

## 12. Razvoj prometa

Za shvaćanje povijesnog razvoja brinjskog kraja izvanredno je važno poznavanje prometne problematike šireg područja. Na to je najviše utjecala neposredna blizina najvažnije srednjovjekovne hrvatske luke - Senja i važnih gradova poput Modruša i Novog Vinodolskog. Prema tome Senj je kroz povijest svojim vrlo važnim prometnim i geostrateškim položajem značajno obilježio razvoj našeg kraja.

Taj grad naselio je već **3440.** godine prije Krista vojskovođa Belovez, a osam godina nakon toga Grk Tebius Tullius, okruživši ga bedemima. Godine **452.** osvojio ga je **Atila** "bič božji", a u **13.** stoljeću barbarske su ga horde pretvorile u prah i pepeo. Tijekom srednjeg vijeka dolazi u posjed Frankopana i tada počinje rasti njegov prometni značaj i pomorska orijentacija, a time i značaj cestovnih pravaca koji ga spajaju s unutrašnjosti. (*S. Szavitz Nossan*)

Trgovačka orijentacija pokupskog, kordunaškog i posavskog prostora prema Senju, osobito je značajna u srednjem vijeku, kada je modruško-senjski put najvažnija i trgovački najživlja prometna komunikacija hrvatskog panonskog zaleđa i Mediterana. Tako je bilo sve do sredine 19. stoljeća. Izgradnjom novih prometnih pravaca, poglavito željeznice, skreću se robni tokovi na druga područja, poglavito Rijeku i Trst (1857. godine). Puštanjem u promet *ličke* željezničke pruge poslije Prvog svjetskog rata počinje odvajanje i tako smanjenog senjskog zaleđa, koje se tada ograničava samo na nekadašnji brinjski i otočki kotar. Jedini izlaz bila je izgradnja željezničke pruge do Senja, od čega se zbog nerentabilnosti čitavog projekta, ali i određenih političkih smicalica, odustalo.

Na ovom području bila je razvijena robna razmjena prvenstveno drvetom, stokom, solju i žitom. Postojale su "kraljevske solane" u Senju, Bakru i Karlobagu, iz kojih se sol razvozila širom Hrvatske. Značajan dio robne razmjene obavljao se i na sajmovima. U 19. stoljeću najbliži tjedni sajam bio je u Josipdolu i Otočcu, a u Brinju bio je otvoren kasnije. Zbog nedostatka sajmova stoka se gonila u Dalmaciju i Primorje, pa sve do Rijeke, odakle se izvozila u Italiju. Osim stoke i žita izvozila se i koža i krzno, a uvezio pamuk, voće, riža, riba ocat, loj i drugo. Najvažniji proizvod ovoga kraja - drvo prodavalo se u Karlobagu, Trstenici, Cesarici, Jablancu, sv. Jurju i Senju. Bez obzira na stalno ratno stanje i neprijateljstva, bila je razvijena trgovina i s Turcima na posebno uređenim mjestima - *raštelima*. Rašteli su se nalazili u Maljevcu kod Slunja, Prošičenom Kamenu i u Zavalju. Na tim su mjestima postojale i carinske službe, tzv. "*tridesetnice*".

U to su vrijeme bili razvijeni i poštanski pravci, tako su preko Stajnice i u njezinoj neposrednoj blizini išli poštanski pravci: *Jezerane-Stajnica*, *Stajnica-Glibodol-Jesenica-Rakovica (Fras)*. Da bi se ovako intenzivan promet mogao odvijati trebalo je izgraditi kvalitetne prometnice. One su građene prema prometnim potrebama i gospodarskom interesu tadašnjih vlasti. Pođimo redom...

## Izgradnja “Jozefinske ceste”

Glavna trgovačka i poštanska cesta onoga vremena bila je zasigurno *Jozefina* - cesta od Karlovca do Senja. Zbog vrlo teške prohodnosti i velikih uspona tom se cestom do god. **1780.** roba prevozila isključivo na konjima, mazgama i magarcima. Godišnje je njom prolazilo oko 100.000 tovara, što znači, oko 260 dnevno! Za tako intenzivan promet trebalo je osigurati i dobru opskrbu uz cestu. Česta su bila stradanja stoke i vodiča zbog strmoglavljivanja u brojne provalije.

Povećanjem značaja senjske luke i porasta roba ovakav način transporta nije mogao udovoljiti prometnim potrebama. U to vrijeme postoji interes za povezivanje Senja s Novim Vinodolskim. Međutim prevladao je interes da se ipak izgradi cesta preko Vratnika prema Karlovcu. Obrazloženje je bilo vrlo jednostavno; između Senja i Karlovca postoji daleko gušća naseljenost nego prema Novom Vinodolskom, što znači da putnici u tim naseljima mogu naći konačište i opskrbiti se s hranom, vodom i potrepštinama za životinje. Prema izvještaju generala **Petazzija**, “*iza Vratnika nalazilo se selo Prokike, zatim Brindl (Brinje), Stajnicze, Mokro unter Capella*” itd.

Kako bi se uvele *kolske zaprege*, odnosno povećale količine prevezene robe uz smanjenje broja ljudi i životinja, trebalo je cestu modernizirati. O kakvim se značajnim poslovima radilo, vidi se iz podataka za godinu **1801.** kada su Ogulinci zaradili 108.000 forinti za prijevoz žita i duhana iz Karlovca u Senj. Slunjani, koji su se nalazili izvan toga pravca, zaradili su samo 10.000 forinti. Dakle, prijevoz roba između Senja i sjevernih dijelova zemlje bio je jedan od glavnih izvora prihoda tamošnjeg stanovništva.

Na poziv generala Petazzija utvrđena je **1764.** godine nova trasa s daleko manjim nagibima i širim kolnikom. Izgradnja je zainteresirala i senjskog trgovca i patricija **Marka Suzana**, koji se ponudio Dvorskom ratnom vijeću ulaganje svog kapitala u njezinu izgradnju i rekonstrukciju. Kao protuuslugu tražio je naplatu cestarine na vrhu Kapele. Dvorsko ratno vijeće odbilo je tu ponudu, jer je smatralo da bi takav način korištenja bio protivan njihovim dugoročnijim ciljevima. Njihov interes bio je da cesta bude javnog karaktera i dostupna svima - *bez plaćanja cestarine*. Željeli su ovim projektom pomoći razvoju ovoga siromašnog kraja i osigurati izvor prihoda tamošnjem stanovništvu.

Po nalogu cara Josipa II. počeo je godine **1772.** **bojnik Struppi** pripremanje radove za gradnju ceste, da bi je završio tijekom **1779.** godine, dakle nakon šest godina gradnje. Glavni izvođači radova bili su mineri iz Furlanije (Italija), kojima je rukovodio minerski majstor **Cachiaro** iz Trsta. Za miniranje velikih količina stijena utrošena je i velika količina baruta i to najviše na dionici preko Kapele.



*Konji su nekada bili glavno prijevozno sredstvo.  
Zvonko Dumenčić s konjem*

**Treba napomenuti da su naši preci na ovom projektu prvi puta uključeni u cestogradnju, stekavši tako bogata iskustva za iduće projekte.**

Promet ovom cestom u početku je organizirala vojska, u čijem je sastavu bilo nekoliko časnika i 400 vojnika, koji su raspolagali velikim brojem kola i konja za prijevoz robe. Ova organizacija prometa trajala je devet godina, odnosno sve do **1788. Naime, kako bi se poboljšao socijalni i materijalni položaj lokalnog stanovništva dozvoljen je promet robe civilima, ali uz kontrolu i nadzor države. Veliki broj Stajničana našao je svoj kruh na ovim poslovima.**

Zabilježeno je u povijesnim dokumentima da je **1775.** godine **car Josip II** obišao trasu ceste. Kod samostana sv. Nikole na Kapeli okliznuo mu se konj i car je pao neozlijeđen. Kao spomen tome događaju dao je postaviti spomen - ploču u živom kamenu.

U svojim dugoročnim interesima Austrija je svakako prometno htjela povezati Dalmaciju s Hrvatskom i Slavonijom. Da bi se poboljšao promet roba s jugom, ali i vojnih potreba, na "Jozefinu" je **1787.** godine kod Žute Lokve spojena "**Dalmatinska poštanska cesta**". Ona je išla preko Otočca, Gospića i Gračaca dalje prema Kninu.



*Bojnik Josip Kajetan Knežić*

### **Gradnja nove "Jozefine"**

Početkom devetnaestog stoljeća bilježi se značajan gospodarski rast u civilnoj Hrvatskoj, što utječe i na porast trgovine. Da bi se taj gospodarski boljitak osjetio i u Vojnoj Krajini, njezina uprava počinje osuvremenjivati sustav prometa. Utvrđeno je da je trasa tadašnje "Jozefine", osobito na dionici između Senja i Vratnika te Velike Kapele, još uvijek prestrma zbog čega su česte nesreće. Dvorsko ratno vijeće odlučuje **1830.** godine ovu cestu temeljito modernizirati. Taj je posao preuzeo glasoviti Petrinjac **major Josip Kajetan Knežić**, nasljednik i učenik još glasovitijeg graditelja cesta - **generala baruna Filipa Vukasovića**. On se ranije iskazao gradnjom vrlo zahtjevne prometnice i remek-djela cestovne gradnje - ceste Zadar-Obrovac-Mali Alan- Sveti Rok, spojivši time Dalmaciju i Liku.

Iako je zbog raznih spletki umirovljen u 47 godini, nije želio ostati nezaposlen. Hrvatski ban **barun Vlašić** poziva ga **1833.** godine da preuzme ovaj složeni posao. Knežić je predložio da se trasa postojeće ceste preko Kapele (*1011 metara nadmorske visine*), mora spustiti na daleko nižu visinu. Naime, tijekom zime bila je često zatvorena zbog snježnih nanosa, te je promet zbog toga bio vrlo otežan. Knežić je predložio izgradnju sasvim nove nešto dulje trase, od **Krivoga Puta, Drežnice, Jasenka i Ogulina do Generalskog Stola**. Takva trasa nigdje ne bi prelazila više od 632 m.n.m. Međutim zbog gospodarskih razloga Dvorsko ratno vijeće odbilo je taj prijedlog zbog nedostatka većih naselja, ali i nedostatka skloništa za putnike.

Gradnja je započela **1833.** a završena **1843.** godine. Postignuti su znatno bolji nagibi ceste i proširenja kolnika, što se postiglo izgradnjom brojnih i vrlo skupih serpentina.

Na cesti je radilo oko 1.000 radnika i 200 minera, klesara i zidara, među njima opet najviše Brinjaka. Tada je izveden kameni zidani nasip s mostom u Jezeranama, čime su izbjegnute poteškoće u prometu tijekom poplava potoka Jaruge. Osim ovoga zahvata najveći graditeljski pothvat bila je izgradnja kamenih podzida (potpornih zidova) u svim zasjecima i nasipima, poglavito na Kapeli. Na kraju radova u znak iznimnog priznanja major Knežić primio je na vrhu prijevoja Kapela vrlo visoko odlikovanje- *Leopoldov red*, jedno od najviših odlikovanja austrijske carevine.



*I oni su sagradili brojne ceste i tunele*

Završetkom ceste dolazi do postupnog otvaranja brinjskog područja prema gospodarskim središtima onoga vremena. Trgovina, pošta i protok roba sve su intenzivniji. Grade se pilane a prerada drveta dobiva na značaju, posebno zbog blizine senjske luke, što je smanjilo troškove transporta. To je omogućilo da se pojave prvi industrijalci na našem području, poput grofa Bohutinskog u Stajnici (preteča Murkovića) i obitelji Vuković u Jezeranama. Ovom cestom senjska luka opet dobiva na svojem značenju.

## Opet nove rekonstrukcije “Jozefine”

Tako moderniziranom “Jozefinom” promet je tekao gotovo 120 godina. Pretrpjela je dva svjetska rata, poglavito drugi, kada je imala izuzetan vojni značaj. Poslije ovoga rata razvija se automobilski promet, kojega nije mogla kvalitetno preuzeti. Šezdesetih godina prošlog stoljeća sazrijeva ideja o njezinoj modernizaciji u skladu sa suvremenim prometnim standardima. Zaključeno je da se izgradi nova trasa sa suvremenim asfaltnim kolnikom i propisnom širinom koja će pomoći razvoju ovoga dijela Like ali i Senja. Stvaraju se dva interesna bloka; onaj brinjski na čelu s Jakovom Blaževićem, inače jezeranskim zetom, koji želi gradnju ceste preko Velike Kapele, i onaj drežnički u kojem je nekoliko generala i visokih političara, koji žele trasu preko Jasenka i Drežnice - “*iz vojnih razloga*”. Iako je Jakov Blažević bio visoko rangirani političar toga vremena, ipak nije mogao «progurati» predviđenu trasu ceste. Trebalo je sačekati povoljni politički trenutak i odnose među centrima moći kako bi se projekt uopće mogao realizirati. Nakon dugih natezanja i vrlo mučnih previranja uspijeva pobijediti “*brinjski lobi*”. Cesta se tako gradi preko Kapele, ali uz brojne prepreke koje pričinjavaju bankari i tadašnji centri odlučivanja (čitaj: *politika*). Radove je izvela zagrebačka “**Hidroelektra**” u kojoj su opet radili brojni Stajničani, tako ispunivši zavjet djedova o suvremenom spajanju ovoga kraja sa Zagrebom i Europom. Puštena je u promet **26. studenog 1982.** godine uz veliko slavlje tamošnjeg stanovništva. Vrpca je presjekao glavni inicijator njezine gradnje - Jakov Blažević. Na vrhu Kapele podignuta je spomen-ploča, na istom mjestu gdje je čuveni graditelj Josip Kajetan Knežić **1843.** godine primio Leopoldov križ za svoju uspješnu gradnju. U Jezeranama je za tu prigodu ispečen vol, kojega su kupili Vera Gerovac - Blažević i predsjednik Izvršnog vijeća Skupštine općine Otočac gospodin Mađar.

Tijekom Domovinskog rata ta je cesta bila jedina veza između hrvatskog sjevera i juga, kojom je prošla kompletna gospodarska i vojna pomoć u obrani suvereniteta i integriteta Republike Hrvatske.

## Izgradnja ličke željeznice

Jedna od najvećih aktivnosti Stajničana početkom 20. stoljeća bila je izgradnja “**Ličke željeznice**”, na kojoj su naši brojni kirijaši, drvodjelci i ostale struke imale dosta posla. Kako je došlo do ideje o gradnji pruge?

Italija je nakon ujedinjenja **1866.** godine pokušala preoteti Austriji pokrajinu Dalmaciju. Bečka diplomacija shvaća kako je iz strateških razloga bitno željeznicom spojiti Dalmaciju. Naime, Dalmacija je geografski vrlo nepovoljno povezana sa središnjom Hrvatskom zbog Velebitskog grebena, odnosno Dinarskog gorja. U slučaju ratnih operacija postojećim cestovnim komunikacijama bilo bi vrlo teško prema jugu prebacivati ljudstvo i ratni materijal. U to vrijeme u Austriji pomalo sazrijevaju ideje i o aneksiji Bosne i Hercegovine, što će utjecati na ubrzanje ovoga projekta.

Tijekom **1873.** godine dovršena je riječka pruga, čime su se stekli tehnički uvjeti odvajanja pravca od Oštarija prema Dalmaciji. Najprije je započeta gradnja od dalmatinske strane. Nakon aneksije i preuzimanja uprave nad Bosnom i Hercegovinom, nikla je u Dalmaciji ideja o produžetku pruge od Siverića do Knina. Mađari su bili od prvog dana protivnici gradnje te željezničke veze iz prostog razloga da će Split konkurirati riječkoj luci, koja je bila pod njihovom upravom. I zaista, pruga od Knina čekala je još **37 godina** na svoj spoj sa Zagrebom. Povoljni uvjeti pojavili su se tek **1907.** godine, kada je Ugarska u sklopu realizacije Austro-ugarske nagodbe utvrđena trasa gradnje preko Like odnosno *“kroz Ličko-krbavsku županiju”*. Taj je projekt u Lici dočekan s oduševljenjem. U teškoj gospodarskoj krizi i stalno prisutnom iseljavanju bilo je za očekivati da se na ovom projektu zaposli velik broj radnika. Međutim, Mađari su otezali s gradnjom ovoga pravca. U to se vrijeme pogoršavaju političke prilike na Balkanu i okruženju. Vojni austrijski krugovi zahtijevaju da se što prije počne graditi lička pruga radi vojnih potreba u Dalmaciji. Napokon **5. ožujka 1912.** godine uprava Ugarskih željeznica sklapa s financijskim konzorcijem ugovor, uz obvezu da će u roku šest i pol godina potpuno dovršiti izgradnju pruge. U **srpnju 1912.** godine započela je dugo očekivana gradnja u Oštarijama. Na proljeće **1913.** godine radilo se na čitavoj trasi od Oštarija do dalmatinske granice. Grade se brojni pristupni putovi radi dovoza materijala. Posebno su se istakli lički graditelji na ovim poslovima. Brojne konjske i volovske zaprege i razne vrste radnika našle su relativno dobro plaćen posao. Treba napomenuti da je u lipnju **1914.** godine bilo zaposleno oko **14.000** radnika! Međutim u tijeku najvećeg intenziteta radova buknuo je Prvi svjetski rat - **28. srpnja 1914.** godine. Velika većina radnika pozvana je u vojsku. Preostali, stariji radnici nastaviše s radom. Dio pruge od Oštarija do Plaškog pušten je u rad **14. listopada 1914.** godine. Nakon toga intenzitet radova prebacuje se na dionicu od Plaškog do Vrhovina, koja je završena **11. lipnja 1918.** godine.

Završetkom Prvog svjetskog rata uspostavljena je država SHS. Uslijed bezvlašća dolazi do razaranja već izgrađene pruge. Pustošenja su bila takvog intenziteta da je nova vlast sredinom **1919.** godine morala izdvojiti 2.200.000 kruna za njezinu sanaciju. Uz sve probleme ova pruga ipak je službeno puštena u promet u cijeloj trasi ljeti **1925.** godine. Za Stajnicu je to bila najbliža željeznička veza sa ostatkom svijeta. Željeznička postaja Lička Jesenica bila je naš izlaz u svijet, poglavito starijih generacija. Osim putničkog prometa vrlo je interesantan i teretni promet kojim se prevozi drvena građa i poljoprivredni proizvodi.

## Senjska željeznica

Krajem 19. i početkom 20. stoljeća senjski gospodarski krugovi, u cilju oživljavanja gospodarstva na području Senja, pokrenuli su akciju za izgradnjom željezničke pruge. Jedan od tih inicijatora bio je već navedeni graditelj “Jozefine” - bojniki Knežić. Predlagao je trasu Sisak-Petrinja-Glina-Topusko-Senj. Taj projekt zbog nedostatka financijskih sredstava, ali i političkih razloga, nije nikad započet.

## Lička diližansa- "deležanc"

Naš brinjak **Škender pl. Vučetić** (detaljnije vidi: *Rodovi - Vučetići*) bio je 1892. godine ravnatelj pošta i brzjava za cijelu Hrvatsku i Slavoniju. Dobro je razumio prometne nevolje naših predaka. Najbliža željeznička postaja bila je u Ogulinu, na koju je bila vezana sva lička područja južno od nje. Treba napomenuti da je krajnje mjesto Gospić udaljen 126 km od Ogulina. Zato se Vučetić pobrinuo da ta dva grada poveže s "diližansom", tj. poštanskim kolima, ili kako je nazvaše naši Ličani: *deležanc*, koja će osim pošte prevoziti i putnike. Kako bi udovoljila surovoj ličkoj klimi postojale su dvije vrste kola: ljetna i zimska. Ljetna je diližansa mogla prevoziti tri do četiri putnika a zimska samo dva. Postojala su četvora ljetna i četvora zimska kola. Početna postaja bila je Gospić a zadnja Ogulin kao deseta po redu. **Jezerane** su bila osma postaja. Na tu su postaju dolazili naši Stajničani idući u "bijeli svijet".



*Deležanc u Jezeranama*

Promet je započeo **10. travnja 1892.** godine. Kola su vukla četiri konja, koja su se mijenjala na svakoj postaji. Put od Gospića do Ogulina prevaljivala je za 18 do 19 sati, dok su obična kola za taj put trebala 3 dana! Red vožnje "deležanca" bio je vezan za red vožnje vlakova u željezničkoj postaji Ogulin.

## Literatura:

**Mira Kolar**, «Senjska željeznica», *Senjski zbornik broj 26/99.*

**Veljko Rogić**, «Položaj Senja i gravitacija», *Senjski zbornik broj 1/65.*

**Stjepan Szavitz Nossan**, «Cesta Karlovac-Senj od najstarijih vremena do sredine XIX. stoljeća», *Senjski zbornik broj 3/70.*

**Josip Horvat**: *Kultura Hrvata kroz 1000 godina.*

**Stjepan Krpan**: «*Brinjski kraj u prošlosti i sadašnjosti*»,

**Vera Gerovac-Blažević**, *Brinjski miner*,

**Karl Patsch**: «*Lika u rimsko doba*»,

**dr. Rudolf Horvat**: «*Lika i Krbava*», Zagreb 1941,

**Franz Julije Fras**: «*Topografija karlovačke vojne krajine*»

**Anna Maria Gruefenfelder**: *Senj i Karlobag u doba merkantilističke gospodarske politike* (Senjski zbornik br 29/2002.)