i guverner Dalmacije. Na njoj su izvedene stare dalmatinske igre. Iserpan opis svečanosti s programom natjecanja opisan je u službenom zadarskom listu *Gazetta di Zara (Zadarske novine)* od 6. rujna 1832, a zabilježena je i u najvjerojatnije prvoj umjetničkoj slici s Velebita koju je izradio *F. Arrigoni*.

⁴ Kako se upravo ove godine (15. rujna 1998.) navršava 150 godina od smrti toga znamenitog cestograditelja - rođenog u Petrinji, bočkog učenika i sudionika Napoleonovih ratova, autori i uredništvo *Horizonta* ovim se radom pridružuju obilježavanju te značajne obljetnice iz hrvatske kulturne prošlosti.



Fot. 6. Klesana kamenita kocka na četiri kamene kugle (lat. *kubus*) - spomenik na gradnju ceste (rekonstrukcija Terezijane) za Ferdinanda I. na Starim vratima (927 m n.v.). Postavljen je 1846. godine. Narod ga još naziva i Ura (jer je tu nekad bila sunčana ura).

Snimio: K. Josipović

U vrijeme gradnje Knežić je dao izgraditi i nekoliko posebnih objekata uz cestu koji su trebali biti spomen njezinoj gradnji. U Baškim Oštarijama, na izvoru potoka Ljubica (nasuprot crkvi *Pohoda sv. Elizabeti*) postavio je fontanu od klesanoga kamena u obliku niskog obeliska, a na sedlu Stara vrata, na visini 927 m n.v., kamenu kocku (*Kubus* ili *Ura*). Zbog jakih udara



Fot. 7. Tunnel kroz sedlo Stara vrata, između Oštarijskoga polja i velebitske primorske padine

Snimio: K. Josipović

bure, ispod toga prijevoja u 20. je stoljeću probijen tunnel, tako da je nakon toga prijelaz preko Velebita na tom mjestu nešto niži.

Trase svih triju cesta između Gospića i Karlobaga (*Stara Karolina*, *Terezijana* i *Knežičeva* cesta) podudaraju se samo na dionici kod Brušana, na prijevoju Baške Oštarije i na ulazu kod Karlobaga. Na ostalim dijelovima trase su različite i samo se mjestimično presijecaju.

Rekonstruirane velebitske ceste u vrijeme svoje gradnje bile su velik napredak u načinu izvedbe cesta jer je njihov kolnik imao kamenu podlogu (*tarac*), veliko rubno kamenje, masivne potporne zidove, dobru odvodnju kolnika i objekte ispod trupa ceste, a širina im je iznosila 4 do 6 metara. Veliku zaslugu za njihovu izgradnju kroz uglavnom nepovoljne morfološke uvjete velebitskog krša imalo je krajiško stanovništvo Ličke i Otočke pukovnije koje je svojom tlačkom ili rabotom znatno pridonijelo ostvarenju toga neospornog tehničkog pothvata.

Izgradnja tih prometnica i odvijanje prometa iz unutrašnjosti prema moru imali su veliko društveno-geografsko (razvojno!) značenje za prostor kroz koji je prolazila njezina trasa. Ona je prouzročila pojavu i razvoj posebnog društvenog sloja (kirijaši, obrtnici; trgovci) koji je svoju egzistenciju izravno ili posredno temeljio na postojanju prometnog sustava. S mogućnošću dolaska do gotova novca od prijevoza i trgovine u naseljima uz cestu počinje proces prvobitne akumulacije kapitala, a s njim i socijalno raslojavanje krajiškog društva.

Dva desetljeća nakon rekonstrukcije *Jozefine* i *Terezijane*, 1876. izvedena je i brdska cesta preko Velebita od Jablanca preko Velikog Alana do Štirovače, izgrađena preko prijevoja Veliki Alan. Najviša dionica te prometnice je na Mirovu, gdje prolazi na visini 1 412 m n.m. Sljedeće, 1877. godine izvedena je i cesta u Primorju od Sv. Jurja do Karlobaga, kojom je završena gradnja tvrdih cesta na Velebitu u 19. stoljeću.

Izgradnja šumskih cesta u 18. i 19. stoljeću

Sječa velebitskih šuma i trgovina drvom u podvelebitskim lukama poznate su još od 9. stoljeća, od kada datira kontinuirana potražnja ogrjevnog drva i drvene građe na sjevernom

Jadranu, u primorju, na otocima i prije svega u Veneciji.⁵

Posebno su na taj način bile ugrožene šume u neposrednom zaleđu Senja, kao stoljetnom središtu trgovine velebitskim drvom. U razvijenom srednjem vijeku trgovina i izvoz drva postaju sve veći, a u 15. i 16. stoljeću, osim stranih poduzetnika i trgovaca u taj su se posao sve više uključivali i domaći ljudi iz Senja. Osim za ogrjev i građevinske potrebe, pogotovo izgradnju brodova, drvo iz velebitskih šuma upotrebljavalo se i za proizvodnju drvenog ugljena koji se sve više tražio razvitkom proizvodnje lončarskih i porculanskih proizvoda. Porastu njegove tražnje uveliko je pridonio i razvoj staklarstva u Muranu (građić na nizu otočića sjeveroistočno od Venecije) koji je još od 13. stoljeća poznat po proizvodnji stakla i staklenih predmeta.

Zbog osmanlijske prijetnje iz velebitskog zaleđa, u 16. i 17. stoljeću dolazi do znatnijega smanjenja, a povremeno i potpunog zamiranja trgovine drvom u podvelebitskim lukama. No, nema sumnje da je i u tom razdoblju došlo do potiskivanja prirodne vegetacije na velebitskoj primorskoj padini, ali za razliku od prethodnog vremena, prvenstveno iz vojno-strateških razloga.

Unatoč stoljetnom kontinuitetu sječe velebitske šume do kraja 17. stoljeća, do najvećeg krčenja prirodne vegetacije na velebitskoj primorskoj padini došlo je u tijeku mlađeg razdoblja povijesno-geografskog razvoja od početka 18. stoljeća. O tome, unatoč uopćenom prikazu i razmjerno slaboj predodžbi, zorno svjedoči rukopisna karta s prvim nacrtom šuma na Velebitu iz početka 18. stoljeća.

Otvaranje trgovačkih cesta prema moru i aktiviranje luka kao trgovačkih emporija, prije svega Senja i Karlobaga, potaknuli su izgradnju šumskih putova i vicinalnih prometnica koje su

vodile prema lukama i lučicama u podvelebitskom primorju. Gradnja im je bila motivirana sječom velebitske šume, u prvom redu za proizvodnju potaše⁶, pepeljike ili kuhanog luga.

Kako je za njezinu proizvodnju trebalo spaliti velike količine drva, prekomjerna sječa na kraju 18. i početku 19. stoljeća glavni je razlog postojeće vegetacijske ogoljelosti primorskih krajeva u sastavu bivše Krajine, uključujući i velebitsku primorsku padinu. Tome treba dodati i stvaranje krčevina na potencijalnim poljoprivrednim površinama u namjeri okupljanja naseljenosti, odnosno stvaranja sesilnih naselja od sredine 18. stoljeća, zatim prekomjernu sječju šume za ogrjev na otvorenom ognjištu, sječju grana za brst u zimskom razdoblju i stradanja šumskih mladica zbog ispaše koza. Već izvještaj iz 1697. kaže da su ti mlađi kolonisti uništavali šumu "... ne toliko što sjeku na prodaju koliko time što sjeku drva za koze, a to je šteta koju ne može vjerovati onaj koji to ne vidi", a iz 1699. godine da "na svijetu nema još jedan narod koji tako uništava šumu".

Da bi se velebitske šume zaštitile od nekontrolirane sječe, ali i uvođenjem reda u eksploataciju šume namaklo sredstva za državnu blagajnu, Dvorsko komercijalno vijeće pokrenulo je raspravu o šumama Vojne Krajine već za vladanja *Marije Terezije* (1740.-1780.). Vijeće je ustanovilo da je prethodno dovršena cesta Gospić - Karlobag (1750.-1754.) u vrlo lošem stanju, da se unatoč za to planiranoj izgradnji drvo njome ne može prevoziti već samo prevlačiti po zemlji, što znatno smanjuje vrijednost građe za brodove i snižava joj cijenu. Na temelju takve konstatacije o stanju šume i putova, donesena je odluka da upravljanje šumama prijeđe u nadležnost Karlovačkog generalata, a da se stručni nadzor nad šumom povjeri šumarskom stručnjaku (*Waldmeisteru*) *Franzoniju*.

⁵ Naime, urbana aglomeracija Mletačke Republike razvila se u razdoblju provale barbara između 5. i 7. stoljeća na maloju gusto zbijenoj otočnoj skupini (118 otočića) u venecijanskoj laguni. Zbog muljevite podloge, grad je izgrađen na temeljima od drvenih balvana koji su duboko (do 9 m) zabijani u mekani nanos. Osim bližih i dostupnijih šuma na Apeninskom poluotoku, postupno se razvojem pomorske trgovine težište eksploatacije šuma za potrebe izgradnje i opskrbe grada ogrjevom prenijela na istočnu obalu Jadrana.

⁶ Potaša (engl. *pot*: lonac i *ash*: pepeo), kalij-karbonat (K_2CO_3), sastojina "lukšije" dobivena izlučivanjem pepela drva vodom i isparivanjem dobivene otopine do suhog stanja; služi za dobivanje drugih soli kalija, zatim u proizvodnji kalijskog stakla i mekih sapuna.

Franzoni je 1764. poduzeo mjere za smanjenje cijelog Velebita. To je iste godine sa svoja tri pomoćnika izvršio inženjerski major pl. *Pierker* koji je već 1765. izradio i odgovarajuću kartu. Na karti su ucrtani postojeći putovi, staze, vlake, naselja i glavni šumski reviri kao i putovi i vlake koje bi trebalo izvesti radi racionalne eksploatacije šume. Na njoj su označena naselja: Senj, Sv. Juraj, Jablanac, Prizna, Cesarica i Karlobag, u podvelebitskom primorju, Oltari, Staništa, Kućišta, Dabri i Baške Oštarije, u višem dijelu velebitske primorske padine, te Krasno, Kosinj, Bakovac, Pazarišta, Bužim i Brušane, na ličkoj padini. Na karti se jasno vidi da ne postoji uzdužna cesta uz more, već samo poprečni putovi, staze i vlake koji su povezivali pojedina naselja ili šumske revire s lukama i lučicama u priobalju. Zbog njihova vrlo lošeg stanja (za vrijeme kiša ili zimi jedva se i pješice prolazilo, tako da se drvo nije moglo izvlačiti do luka), 1762. zabranjen je izvoz građe iz velebitskih šuma dok se ne poprave postojeći, odnosno izvedu novi putovi i vlake do mora.

Zatim je Franzoni izvršio podjelu šuma šireg područja Velebita na tri pukovnije: Ličku, Otočku i Ogulinsku, i sastavio prvi šumarski red za njihovo upravljanje. Na nižoj, provedbenoj razini *Pierker* je šumsku površinu svake pukovnije podijelio na 12 distrikata, te posebno za Podgorje i Senjsku dragu, i označio njihove revire. Svaka od pukovnija imala je posebnu šumsku upravu (nadgledništvo), od kojih je sjedište uprave za Ličku bilo u Baškim Oštarijama, a za Otočku u Krasnom Polju.

Sredinom šezdesetih godina 18. stoljeća sastavljen je plan izrade glavnih putova i vlaka u Otočkoj i Ličkoj županiji za izvlačenje drva iz velebitskih šuma. U Otočkoj je pukovniji prvi takav put trebao je ići iz Crnog padeža (Štirovača, oko 1 100 m n.v.) ispod Ljuljevačkog bila (1 512 m n.v.) do luke Rakovica jugoistočno od Jablanca. Drugi bi išao iz Gornjeg Kosinja podno Kozjaka (1 629 m n.v.) kroz Mirovo i Kačaricu te Stiničku dragu do luke Stinica sjeverno od Jablanca, treći iz Donjeg Kosinja, preko udolinske zone Goljaka, Krasnog Polja i oltarskog prijevoja do Sv. Jurja, a četvrti iz Gackog polja preko Vratnika i Senjske drage do Senja. Također je predložena obnova stare

vlake do Lukova i izgradnja novog puta iz Konjske drage, u Kosinju, do Krasnog Polja (priključak na put prema senjskoj luci).

U Ličkoj pukovniji tom je prilikom predviđena gradnja puta od prijevoja Samar (1 175 m n.v.) u južnom Velebitu iznad Rizvanuše (u Srednjoj Lici) preko poprečnog niza udolina podno Paleža, Jelove ruje i Malog Stolca na Korito i luku Kovačica (? vjerojatno Devčić-Draga) te rekonstrukcija ceste Gospić - Karlobag. Naime, zbog postojanja 18 oštrih zavoja koji su onemogućavali vožnju građe dulje od 5 hvati (9,5 metara) tadašnja *Stara Karolina*, izgrađena 1750.-1754. nije zadovoljavala potrebe prijevoza građe za jarbole i brodove, pa je, kako je već prethodno navedeno, 1784.-1786. zamijenjena rekonstruiranom *Terezijanom*. Predviđena je također i obnova starog puta od vršnog pojasa srednjeg Velebita do Cesarice.

Osim šumskih putova i vlaka (propisane širine od 1,5 hvata, tj. oko 2,85 metra, a na zavojima i više), bilo je predviđeno da se, osim u Senju i Karlobagu, skladišta drva (*Holzdepot*) izgrade i u nekim manjim lukama. Do 1773. takva su skladišta bila izgrađena u Jablancu, Sv. Jurju, Velikoj Dragi (D. Klada) i Cesarici.

Činjenica da su na kartama iz početka 20. stoljeća gotovo svi predloženi šumski putovi i vlake iz šezdesetih godina 18. stoljeća i ucrtani, svjedoči da je do kraja 19. stoljeća glavovina tih vicinalnih prometnica i izgrađena. Time je uz prethodno izgrađene tvrde ceste prometna mreža Velebita do početka ovog stoljeća uvelike proširena i upotpunjena sekundarnim, šumskim putovima.

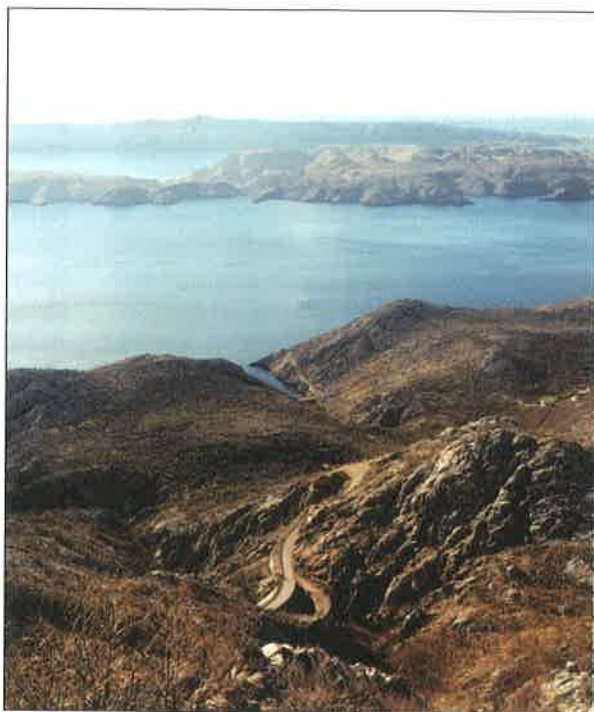
PROMETNA VALORIZACIJA VELEBITA U 20. STOLJEĆU

Izgradnja glavnih prometnica

Nakon izgradnje podgorske makadamske ceste između Sv. Jurja i Karlobaga 1877. godine, koja je bila posljednja izgrađena velebitska cesta u 19. stoljeću, gradnja sljedeće prometnice preko Velebita pristupilo se tek pred prvi svjetski rat. To je bila trasa od Obrovca preko prijevoja Prezid (778 m n.v.) do Gračaca, koja je završena 1913. godine.

U međuratnom razdoblju prometna mreža šireg područja Velebita dopunjena je trasom Ličke željezničke pruge koja predstavlja kvalitativnu novost prema cestovnim prometnicama. Inicijativa za izgradnju željezničkog spoja preko Like s Dalmacijom pokrenuta je nakon razvojačenja Krajine 1873. godine, gradnja pruge započela je 1912., a potpuno je završena krajem 1924. godine. Njezina se trasa približava velebitskoj kontinentskoj padini kod Metka (14 km jugoistočno od Gospića), prolazi podnožjem južnog i padinom jugoistočnog Velebita od koje se donekle udaljuje južno od Ličkih vrata, kod Otrića, na ulazu u gornjozrmanjsku udolinu⁷. Pritom pruga prelazi preko prijevoja Malovan (794 m n.v.), između jugoistočnoga Velebita i glogovskog pobrđa u sastavu orografskog sustava Plješevice, koji je poslije malokapelskog Rudopolja (826 m n.v.) najviši prijevoj na relaciji Oštarije - Knin. Ta "velebitska dionica" od Metka do Zrmanje duga je 61 kilometar, a na njoj se ukupno nalazi 11 željezničkih postaja, od kojih je značajniji Gračac i, donekle, Lovinac.

Poslije završetka prvoga svjetskog rata razmjerno dugo nema nagovještaja o gradnji novih prometnica preko Velebita i oko njega. Tek na početku tridesetih godina, zbog potrebe neposrednijega povezivanja Primorja i Dalmacije, između ostaloga i zbog otvaranja tog dijela jadranskog priobalja za turistički razvoj, počinje se probijati inicijalna trasa ceste između Karlobaga i Obrovca. Zbog strmog nagiba i nepovoljnih morfoloških obilježja primorske



Fot. 8. Preklapanje modernizirane, suvremene državne ceste Gospić - Karlobag s trasom stare prometnice (rekonstruirane Terezijane) na primorskoj padini srednjeg Velebita
Snimio: K. Josipović

padine južnoga Velebita, poprečno raščlanjene usporednim nizovima intenzivno okršanih kosa i suhih draga, njezina izgradnja nesumnjiv je građevinski pothvat. Dionica ceste između Karlobaga i Mandaline južno od Barić Drage (na području Savske banovine) završena je 1938. a dionica između Mandaline i Obrovca (u Primorskoj banovini) 1939. godine. Time je napokon omogućeno cestovno povezivanje podgorskih naselja južno od Karlobaga, s kojima se i između kojih se stoljećima promet odvijao isključivo morskim putem.

Posljednja faza razvoja prometnog sustava u širem području Velebita odnosi se na osuvremenjavanje makadamskih prometnica od sredine pedesetih godina. U okviru toga najprije su asfaltirane tada najfrekventnije dionice na osnovnom smjeru prometnog povezivanja unutrašnjost - more; *Jozefina* između Žute Lokve i Senja te sjeverni dio magistralne ceste kroz zapadnu Liku između Gospića i Žute Lokve. Do najvećeg zamaha u modernizaciji

⁷ Prilikom gradnje dionice pruge između Gračaca i Cerovca (građene između 1912. i 1920. godine), na sjeveroistočnoj padini Crnopca (1 403 m n.v.) oko 4 km jugoistočno od Gračaca 1913. godine otkrivene su tzv. Cerovačke pećine - Donja, Srednja i Gornja. Ukupna dužina špiljskih hodnika Donje i Gornje Cerovačke, koje su prema mjerodavnom mišljenju najljepše, znanstveno najzanimljivije i turistički najvrednije špilje u Hrvatskoj, iznosi oko 3 600 metara (od čega je elektrificirano i za turistički obilazak uređeno oko 1 700 metara). Od 1961. zaštićene su kao geološki spomenik prirode.

velebitskih cesta došlo je međutim krajem šezdesetih godina kada su asfaltirane jadranska magistrala, regionalna cesta Gospić - Karlobag i dionica nove, tzv. *Ličke magistralne ceste* Gračac - Obrovac. Sedamdesetih godina osuvremenjen je i južni dio ličke podvelebitske ceste Gospić - Medak - Lovinac - Gračac, te asfaltirana Jozefina na cijeloj njezinoj trasi. Ta osnovna mreža moderniziranih magistralnih i regionalnih cesta (prema suvremenoj kategorizaciji državnih i županijskih cesta) u osamdesetim je godinama dopunjena specifično važnim (šumarstvo, turizam) regionalnim (odnosno županijskim) cestama; Sv. Juraj - Oltari - Krasno Polje - Štirovača, te Gospić (Perušić) - Klanac - Donje Pazarište - Mala Plana, dionicama buduće dijagonalne transvelebitske prometnice. Njima treba dodati i niz osuvremenjenih lokalnih prometnica u podnožju, odnosno na velebitkim padinama, od kojih neke po svom stvarnom i pogotovo perspektivnom značenju zaslužuju prekategoriizaciju u viši rang cesta, kao što su primjerice: Krš - Gornji Kosinj - Bakovac - Kosinjski - Mrkvište - Jablanac, odnosno Perušić - Klanac - Kosinjski - Bakovac - Štirovača - Jablanac.

Naposlijetku treba još spomenuti i aktualni, do sada najveći građevinsko-tehnički zahvat u sklopu prometne valorizacije Velebita, izgradnju tzv. *Jadranske auto-ceste* kroz zapadnu Liku (Žuta Lokva - Otočac - Gospić - Sv. Rok) i prokopavanje tunela *Sv. Rok* kroz hrbat južnog Velebita. Završetkom izgradnje te prometnice dosadašnji nepovoljan utjecaj velebitske reljefne barijere za odvijanje prometa bit će znatno smanjen, što će omogućiti mnogo bolje povezanost hrvatskoga sjevera i juga.

Izgradnja šumskih prometnica u 20. stoljeću

Opći uvjeti društveno-gospodarskoga razvoja od razvojačenja Vojne krajine, obilježeni sporom gospodarsko-socijalnom tranzicijom (poljoprivreda - nepoljoprivredne djelatnosti) i periodičnim krizama (1873.-1875. i 1929.-1932.), uključujući i dva svjetska rata, utjecali su na neznatan razvoj šumskih prometnica na Velebitu do završetka drugoga svjetskog rata.

To je utjecalo da su osim razmjerno brojnih dobro uhodanih staza koje su preko velebitskih prijevoja povezivale Primorje i Liku, uoči drugoga svjetskog rata postojali uglavnom iz vojnokrajiskog razdoblja naslijeđeni šumski putovi i vlake za izvlačenje drvene građe iz pojedinih šumskih revira. Jedan od takvih putova išao je iz Pazarišta, podno kontinentske padine Velebita u Srednjoj Lici (od Bakovca preko Jasenovca ili Tisovačkog potoka na Padešku kosu pa na Petrašicu) za Štirovaču u srednjem Velebitu gdje je od 1866. godine postojala parna pilana. Nešto bolji put između pazariške mikroregije i Štirovače vodio je iz Velike Plane preko Bijelih greda na Padešku kosu, gdje se spajao na put iz Bakovca. Pritom treba napomenuti da su, osim šumarstva, stanovnici tog dijela Srednje Like štirovačku udolinu tradicionalno koristili i kao gornjački prostor za transhumantno stočarstvo te za sjenokošu na šumskim krčevinama (Jovanovića padež, Borovac padež, Crni padež . . .).

Pregled šumskih putova i cesta iz 1940. godine pokazuje da su u srednjem Velebitu tada postojali sljedeći slični putovi: Petrašica - Debeljak (7 km), Klimenta - Debeljačka cesta (2 km), Borovac-Padež - Klepina duliba (3 km), Jasenovačko brdo - Kalanjeva ruja - Blatina (7 km), Blatina - Jasenova Kosa - Alaginac - Stupačinovo - B. Oštarije (15 km) i B. Oštarije - Bužimsko bilo - Grgin breg - Jadovno-Trnovac (12 km). Osim njih bilo je i nekoliko slabijih putova koji su služili za pješake i stoku ali nisu zadovoljavali ni elementarne uvjete za kolni promet. Izuzev spomenutog puta Pazarišta - Štirovača koji se u štirovačkoj udolini vezao na cestu Jablanac - Štirovača (izgrađenu 1876. godine) nije postojala ni jedna šumska cesta koja bi cijelom svojom dužinom povezivala postojeća disperzna naselja u vršnom pojasu ili padinama Velebita.

Neposredno poslije drugoga svjetskog rata, od 1947. godine, i na Velebitu je počela velika eksploatacija šuma i izvoz drvene mase da bi se stekla devizna podloga za gradnju kapitalnih industrijskih objekata. To je nalagalo potrebu hitne izgradnje šumskih putova zbog otpreme oblovine do primorskih luka ili željezničkih stanica u Lici. Stoga se pristupilo intenzivnoj

gradnji prometnica do ranije nedostupnih šumskih revira. Kako je Velebit najširi (u poprečnom presjeku oko 30 kilometara) i reljefno najraščlanjeniji (paralelizam grebenskih nizova i udolina - duliba) u svom sjevernom dijelu, u tom je dijelu planinskog niza izgrađen najveći broj šumskih prometnica. Tako je samo na području šumarije Krasno u razdoblju 1948.-1967. izgrađeno oko 100 kilometara šumskih putova čija je kronologija izgradnje prikazana u prilogu rada. Takva je dinamika izgradnje utjecala da je do kraja šezdesetih godina na Velebitu bilo izgrađeno oko 450 kilometara šumskih cesta od čega 236 km na području šumskog gospodarstva Gospić, a 208 km na području šumskog gospodarstva Senj. Glavnina te mreže šumskih cesta izgrađena je, dakle, u sjevernom i srednjem Velebitu, dok je na južnom, gdje su šumske površine mnogo manje i šuma lošija, bilo tek oko 50 kilometara putova.

Veliki napredak u povezivanju vršnog pojasa Velebita postignut je od kraja pedesetih do sredine šezdesetih godina. Najprije je 1959. spojena štirovačka cesta (od križišta na Mrkvištu do Težakovca, južno od Klepine dulibe) s uzdužnom dionicom što povezuje viša naselja primorske padine i vršni pojas srednjeg Velebita: Sušanjanj Cesarički - Ravni Dabar - Položine - Težakovac. Zatim je 1965. završena gradnja ceste od Vratnika duž Senjskog bila do Klanca gdje se spaja na poprečnu cestu Krasno Polje - Oltari. Time je po prvi puta ostvarena cestovna veza između vratničkoga prijevoja na sjeveru i Oštarijskih vrata na jugu. Dužina te uzdužne prometnice je 95 kilometara. Osim nje postoji još jedna kraća uzdužna šumska cesta što povezuje sjeverni i srednji Velebit, tzv. *Zavižanska cesta*, koja polazi od Sv. Jurja te preko Oltara i Krasanske dulibe, podno Vučjaka (planinarski dom na Zavižanu!) preko Lomske dulibe produžuje do spoja na cestu Krasno Polje - Štirovača. Trasa njezine zavižanska dionice, između Velikog Zavižana (1 677 m n.v.) i Pivčevca (1 676 m n.v.), prolazi na visini oko 1 540 m n.m., po čemu je to najviša planinska cesta u Hrvatskoj.

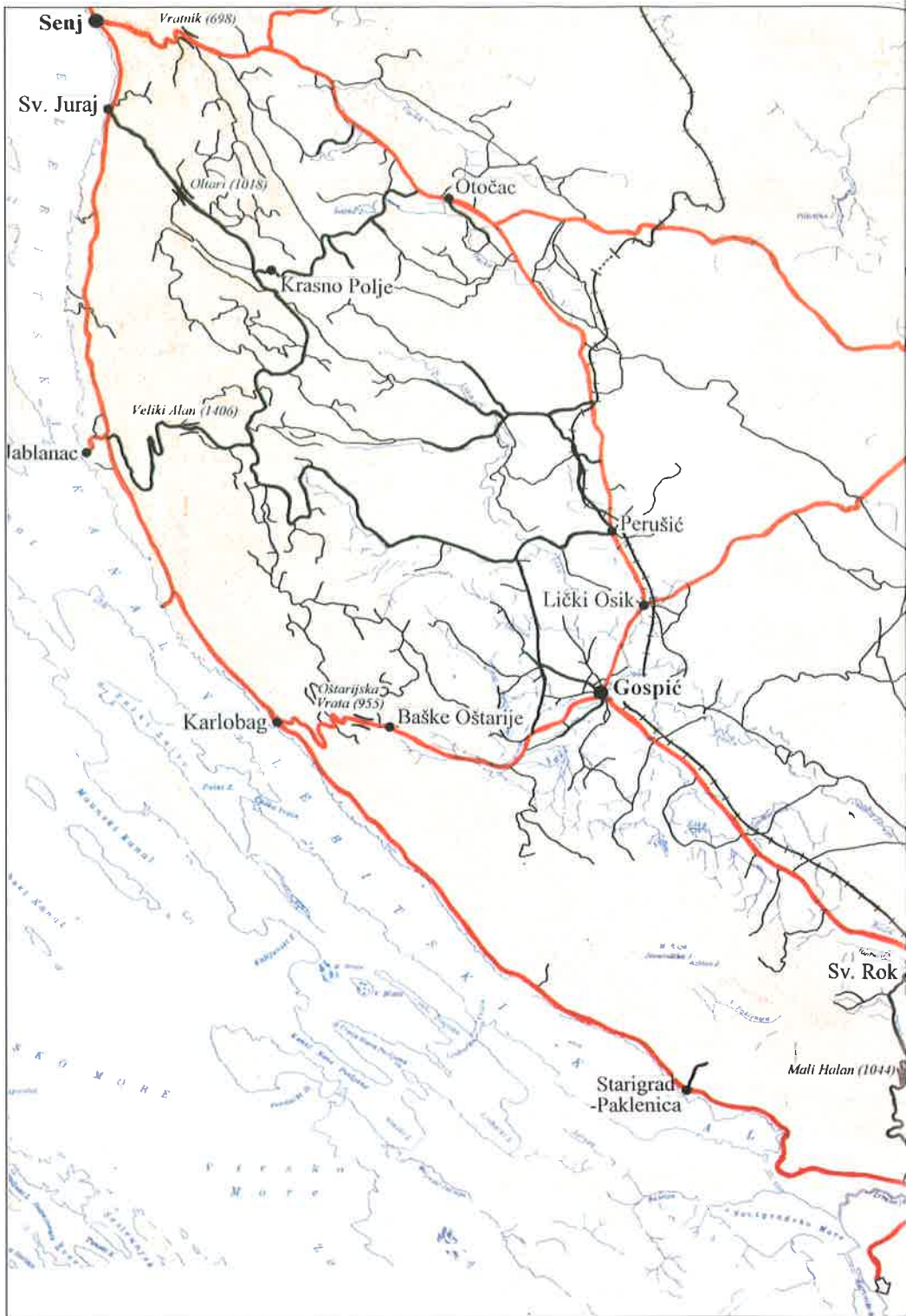
Osim nabrojenih, postoje i druge manje šumske ceste građene prije ili poslije spomenutih, kao odvojci do pojedinih šumskih revira

ili predjela. Na Velebitu su također još sačuvani mnogobrojni nogostupi i stočarske staze iz razdoblja gušće naseljenosti planine i prevlasti tradicionalnog gospodarstva kada se njima dolazilo do ljetnih stanova unutar šumskih krčevina, ograđenih oranica, košanica i livada odnosno šumskih predjela. Pješačke staze i nogostupi na odgovarajućim trasama danas se uglavnom koriste kao planinarske staze. Među njima posebno mjesto i značenje ima tzv. *Premužičeva staza*, izgrađena između 1930. i 1933. godine, koja omogućuje prohod kroz najprivlačnije predjele sjevernoga i srednjeg Velebita. Dugačka je oko 50 kilometara a široka oko 1,20 metara. Trasa joj prolazi prosječnom visinom od oko 1 500 m n.m. i na nju se vežu brojni poprečni putovi i staze s ličke i primorske strane.

SUVREMENO STANJE VELEBITSKIH PROMETNICA

Premjerom dužine postojećih prometnica na širem području Velebita (između jadranske obale i brze ceste kroz zapadnu Liku) na topografskim kartama mjerila 1 : 100 000 (listovi: Rab, Gospić, Zadar, Gračac i Drvar) došlo se do približno točnog podatka o ukupnoj dužini velebitskih cesta od oko 1 300 kilometara. Od toga, oko 430 kilometara ili 33,1 % od ukupne dužine cestovne mreže čine brze i ostale državne ceste na magistralnim smjerovima duž njegove primorske (*Jadranska magistrala*) i ličke strane (*zapadnolička magistrala*) i tri osuvremenjene transvelebitske dionice koje ih poprečno povezuju (preko Vratnika, Oštarijskih vrata i Prezida), dok oko 870 kilometra ili 66,9% od ukupne duljine cesta čine županijske i šumske ceste.

Usporedba razvijenosti cestovne mreže između pojedinih dijelova velebitskog niza pokazuje da najrazvijeniju prometnu mrežu ima sjeverni Velebit (52,6 %) zatim srednji (27,6 %) dok južni i jugoistočni znatno zaostaju (zajedno imaju oko 19,8 % od ukupne duljine velebitskih prometnica). Objektivno uvjetovano zaostajanje u razvijenosti cestovne mreže južnog i jugoistočnog dijela planinskog niza (uži hrbat, manje šumske površine, slabija struktura šume) donekle nadomješta blizina željezničke trase.



Sl. 1. Suvremena prometna mreža na širem području Velebita

ZAKLJUČAK



Izloženi prikaz prometne valorizacije Velebita pokazuje da je u svakoj etapi povijesno-geografskog razvoja taj planinski niz prometno-geografski vrednovan u skladu s temeljnim obilježjima društveno-gospodarskog razvoja odnosno vremena. Uz trajnu funkciju reljefne barijere između vodećih žarišta razvoja na primorskom pročelju i kontinentskoj unutrašnjosti, koje je preko svojih prijevoja povezivao i povezuje, njegov je vršni pojas stoljećima bio ljetno stanište transhumantnih stočara, a padine nepresušno izvorište drvene sirovine. Tim potrebama i ciljevima bila je podređena i gradnja velebitskih prometnica.

U njegovu prometnom vrednovanju ključno značenje imaju tri etape povijesno-geografskog razvoja: antičko-rimsko (izgradnja inicijalnih cestovnih prometnica), vojno-krajiško (izgradnja mreže tvrdih, kasnije makadamskih - "bijelih" te šumskih cesta) i recentno razdoblje, od pedesetih do sedamdesetih godina našega stoljeća (rekonstrukcija i modernizacija cestovne mreže).

Zaštita Velebita kao svjetskog rezervata biosfere (UNESCO, 1978.) i hrvatskoga parka prirode (Sabor, 1981.) kao i pripreme da se uz Nacionalni park Paklenicu u njegovu južnom dijelu u tu kategoriju uvrsti i vršni pojas sjevernoga i srednjeg dijela planinskoga niza (Prostorni plan RH 1989., Strategija prostornog uređenja, 1997., Program prostornog uređenja RH, 1998.), upućuje da se ta najveća i najprivlačnija nacionalna planina nalazi pred novom etapom društveno-gospodarske valorizacije. Njome će, izvjesno je, iskorištavanje šumskog bogatstva biti podređeno interesima zaštite i očuvanja ekološkog sklada, a iznimno prirodno i značajno tradicijsko-kulturno nasljeđe Velebita bit će uključeno u turističku ponudu Hrvatske.

Jedna od bitnih pretpostavki za takvo njegovo vrednovanje nesumnjivo je i tome primjerena prometna mreža odnosno komunikacijski sustav. Njzinu okosnicu čine postojeće podvelebitske i transvelebitske državne i županijske ceste. No potpunije turističko vrednovanje vršnog pojasa sjevernoga i srednjeg Velebita nezamislivo je bez modernizacije poprečne makadamske ceste Jablanac - Veliki Alan - Štirovača - Kosinj, odnosno Pazarišta), kao i uzdužne velebitske ceste Vratnik - Baške Oštarije. Njihovo će osuvremenjivanje, razumljivo, doći u obzir tek nakon dovršetka nacionalnog prometnog koridora kroz zapadnu Liku koji će, uz ostalo, i bitno pridonijeti prometnoj dostupnosti njegovih izuzetnih prirodnih znamenitosti tranzitnim posjetiteljima.

**PRILOG: KRONOLOŠKI PREGLED
GRADNJE VELEBITSKIH CESTA**

Vrijeme grad. Naziv - Relac. - Duž. - Vrsta grad.

A) 18. i 19. stoljeće

- 1730.-1735. (?) Put Gospić - Oštarije - Karlobag
1750.-1754. *Stara Karolina*: Gospić - Oštarije
- Karlobag
1775.-1779. *Jozefina*: Karlovac - Žuta Lokva -
Vratnik - Senj (100 km)
1783.-1784. Senj - Sv. Juraj (10 km)
do 1786. Sv. Juraj - Jablanac (31 km)
1784.-1786. *Terezijana*: Gospić - Oštarije -
Karlobag (33 km)
1785.-1789. *Dalmatinska cesta*: Žuta Lokva -
Gospić - Gračac - Zrmanja -
Pađene (159 km)
-1787. Rekonstrukcija dijela *Jozefine*:
Vratnik - Oštro - Sv. Križ
1825.-1832. Obrovac - Mali Alan - Sv. Rok - Stara
pošta (44 km)
-1835. Rekonstrukcija ceste Senj - Sv. Juraj
(10 km)
1830.1840. Rekonstrukcija *Dalmatinske ceste*:
Gospić - Gračac - Popina (115 km)
1833.-1845. *Nova Jozefina*: Senj - Vratnik - Žuta
Lokva - Vrh Kapele (51 km)
1844.-1851. Rekonstrukcija ceste: Gospić - Ošta-
rije - Karlobag (42 km)
do 1876. Jablanac - Veliki Alan - Štirovača
(32 km)
do 1877. Sv. Juraj - Karlobag (56 km)

B) 20. stoljeće

- do 1913. Obrovac - Prezid - Gračac (25 km)
do 1939. Karlobag - Obrovac (75 km)
1950.-1951. Šumska cesta u sjev. Velebitu: Pano-
ga - Lomska duliba (7 km)
1950.-1951. Šumska cesta u sjev. Velebitu: Le-
dena draga - Begovača (6,5 km)
-1951. Šum. c. (odvojak) u sjev. Velebitu:
Abelovac - Ledena draga (3 km)
-1951. Šumska cesta u sjev. Velebitu: Oltari
- Rakita (3 km)
1948.-1953. Šumska cesta u sjev. Velebitu: Apa-
tišan - Bevandinica (9 km)
1951.-1954. Šumska cesta u sjev. Velebitu: Klan-
nac-Jagodovac (12 km)

- oko 1955. Šumska cesta u sjev. Velebitu: odvo-
jak za Goljak (3,5 km)
oko 1955. Šumska cesta u sjev. Velebitu: Vrat-
nik - Jagodovac
-1956. Šumska cesta u sjev. Velebitu: pri-
ključak na Rajinac
-1957. Šumska cesta u sjev. Velebitu:
Raskrižje - Krasno (5 km)
-1959. Šumska cesta u sred. Velebitu: Kle-
pina duliba - Položina
-1960. Šumska cesta - vlaka u sjev. Velebitu:
Lemić dolac (4 km)
1954.-1960. Rekonstrukc. i asfalt. *Jozefine*: Senj
- Vratnik - Žuta Lokva (43 km)
do 1961. Šum. c. u sjev. Vel.: Oltari - Krasan-
ska duliba - Zavižan (16 km)
1961. Šum. cesta u sjev. Velebitu: odvojak
za Jezera
1962. Šumska cesta u sjev. Velebitu: odvo-
jak za Lom
1962. Šumska cesta u sjev. Velebitu: odvo-
jak za Vučjak (2,5 km)
1955.-1963. Šumska cesta u sjev. Velebitu: Oltari
- Lomska duliba (22 km)
do 1963. Šum. c. u sjev. Velebitu: Zavižan -
Lomska duliba - spoj za Krasno
1963. Šumska cesta u sjev. Velebitu:
odvojak za Abez
do 1965. Šum. c. u sjev. Velebitu: Vratnik -
Jelovac - spoj za Krasno (18 km)
do 1965. Šumska cesta u sjev. Velebitu: za
Turinski Krč (1,5 km)
do 1966. Šumska cesta u sjev. Velebitu:
odvojak za Jakovljevu vlak
do 1967. Šumska cesta u sjev. Velebitu: Dun-
dović Mirevo - Tuderevo - Veliki
Lubenovac (6 km)
do 1967. Šumska cesta u sjev. Velebitu: odvo-
jak do šume Jelovac
1967. Šumska cesta u sjev. Velebitu: odvo-
jak do Vranske drage
1967. Šumska c. u sjev. Velebitu: dvije
vlake u Krasansku dulibu (2,5 km)
1965.-1968. Rekonstr. i asfalt. ceste: Gospić -
Oštarije - Karlobag (34 km)
1968.-1969. Rekonstr. i asfalt. ceste: Gračac - Pre-
zid - Obrovac (25 km)
1968.-1972. Rekonstr. i asfalt. ceste: Senj - Vratnik
- Žuta Lokva (23 km)

LITERATURA I IZVORI:

- Alačević, J. (1950): Građenje željeznica, Zagreb.
- Bralić, J. (1974.-1975.): Velebit, prilozi poznavanju i vrednovanju planine, Senjski zbornik, VI, Senj.
- Frančisković, S. (1965.): Razvoj šumskog gospodarstva u zapadno-hrvatskom visočju od 13. do 19. stoljeća, Anali za šumarstvo JAZU, III, Zagreb.
- Glavičić, A. (1965): Iz prošlosti Senja po doseljenu Hrvata, Senjski zbornik, I, Senj.
- Gušić, B. (1962): Naše Primorje, Historijsko-geografska studija, Pomorski zbornik, I, Zagreb.
- Horvat, R. (1941): Lika i Krbava, Zagreb.
- Karaman, I. (1966-1967): Prilog za povijest Senja i Karlobaga u drugoj polovici XVIII. stoljeća, Historijski zbornik, XIX-XX, Zagreb.
- Karaman, I. (1968): Prilog historiji trgovine između hrvatskog zaleda i sjevernog Jadrana u drugoj polovini 18. stoljeća, Vjesnik historijskog arhiva u Rijeci i Pazinu, Rijeka.
- Kosović, B. (1914): Prvi šumarski stručni opis i nacrt šuma na Velebitu i Velikoj Kapeli, Šumarski list, 1-9 i 12, Zagreb.
- Kovačević, J. (1915): Velebit i njegovo primorje u okolici Karlobaga u gospodarskom svjetlu, Gospodarski list, 75, Zagreb.
- Lapaine, V. (1892): Stare ceste, Viesti društva inženira i arhitekata, 2, Zagreb.
- Lamer, S. (1975): Trideset godina izgradnje cesta i mostova u Jugoslaviji (1945 -1975), Ceste i mostovi u Hrvatskoj, monografija, Zagreb.
- Pavičić, S. (1968): Senj u svojem naselnom i društvenom razvoju od 10. stoljeća do turskog prodora, Senjski zbornik, III, Senj.
- Pejnović, D. (1993): Utjecaj prometnog sustava na socijalno-gospodarski razvoj i organizaciju prostora Ličke regije, Geografski glasnik, 55, Zagreb.
- Pejnović, D. (1994): Regionalna struktura Like, doktorska disertacija, Prirodoslovno-matematički fakultet, Zagreb.
- Perc, A. (1993): Od Karlobaga cestom do granice Primorske banovine, Tehnički list, 13 i 14, Zagreb.
- Poljak, J. (1940): Srednjim Velebitom, Lički kalendar za 1940. godinu, Zagreb.
- Poljak, Ž. (1969): Velebit, Zagreb.
- Rogić, P. (1965): Naseljenost velebitsko-primorske padine kroz historiju, Senjski zbornik, I, Senj.
- Rogić, V. (1956): Razlike pejzaža velebitskih padina, Geografski glasnik, 18, Zagreb.
- Rogić, V. (1957): Velebitska primorska padina, Geografski glasnik, 19, Zagreb.
- Roglić, J. (1975): Povijesni osvrt na gradnju cesta, Ceste i mostovi u Hrvatskoj, monografija, Zagreb.
- Roglić, J. (1983): Biljni pokrov na kršu u svjetlu razvojnih etapa, Zbornik radova povodom jubileja akademika Pavla Fukareka, Radovi, knj. LXXII, ANU Bosne i Hercegovine, Sarajevo.
- Rukavina, A. (1969-1970): Privreda ličke i primorske strane Velebita, Senjski zbornik, IV, Senj.
- Severinski, V. (1965): Senjske šume i njihova eksploatacija, Senjski zbornik, I, Senj.
- Severinski, V. (1967-1968): Gospodarenje sjeverno-velebitskim šumama u prošlosti i danas, povodom 200-godišnjice šumarije Krasno, Senjski zbornik, III, Senj.
- Szavitz-Nossan, S. (1969-1970): Ceste Karlovac - Senj od najstarijih vremena do sredine XIX. stoljeća, Senjski zbornik, IV, Senj.
- Szavitz-Nossan, S. (1971-1973): Stare ceste Gospić - Brušane - Baške Oštarije - Karlobag u XVIII. i XIX. stoljeću, Senjski zbornik, V, Senj.
- Zaninović, M. (1984): Stanovništvo velebitskog Podgorja u antici, Senjski zbornik, 10-11, Zagreb.