Duško Katnić

OGULINSKI KOLNI PUT

Duško Katnić
samostalni istraživač
HR 51260 Crikvenica
dusko.katnic@gmail.com

UDK 908(497.5Novi Vinodolski)
Esej

Autor donosi povijesno-putopisnu crticu o jednoj zaboravljenoj cesti u okolici Novog Vinodolskog. Pretpostavlja da se radi o primorskom dijelu trase staroga kolnog puta koji je povezivao obalu između Povila i Klenovice (Tepli Porat i Mala Draga) s pilanom u Mošunama u brdskom području Male Kapele. U radu je opisano zatečeno stanje oko poluotoka Velesa. Na tom se području nalazi više cesta građenih od kraja 18. do polovice 20. stoljeća. Rad je pisan u slobodnoj formi kao terenska bilješka autora koji već desetljećima pješači Vinodolom i njegovim zaleđem bilježeći kratke zapise o tradicionalnoj arhitekturi.

Ključne riječi: *povijesne ceste, poluotok Veles, Mala Draga, Tepli Porat, Žrnovnica, Povile, Klenovica*

Sredina je listopada. Dan 13., nedjelja. Stojimo na križanju cesta. Ispod nas je Veles, za one slabije upućene u zemljopis ovog dijela Hrvatskog primorja, Veles je poluotok. Tko mu je podario taj drevni naziv, ne zna se. Ima li kakvih podudarnosti između slavenske mitologije i ovoga bezvodnog i negostoljubivog kamenjara, teško je reći jer o tome nismo pronašli podatke.

Promet brza u oba smjera. Ponetko se upućuje lokalnom cestom prema sjeveru, prema Ledenicama. Cesta je to izgrađena davno i više puta modificirana, a naposljetku je konačno i asfaltirana. Uskoro ćemo se i mi uputiti u tom smjeru, i to autom, a onda i pješice. Ali da još što napišem o Velesu. Dakle, taj bezvodni krševiti poluotok i nije baš tako nezanimljiv. Po njemu su se ispružile stare ceste, a kroz njega je potegnut i vodovod u smjeru Novoga, Crikvenice i okolnih mjesta. Za koju godinu bit će i 100. obljetnica

ovog vodovoda. Koliko je vode iz zaljeva Vela Draga prohujalo kroz metalne cijevi još od 1932. godine i koliko žednih usta ovisi o ovoj vodi? Više nitko i ne misli na bunare, danas već upitne čistoće, jer voda je iz Žrnovnice jedina, najbolja i bez nje više nitko ne može živjeti na području ovih dvaju gradova.

Cesta koju je inženjer Josip Filip Vukasović (Ličko Petrovo Selo, 1755. – Beč, 1809.) provukao kroz Veles još je i danas ovdje, iako malo tko prolazi njome. Vukasović, graditelj cesta[1], očito nije bio u stanju s tehnologijom 18. stoljeća probiti cestu po današnjoj trasi iznad Male Drage pa ju je provukao kroz Veles, najprije se oštro spuštajući, a kasnije još oštrije izdižući, da bi cesta pristigla u naselje Kalanji podijelivši ga na Gornje i Donje Kalanje. Vukasovićeva cesta, na trasi današnje Jadranske magistrale, u nekoliko zavoja pristiže do Klenovice, a zaklonjena i manje vidljiva cesta bi nas dovela do zaljeva Vela Draga, poznatog još i kao Žrnovnica, s jakim izvorištima vode. U zaljevu je nekad bilo čak devet mlinova i ovamo su dolazili najviše seljaci iz Ledenica i okolice.

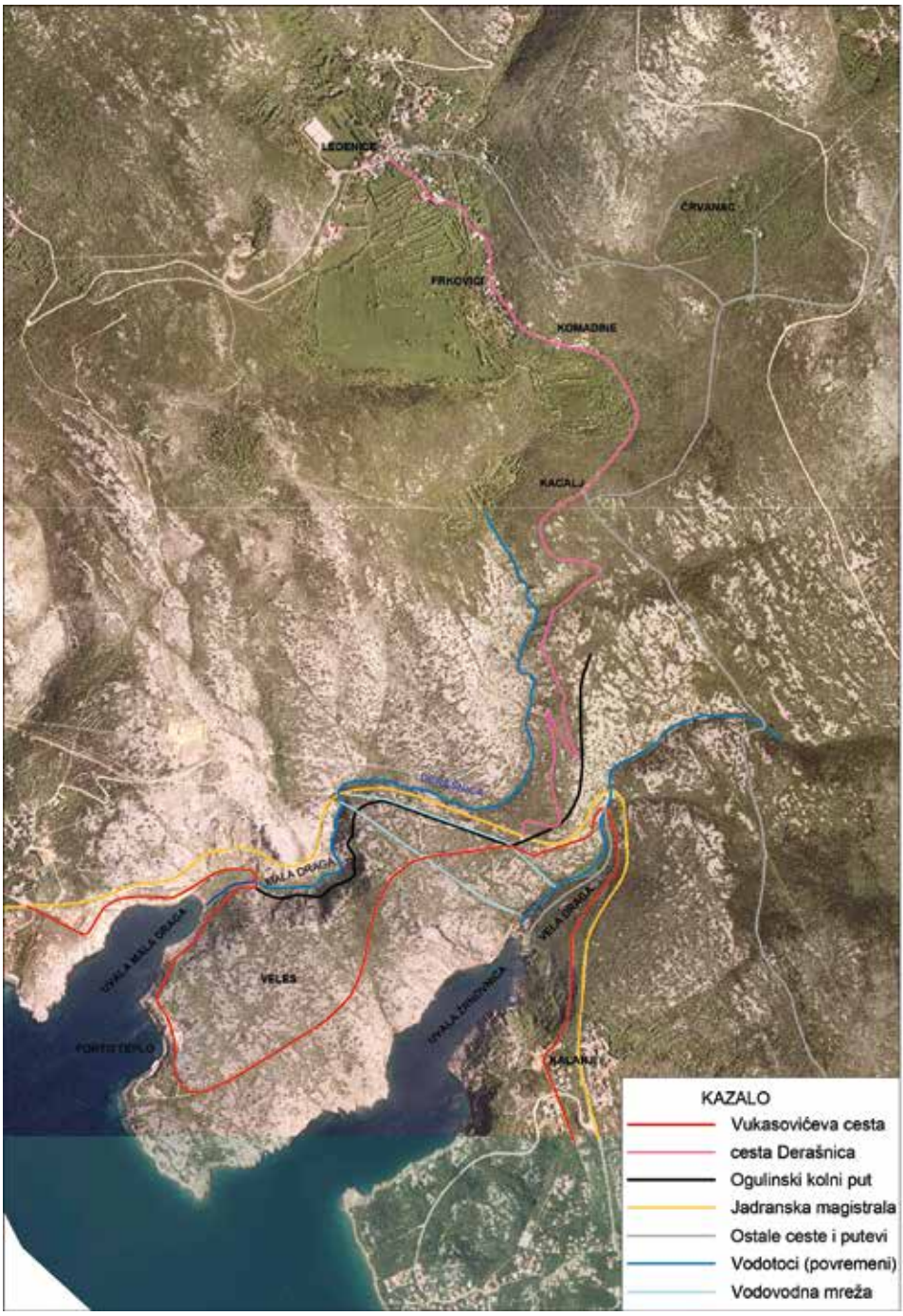
Najzanimljivija je cesta na ovom području stari kolni put kojem je početak u dalekome šumovitom planinskom području, a završetak baš u uvali Mala Draga, a koja će biti predmet ovoga kratkog putopisa. Lokalni stanovnici nazvali su je Ogulinska cesta, iako je Ogulinska cesta zapravo cesta Rudolfina.2 Ovaj stari kolni put, koji zbunjuje svojim imenom, također dotiče cestu Rudolfinu, iako bi trebalo biti obratno jer je cesta Rudolfina stotinu godina mlađa od „našega“ kolnog puta.

Već smo dan ranije, u subotu, stajali na istome mjestu, dakle, na križanju cesta iznad Velesa i promatrali u bjeličastom kamenjaru moguće obrise zagonetnog puta. Nismo puno vidjeli, ali satelitska snimka nepogrešivo pokazuje sliku koju namjeravamo u stvarnosti otkriti i istražiti. Dan je bio onakav kakav se očekuje u prvoj polovici listopada – sunčan, jasan, s dalekim vidicima, mirisom jeseni i povjetarcem koji ublažuje vrućinu dana. Zapazivši konture starog puta, već se sljedećeg dana upućujemo na isto mjesto.

Iz dijela Povila, koje se naziva Dugno, spušta se Vukasovićeva cesta na dno zaljeva Mala Draga i, obilazeći Veles, pristiže u blizinu današnje magistralne

1 Vukasović je kao iskusni vojni inženjer projektirao i vodio izgradnju niza prometnica: 1783. godine gradio je cestu Senj – Sveti Juraj, 1783. – 1784. Senj – Novi Vinodolski, 1785. godine uredio je gradsku luku u Senju (1790. – 1792. vodio njezino proširenje), 1785. – 1786. regulirao potok od Senja do Senjske Drage i 1786. godine pod njegovim je vodstvom završena cesta Gospić – Karlobag. Najznačajniji mu je pothvat projektiranje i gradnja Lujzinske ceste (1803. – 1809. nadzirao je gradnju od Rijeke do Netretića), za što je 1809. godine dobio posjed Ribnik – Netretić (Nobilis curia Vukaszoviziana). Umro je od posljedica ranjavanja u bitki kod Wagrama.

2 Rudolfinska cesta (također Rudolfina i Rudolfova cesta), spaja Ogulin s Novim Vinodolskim. Duga je 68 km, a nazvana je po nadvojvodi Rudolfu, sinu cara Franje Josipa I. Građena je 1867.–1874 (brdska dionica od 1871.) kako bi se olakšalo iskorištavanje šuma Velike Kapele; njome se uglavnom prevozila drvna građa. Cestu je trasirao i vodio izgradnju Matija Mažuranić.



Slika 1. Karta područja oko poluotoka Velesa s označenim cestama. (izvor: priredio D. Katnić)

ceste. Nedaleko od magistrale vidljiv je početak ogulinskoga kolnog puta na oko pedeset metara nadmorske visine, gotovo na istom mjestu gdje Vukasovićeva cesta napušta Veles. Međutim, ovdje prije gradnje magistrale nije bilo križanja pa se ogulinski kolni put bez zastajkivanja nastavljao, uzdižući se pravocrtno iz Male Drage, dok Vukasovićeva cesta nakon prolaska uz luku Tepli Porat čini veliki zavoj te, ne uspijevajući izbjeći dugačku strminu, stiže gotovo na isto mjesto kao i kolni put. Oba puta, kolni put, kao i cesta kroz Veles, građeni su gotovo u isto vrijeme, krajem 18. stoljeća.



Slika 2. Pogled na Malu Dragu s punte Dugno. (Izvor: snimio D. Katnić, 2019.)

Ogulinski kolni put iznad Male Drage ima krasne i visoke podzide, neznatno zarušene, s dobro uščuvanim kamenim ogradama i *rigolima*, kojih ima nekoliko. Popločena podloga izuzetno je dobro uščuvana. Taj put prolazi iznad bujičnog potoka Derašnice. Korito su očistili i produbili djelatnici Hrvatskih voda, sve do tunela ispod magistrale. S visinskog dijela kolnog puta opsežan je pogled na Povile, zaljev u Dragi i pročišćeno korito Derašnice sa slikovitim tunelom ispod magistralne ceste obloženim bijelim kamenom. Nakon jakih kiša u zimskom razdoblju, kad u zaljevu izostaje snažna buka s magistralne ceste, odjekuju šumovi sa svih strana. To je zvuk mnogih izvora koji se ulijevaju u zaljev Mala Draga. Tad se napuni i korito Derašnice, a pojavljuju se i izvori koji formiraju kratak, ali obilan potočić. U samom zaljevu pojavljuju se slikoviti vrtložni izvori s morskog dna.



Slika 3. Kolni put i korito Derašnice u Maloj Dragi. (Izvor: snimio D. Katnić, 2019.)



Slika 4. Kolnik u Maloj Dragi. (Izvor: snimio D. Katnić, 2024.)

Kolni put od Male Drage do vrha Velesa već smo prohodali nekoliko puta, iako tad nismo ni slutili da je dio dugačke trase od Mošuna do mora. U svojemu završnom dijelu prije dolaska na Jadransku magistralu iz smjera Male Drage, put je uništen prokopanim kanalom za postavljanje vodovodnih cijevi još 30-ih godina 20. stoljeća. S tim je putom povezana i luka Tepli Porat na rtu Veles. Luka nije ništa toplija od drugih luka, ali mjesto je zaklonjeno od bure, pa je takav naziv i logičan. Danas nema ni približno onakvu važnost kao što je imala u prošlosti kad su u nju pristizala zaprežna kola s drvnom građom te jarbolima obrađivanim u pilani u Mošunama.

Stojimo na križanju magistrale i pokušavamo pronaći zamišljeni cilj daljnjeg kretanja. Odlučujemo se autom odvesti uzbrdo, do trećega velikog zavoja na cesti prema Ledenicama. Cesta se u današnjem žargonu naziva cesta Derašnica. Ima tomu već nekoliko godina kako smo čitav put prohodali od Ledenica preko Velesa do Povila. Pribojavali smo se da će se cijela asfaltirati jer je takva namjera i bila u planu. Pokojni Mile Draginić, matičar iz Ledenica, pričao nam je o toj cesti. Prvobitno je bila namijenjena samo za zaprežna kola. Izgradnjom ceste, stari ogulinski kolni put već je bio napušten. Udobnija, novija cesta zadovoljila je zahtjeve korisnika. Kad je nastupilo razdoblje automobilizma, cesta je pretrpjela promjene zbog potrebe za širinom. Ove je godine završeno i njezino asfaltiranje. Od kamene ograde preostali su samo ostatci. Na svega jednome mjestu zapazili smo skromni ostatak nekadašnjega kamenog zida. Zaustavljamo se. Iza ograde jasno se uočava rubno kamenje. Cesta u prethodnim radovima očito nije samo proširena već je na pojedinim mjestima i podignuta na višu razinu.

Napuštajući asfaltnu cestu iznad Derašnice konačno krećemo pješice do „našega“ kolnog puta. Dolazimo na mjesto odakle možemo krenuti prema dolje ili prema gore. Strelica na kamenu daje nam znak da je možemo slijediti. Međutim, pogled na popločenu podlogu, širinu ceste, rubno kamenje i *mrgilje* zainteresirao nas je te smo se uputili nizbrdo prema jugu slijedeći pogledom, ali i opreznim koracima put koji je nekad morao biti u uzornom stanju. Pitamo se koliko je vremena proteklo od njegova nastanka. Mislimo da ima više od dvije stotine godina. Taj se stari put nije koristio toliko dugo jer je nakon izgradnje ceste za Ledenice, koja se pruža u istom pravcu, uskoro ova dionica kolnog puta bila napuštena. Međutim, neki su se dijelovi koristili još donedavna, no ne za prijevoz trupaca, već za prolaz stoke do Male Drage.

Dok cesta Derašnica ima nekoliko zavoja koji ublažavaju oštru strminu, trasa je starijeg kolnog puta pravocrtna, bez ijednog zavoja. Zaprežna su se kola uspinjala vjerojatno prazna, ali je pravi problem bio u strmom spustu. Trebalo je imati puno iskustva u vožnji nizbrdicom da se izbjegnu moguća izlijetanja. Kolni put nije bio primarno namijenjen za pješake, iako su ga i oni koristili. Stada ovaca, koza, krava i drugih domaćih životinja dovodila su se u zaljev Mala Draga na vodu. Vode je bilo gotovo cijele godine u izobilju.



Slika 5. Popločenje kolnog puta iznad Vele Drage. (Izvor: snimio D. Katnić, 2024.)

U zimi više, a tijekom ljeta u manjoj mjeri, no ipak dovoljno za piće. Pored vode tu je bila i livada sa zasoljenom travom. Sol je nanosila bura zalijevajući valovima travnate površine.

Pitamo se jesu li radovi na gradnji puta bili plaćeni ili nisu. Vjerujemo da jesu, dok je održavanje puta bilo u obliku radne tlake, dakle, besplatno. Vrijeme i neodržavanje učinilo je svoje. Put je djelomično propao. Najviše je oštećena podloga. Rubno kamenje i podzidi još su uglavnom na mjestu pokazujući nam vještinu ondašnjih majstora. Tu i tamo još stoji uspravno poneki *mrgilj*. Nisu bili klesani kao na važnim cestama, ali zadovoljili su postavljene zahtjeve zaštite od pada životinja te su pomagali u magli ili kiši. Širina puta bila je najmanje tri metra. Danas su dvije trećine širine puta „preoteli" grmovi, najviše šmrika. Netko nam je prije nas pomogao pa je podosta šmrika popiljeno. Posao je bio zahtjevan jer se nakon godina i godina neodržavanja puta šmrika zaista pretjerano raširila po putu. Lijeva strana puta kreće se uz rub velike provalije. Dnom te provalije izgrađena je magistralna cesta. Put je otet nemilosrdnoj hrusti uz silan napor. To je bio posao! Hrusta zauzima prostranstvo nazubljenih stijena koje je trebalo odlamati da bi se učinio prosjek. Nakon toga je prosjek podstavljen kamenom, danas posve uglačanim od silnog kretanja i dugotrajnih oborina. Kako je put strm, a usto pravocrtan, stoljećima su bujice razvalile sve što nije bilo učvršćeno. Preostali dio kaldrme, i danas vidljiv, zadržao se na tlu više od

dva stoljeća. Pretpostavljamo da je pravocrtan smjer bio potreban jer su se tim putem često prevozili dugački balvani, jarboli ili obrađena drvena građa. Konačni im je cilj bila luka Teplo. Iz luke je teret brodovima putovao prema krajnjem korisniku. Budući da je građa bila dugačka, zavoji na putu otežavali bi prijevoz. Pretpostavljamo da je građa prednjim dijelom bila na zaprezi koju su vukli vjerojatno volovi ili mule, a zadnji dio obrađenih dugačkih trupaca bio je na nekakvim saonicama ili možda kotačima. Sva ta građa pristizala je iz pilane na Mošunama, gdje je bio i početak Ogulinskoga kolnog puta. Pilana više ne postoji iako je donedavno imala obnovljeni krov. Nedavno je zapaljena i posve izgorjela.



Slika 6. Iznad provalije Vele Drage. (Izvor: snimio D. Katnić, 2024.)

Kad su se u prošlosti jarboli i drvena građa iskrcali u luci Teplo, brojio se mletačk novaci i kirijaši su vjerojatno zadovoljno komentirali kako je Ogulinski put opravdao svoju izgradnju. Mletačko vladanje nad hrvatskim krajevima potrajalo je sve do 1797. godine kad je pod naletom francuske vojske nestalo Mletačke Republike, a njezine je posjede na obali Jadranskog mora otela Austrija. Već 1805. godine Francuzi otimaju posjede Austrijancima. Nakon poraza Napoleona, svi su ti krajevi ponovno dospjeli u sastav Austrije. Kakav je to kontrast na tom komadiću primorskog prostora!

Korak po korak i nastavljamo se spuštati putem koji danas izgleda kao neki nevažan i posve nepotreban put, dapače, još i bezimen. Ogulinski

kolni put koristio se neprestano oko stotinu godina, dok ga iz upotrebe nisu istisnuli prvo cesta Rudolfina, a onda i cesta prema Ledenicama. Spuštajući se tim starim putem koji guta šmrika i drugo raslinje, a rastaču korijeni kadulje i drugih trava, stižemo i do podnožja, do asfaltne ceste. Kako bismo bolje istražili njegovu trasu, vraćamo se po asfaltnoj cesti uzbrdo do našeg automobila te ponovo skrećemo na trasu kolnog puta. Ovog puta slijedimo strelicu na kamenu u suprotnom smjeru, prema gore, u smjeru sjevera. Trasa je i u tom dijelu bez zavoja, a popločenje očuvano samo djelomično, dok su vidici na okolni krajolik neponovljivi.



Slika 7. Kolni put visoko iznad magistrale i usporedno s cestom Derašnica. (Izvor: snimio D. Katnić, 2024.)

Nakon dvadesetak minuta hodanja po pravocrtnoj uzbrdici, put najednom zaokrene udesno. Čudimo se nastaloj promjeni, ali brzo i ustanovimo razlog. Netko se očito umorio i prestao s piljenjem šmrike na mjestu gdje je ona oblikovala cijelu šumu. Put je, naravno, nastavljen i kroz šumu šmrike, ali je pješacima nedostupan. Novoformirani put prešao je na prostor surove hruste. Zamoran i nestabilan hod po škrapama nije dugo trajao i mi se ponovno nađemo na prvobitnom putu koji je sad prolazio kroz borovu šumu. Šuma je nastala početkom 20. stoljeća u vrijeme sveobuhvatnih zahvata pošumljavanja primorskoga krša. Među brojnim doseljenim šumarskim

stručnjacima prednjačio je inženjer Alfons Kauders. Njegov profesionalni rad ostavio je velik trag, a ovdje je osnovao i obitelj te postao crikvenički zet. Njegova supruga Nada, po zanimanju učiteljica, bila je kći Ivana Kostrenčića[3]. Za potrebe pošumljavanja krša trebalo je krhke mladice bora ograditi gromačama radi zaštite od životinja. Tijekom vremena bor se djelovanjem prirodnih zakona nastanio i s onu stranu ograde pa je površina borove šume postala veća od planirane, a s vremenom je zauzela i stari kolni put. Hod kroz hladovinu borova nije dugo trajao. Ubrzo stižemo na mjesto gdje je netko presjekao jedno stablo i njime zakrčio put. Netko nam je tim postupkom želio reći da nam je daljnji prolaz nesiguran, nije pročišćen, pa ga treba zaobići i nastaviti dalje ugaženom stazom. Poslušno, prepoznavši poruku, mi se udaljimo novonastalim prečacem i, gle čuda, nađemo se na putu koji je dovoljno širok ne samo za automobil već i za najveći teretnjak. Brzo ustanovimo da je put i građen za teretna vozila jer je služio za dopremu dijelova za postavljanje stupa dalekovoda. Golem stup dalekovoda nije na ovom prostoru jedini. Gledajući u daljinu, primjećujemo nekoliko velikih, zeleno obojenih stupova. Kasnije uočavamo da je do svakoga takva stupa dalekovoda izgrađena slična pristupna cesta. Na mjestu smo koje bi se u drugim okolnostima nazvao vidikovcem. Sav se pogled prema istoku savršeno ispružio sve do Velebita čiji su vrhovi zaklonjeni snježnobijelim oblacima. Koliko je danas prostor zagađen bukom uvjerili smo se još jednom. Iako udaljeni od glavne prometnice uz more, i dalje smo bili izloženi buci vozila. Stigli smo do točke gdje Ogulinski kolni put ne možemo više pratiti, a niti više znamo u kojem je smjeru nastavljen. Zasigurno nije nekamo meandrirao jer je put, iz već navedenih razloga, trebao biti pravocrtan. Kad smo se već ponadali da smo barem ovdje oslobođeni djelovanja civilizacije od koje smo kratkotrajno pobjegli, zvuk nadolazećeg automobila uvjerio nas je da se, izgleda, više nemamo kamo sakriti. Stižemo na neasfaltiranu cestu koja prema istoku pristiže u Drinak, u Krmpotskom kraju, a prema zapadu završava na mjestu poznatom kao Kacalj, odakle kreće markiran put prema ledeničkoj Gradini. U blizini je zaselak Komadine, dio Ledenica. Stigavši na cestu, vjerovali smo da iza onog usamljenog automobila više neće naići nijedno vozilo, ali prevarili smo se. Najprije su prohujali uz nas tri *bikera*, pa onda još jedan, pa poslije još dva. Odustali smo više od brojenja. Važno nam je bilo da se sklonimo s ceste, da izbjegnemo bliski susret s motociklistima i prašinom koju su iza sebe ostavljali.

Danas smo prohodali dijelom Ogulinskoga kolnog puta. Međutim, vjerujemo da se trasa puta proteže sve do Mošuna i bivše pilane. Veći dio puta prema Maloj Gori prošli smo u našim ranijim šetnjama. Neki dijelovi više

3 Ivan Kostrenčić (Crikvenica, 16. studenog 1844. – Crikvenica, 9. ožujka 1924.), bio je prvi hrvatski profesionalni knjižničar i prvi sveučilišni knjižar.

nisu vidljivi u originalnom izgledu. Pregazile su ih novije ceste, neke šumske, a neke već i asfaltirane. Trasu puta dobro smo uočavali na terenu od Kaclja do iznad Črvanca gdje ga presijeca cesta Stilini – Crno, nakon koje se stari put nastavlja do napuštenog naselja Šaini. Ovdje se opet lijepo vidi isti kolni put sve do ceste Pleteno – Krmpotska Luka, koja ga je presjekla. Nastavlja se u blizini naselja Mataija Draga te prolazi uz nekadašnje naselje Pemperi i izdiže se do makadamske ceste koja od Breza ide prema Krmpotskoj Luci. Na tom području ima nekoliko starih cesta, a jedna je čak i asfaltirana. Stari se put preko asfaltne ceste nastavlja do Male Gore i po današnjoj šumskoj cesti konačno stiže do Mošuna na cesti Breze – Drežnica. Na toj posljednjoj dionici teško je ustanoviti originalnu trasu. Vjerujemo da bi se sustavnijim terenskim pregledom ona mogla utvrditi.

Dok hodamo prema završetku naše današnje šetnje, razmišljamo i dalje o starom putu. Ako su kolni put koristili kirijaši i plaćali cijenu pilani, a naplaćivali od kupca, tko su bili njegovi graditelji i kakva je bila njihova korist? Je li se sastojala samo od mogućnosti prolaska domaćih životinja do uvale Mala Draga? Put su koristili stočari uglavnom s područja Ledenica i nekih baterskih sela, a možda još iz nekih krmpotskih sela. Do Male Drage dolazili su i stočari iz Donjeg Zagona, ali oni su koristili vlastiti put, dio kojeg je još vidljiv iznad korita Derašnice.

Za pola sata stigli smo do Kaclja. Nismo ni napustili makadamsku cestu, a na nju su, ne smanjujući brzinu, stupila dva motociklista. Za danas je bilo dovoljno susreta s njima. Tko zna koliko ih je taj dan jurilo po toj cesti? Ne zamarajući se previše takvim mislima, mi se u laganom ritmu spustimo asfaltnom cestom, a na onom najvećem zavoju ponovno se, po tko zna koji put danas, sretnemo s našim automobilom.

Duško Katnić

The Ogulin carriageway

Summary

The author provides a historical and travelogue sketch of a forgotten road near Novi Vinodolski. It is assumed that this was the seaside section of an old carriageway that ran from the coast between Povile and Klenovica (Tepli Porat and Mala Draga) and the sawmill in Mošune in the hilly terrain of Mala Kapela. This paper describes the current situation around Veles Peninsula. This area has numerous roads constructed from the end of the 18th through the mid-20th century. The paper is written in a free-form style as the author's field notes, for he has been hiking through Vinodol and its hinterland for decades, recording brief observations on traditional architecture.

Keywords: *historical roads, Veles Peninsula, Mala Draga, Tepli Porat, Žrnovnica, Povile, Klenovica*

CC BY