

PREKO VELEBITA

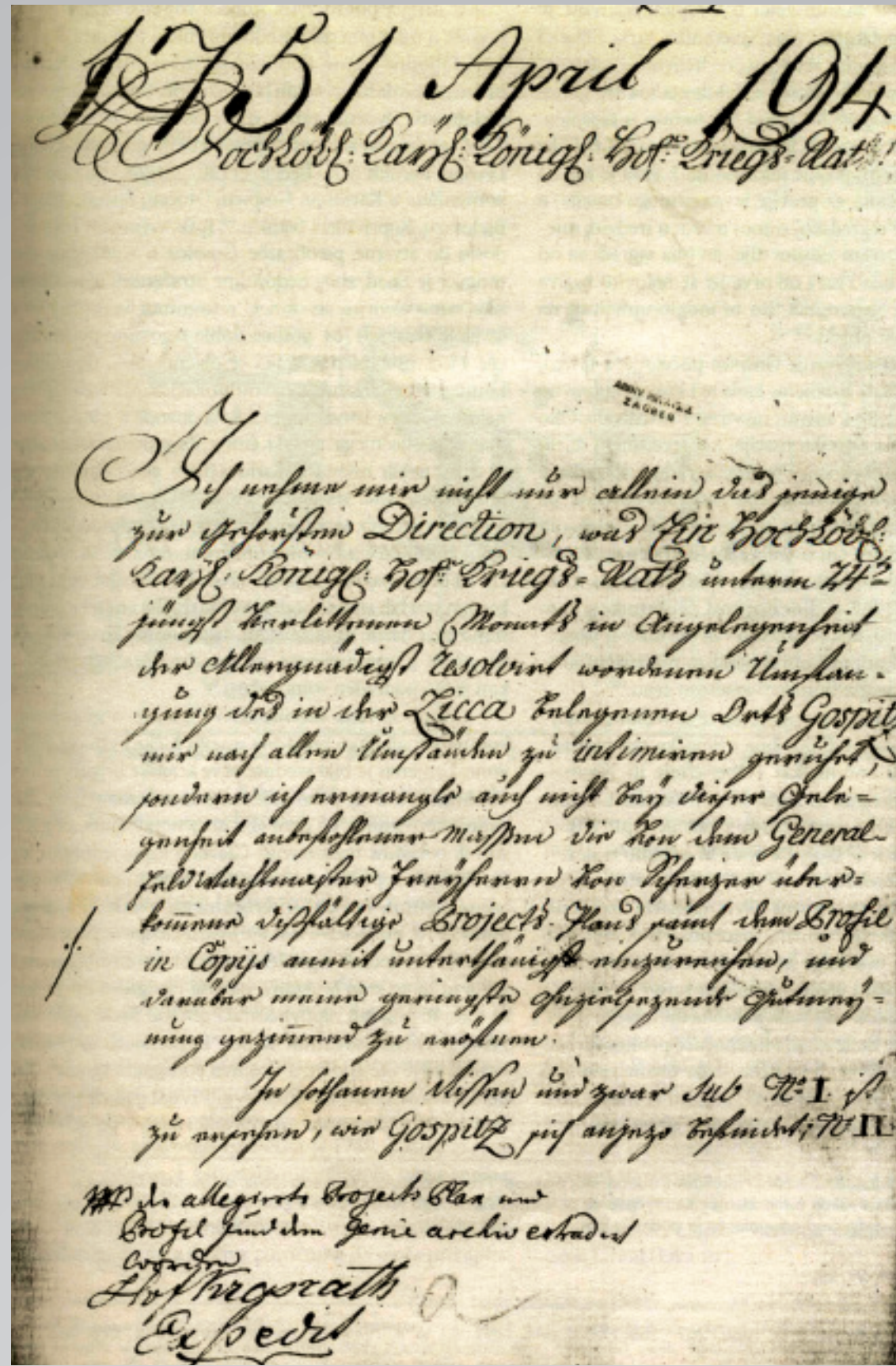
Izložba Preko Velebita, kroz prizmu prometnog povezivanja karlobaškog primorja i kontinentalne Like, kronološki prikazuje gospodarski i društveni razvoj srednjeg Velebita. Prikupljenim dokumentima, zemljovidima, fotografijama, ilustracijama, građevinskim nacrtima i novinskim člancima željeli smo ispričati priču o planini koja oduvijek privlači ljepotom, snagom i mit-skom ukorijenjenošću u hrvatski nacionalni imaginarij, o planini preko koje se moralo prijeći da bi se moglo živjeti, o obrambenom bedemu i zavjetnim vrhovima, koji istovremeno razdvajaju i spajaju međusobno različito i naoko suprotstavljeno, osuđeno jedno na drugo i jedno bez drugoga nezamislivo, još od antičkih vremena okamenjeno u ostatcima cesta na čijim krajevima stoje

Velebitsko podgorje i ličko mu zaleđe u trajnom traženju vlastite međusobne upućenosti, one administrativne, vojne, prometne i trgovačke, gospodarske, kulturne ili turističke. Toj višestoljetnoj, neraskidivoj povezanosti između dvaju važnih mjesta; Gospića i Karlobaga, uz priču o cestama i njihovim graditeljima, željeli smo ispričati i priču o šumarstvu, planinarstvu, turizmu i školstvu na tom putu preko Velebita; kroz Brušane i Baške Oštarije, Šušanj, Konjsko i Vidovac, koji su uz te ceste nastajali, živjeli s njima i njihovim putnicima, isprćali i dočekivali, taj svijet koji je morao preko Velebita.

dr. sc. Ivica Mataija

„Bilo je truda i muke, dok sagrađiše ovu ogromnu cestu. Valjalo je razbiti mnogu stienу, razvaliti mnogi kuk, zasipati mnogu ponikvu i dolac, dok ju privedoše k moru. Cielo podnožje Velebita od Oštarija do Baga nagnulo se je krovasto te je nepregledno kameno more, užasna slika hrvatskoga krasa, toga kostur-gorja. Sive vapnene pećine izprane od vode, obžgane od sunca, razdrobljene i razmrvljene, leže tu puste i mrtve jedini im ures miloduha bresina. Na desno osovljuju se ogromni velebitski vrhovi kukovi takodjer ponajviše goli i pusti, a tek tu i tamo poraslo je koje od bure svito izakržljalo stabalce ili po koji grmić gloga ili crnoga trna. Sve je pusto, sve niemo, sve strašno, da ti sapinje dušu i umara oko, koje se od sivih ovih litica rado navraća k podnožnomu moru, koje divotnim modrilom cjeliva skutove gvozdenoga Velebita i protegnutoga otoka Paga.“

Hirc, Dragutin: *Lika i Plitvička Jezera: putne uspomene.* Rijeka. 1996. str. 45.



Početna stranica spisa u kojemu se govori o projektu vojnokrajiske izgradnje Gospića iz 1751. godine.
HR-DAGS-167. Zbirka dopunskih preslika arhivskog gradiva (Hrvatski državni arhiv).



Naslovna stranica statuta grada Karlobaga iz 1757. (preuzeto iz Mažuran, Ive: Karlobag 1251.-2001. Karlobag, 2001., str. 53.)



HR-DAGS-185. Zbirka razglednica.

„Ono mjesto, gdje se cesta preko Velebita počima uzpinjati zovu Takalice, te se diže uz Takalice na vrh istoga imena. U početku na desnu ruku primiše nas odmah velebitske dolomitne stiene, dočim nam na lievu gledalo oko Brušansko polje, preko kojega prelazi potok Suvaja i Brušanka. Cesta se uzdiže lagano, opasana tvrdim liticama pećinama i mnoga je tu sunovratna stiena ili kuk, koji prieti, da te satare. Ima uz cestu dubokih jaruga i ponora nad kojimi sagrađiše cestobrane i vrtoglavica te na nekojim mjestima hvata, kada zirneš u njihovu mračnu dubljinu.“

„Kad si se uzpeo na vrh Takalice, zagledaš na desno liepo obzidan zdenac iz kojega iztiče potok Ljubica, za malo evo te i na Oštarijama, preko kojih vodi cesta u Karlobag... Tko god ovuda prolazi, tu se i zaustavi, da si kod zdenca konje napoji i da odmori.“

„Cesta se spušta sa tri velika zavoja pustim i mrtvim ovim krajevima, a u početku svakoga zavoja, nasadila se među stienama po jedna zidanica, gdje putnik može odmoriti znoj otrti i žedju ugasiti. Prvi zavoj visok je 866 m, otkuda se spuštasio prema Mamudovcu (a ne Muhamedovcu, kako čitamo na karti). Tu je gostionica, tu ovelika suša pod kućom, gdje kirijaška kola pristaju. Drugi veći zavoj svija se na visini od 726 m, padajući prama Šušnju, gdje stanuje i državni cestar. Treći ogromni zavoj svršava kod kuće Trubaje, 504 m visoko, dočim četvrti zakreće prama Paripovojdragi (210 m), otkuda se cesta svija prama Bagu.“

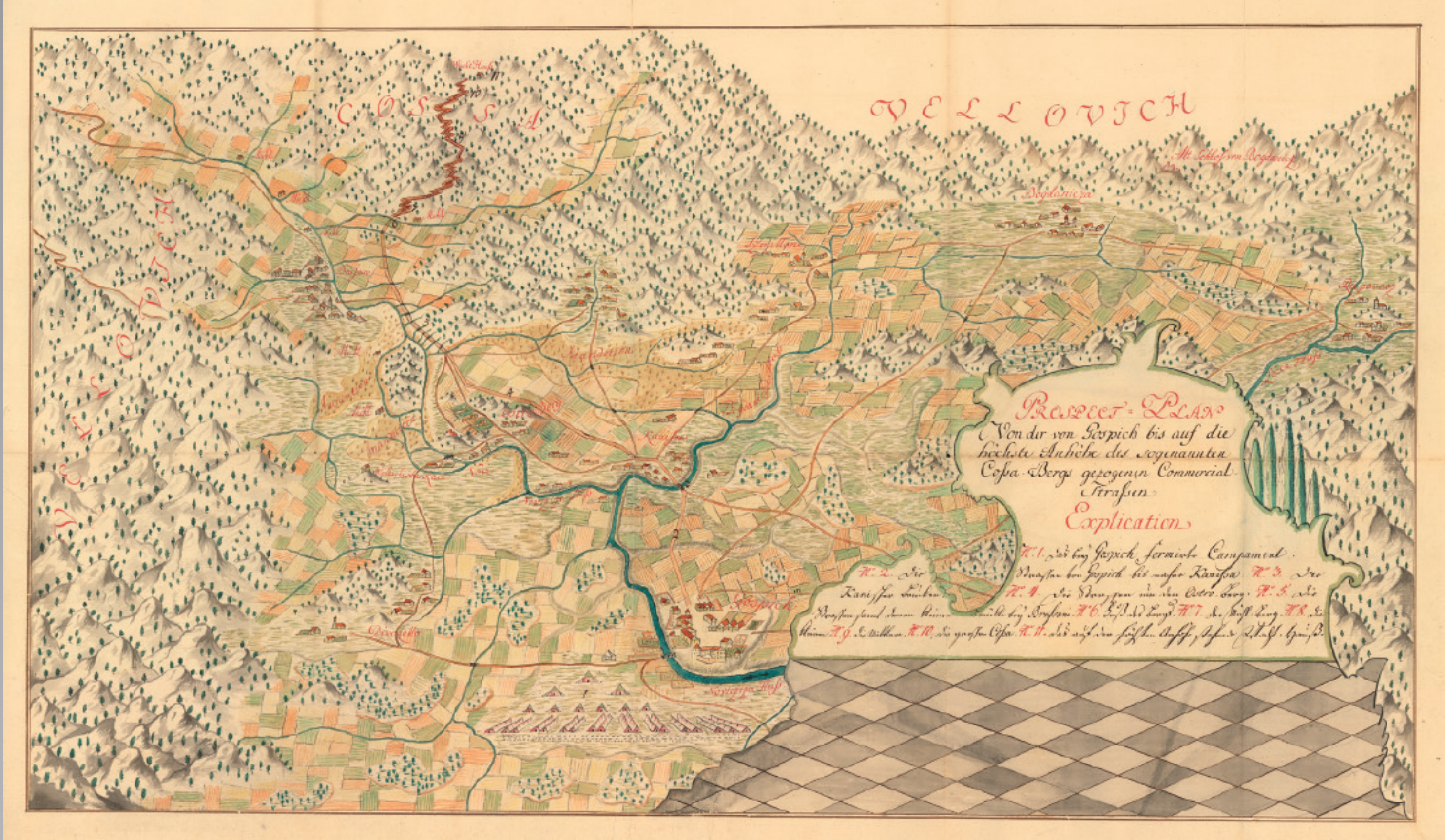
Tekst iz Hirc, Dragutin: *Lika i Plitvička Jezera: putne uspomene.* Rijeka. 1996.



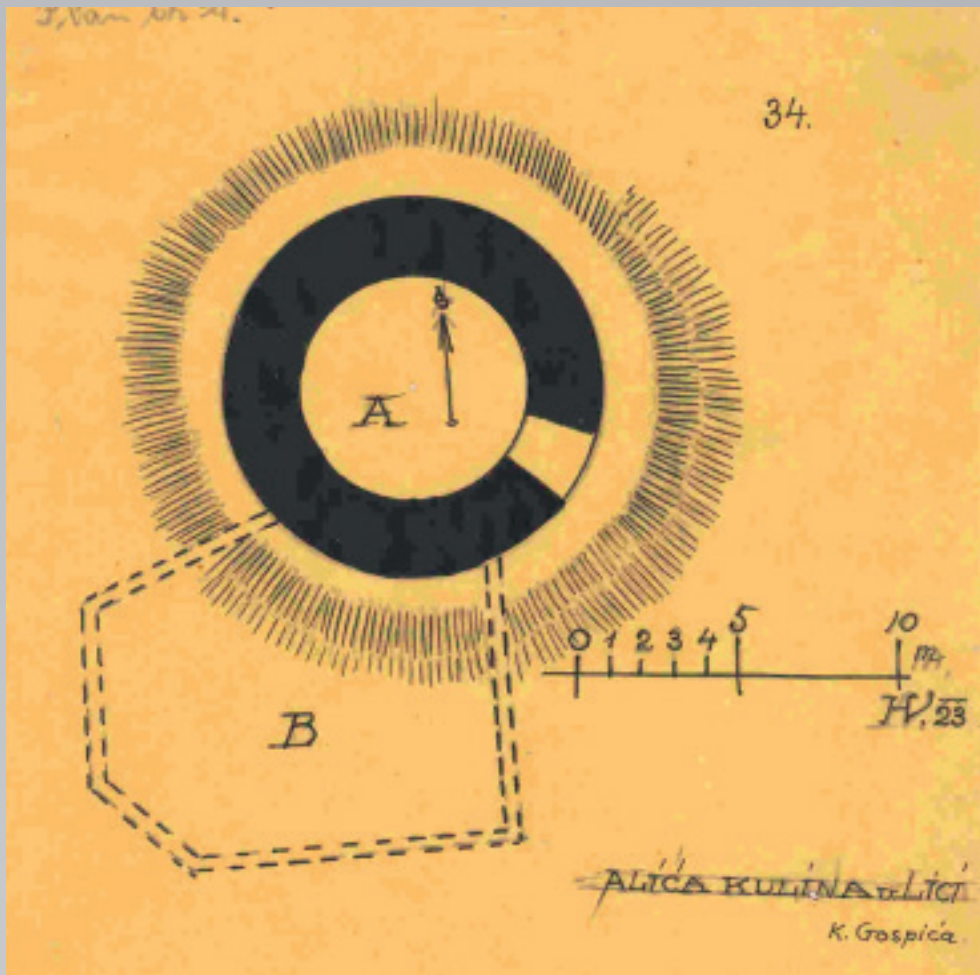
„Tu malu pokrajinu smještenu među planinama nikad još nije istražio nijedan prirodnjak ni starinar; ali koliko sam mogao razumjeti, obojica bi našli građe za svoja proučavanja. Cijelo područje okruženo je vrlo visokim planinama, a jedan ogranak, zvan Sridnja gora, dijeli ga od Krbave. Na sjeveru Lika graniči s dijelom Turske, na istoku s mletačkom Morlačkom, a od mora je odjeljuju Bebijske Alpe koje narod toga kraja zove Velebitom...

Podneblje Like pretjerano je studeno; snijeg se gotovo posvuda zadržava do lipnja, a u nekim se dubokim jamama, gdje ne dopiru sunčane zrake, nikad ne otopi. Grmljavina i sijevanje česti su i zimi; ali ljetni grad rijetko bije ta područja koja su ponajviše šumovita. Tlo je tanko i slabo; žito rijetko kada stigne do pune zrelosti i daje vrlo male prinose, osim kada se zemlja ostavi na ugaru nekoliko godina L dobro nagnoji. U Krbavi pšenica i sve druge vrste žita rađaju mnogo bolje. Ličani općenito siju proso, ječam i zob, te rijetko uzimlju ijedno drugo žito. Ratarstvo im je posvema barbar-sko; svoje njive gnoje tako da na njima čuvaju stoku noću, pa kada misle da je jedno polje dovoljno nagnojeno, tjeraju je na drugo. Zemlju oru izuzetno loše, a jednako su nemarni i neuki u svakome drugome domaćinskom poslu. Krbavci su bolji gospodari. Oni imaju dvije vrste pšenice; jedna se zove ozimnica i siju je u jesen, a druga se zove jarica i siju je u ožujku i travnju, ali sazrijeva kada i prva. Kažu da ove dvije vrste ne bi rasle kada bi se posijale izvan pravoga doba. I u Lici i u Krbavi klima je preoštra za lozu. Glavna je hrana u toj zemlji kupus, pa njega ponajviše i goje.“

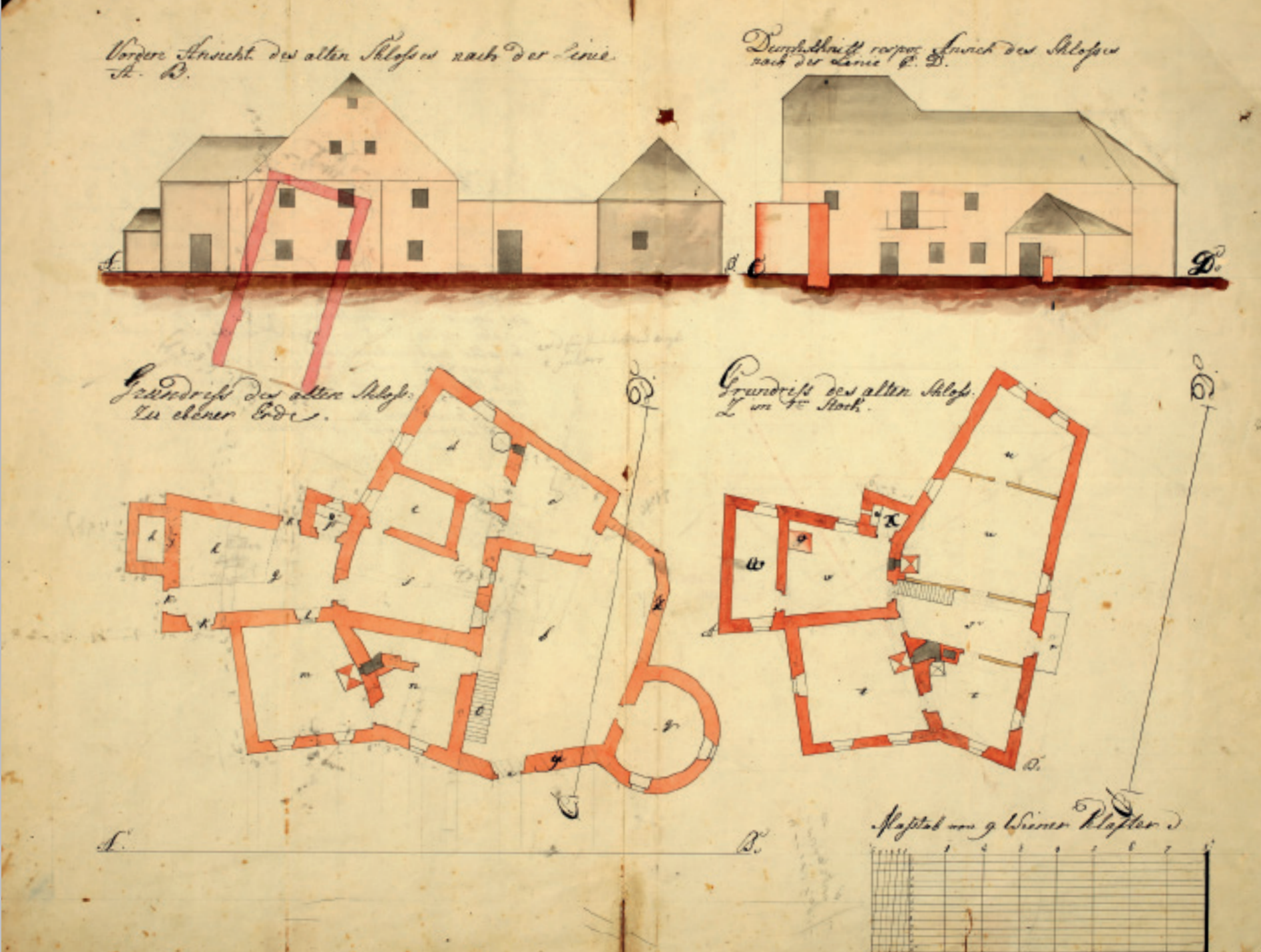
Fortis, Albert: Put po Dalmaciji. Venecija 1774. str. 278.-279.



Gospić plan grada i okolice iz 1754. godine
HR-HDA-941. Trgovačka uprava spisi za primorje.



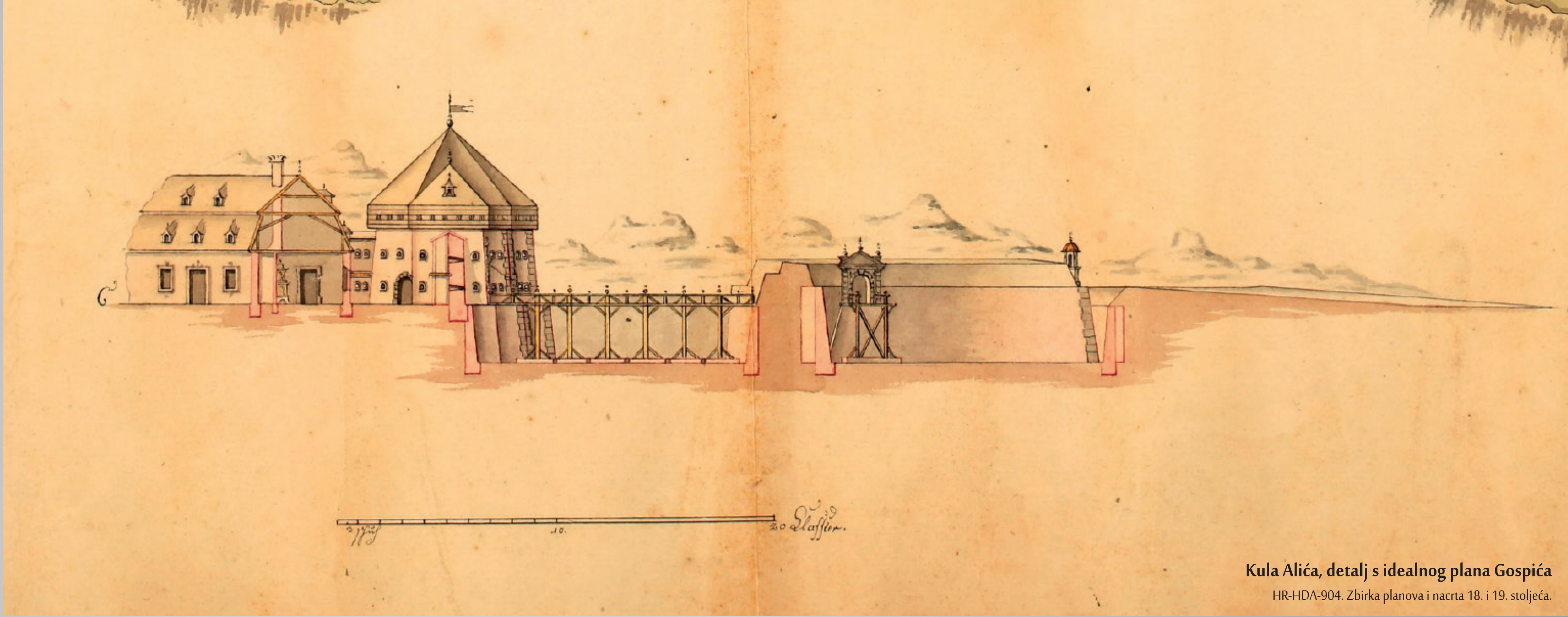
Alić kulina
MKM – SDKB – OVH



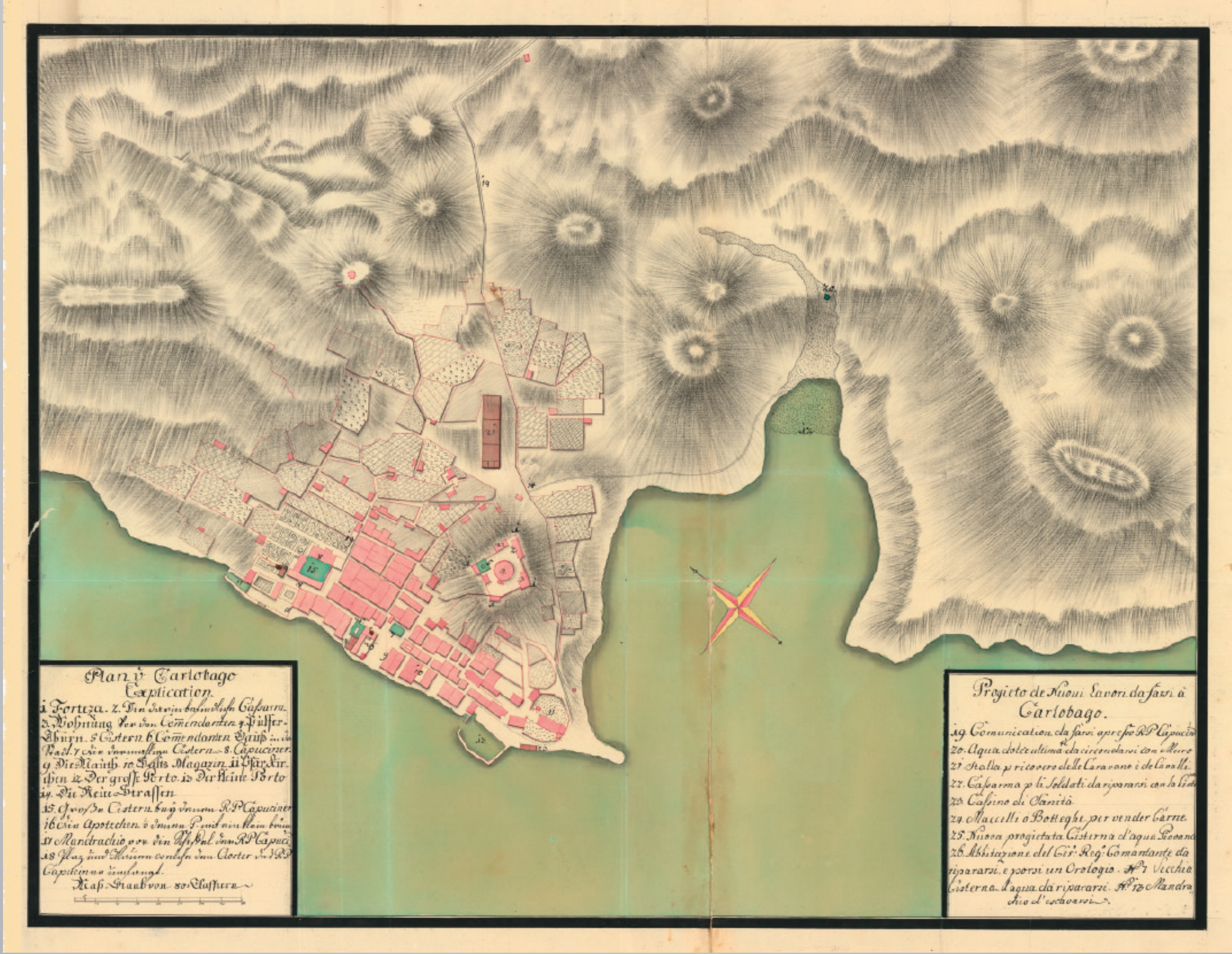
Projekt starog krajiškog zatvora, 1800. godine
HR-HDA-904. Zbirka planova i nacrti 18. i 19. stoljeća.



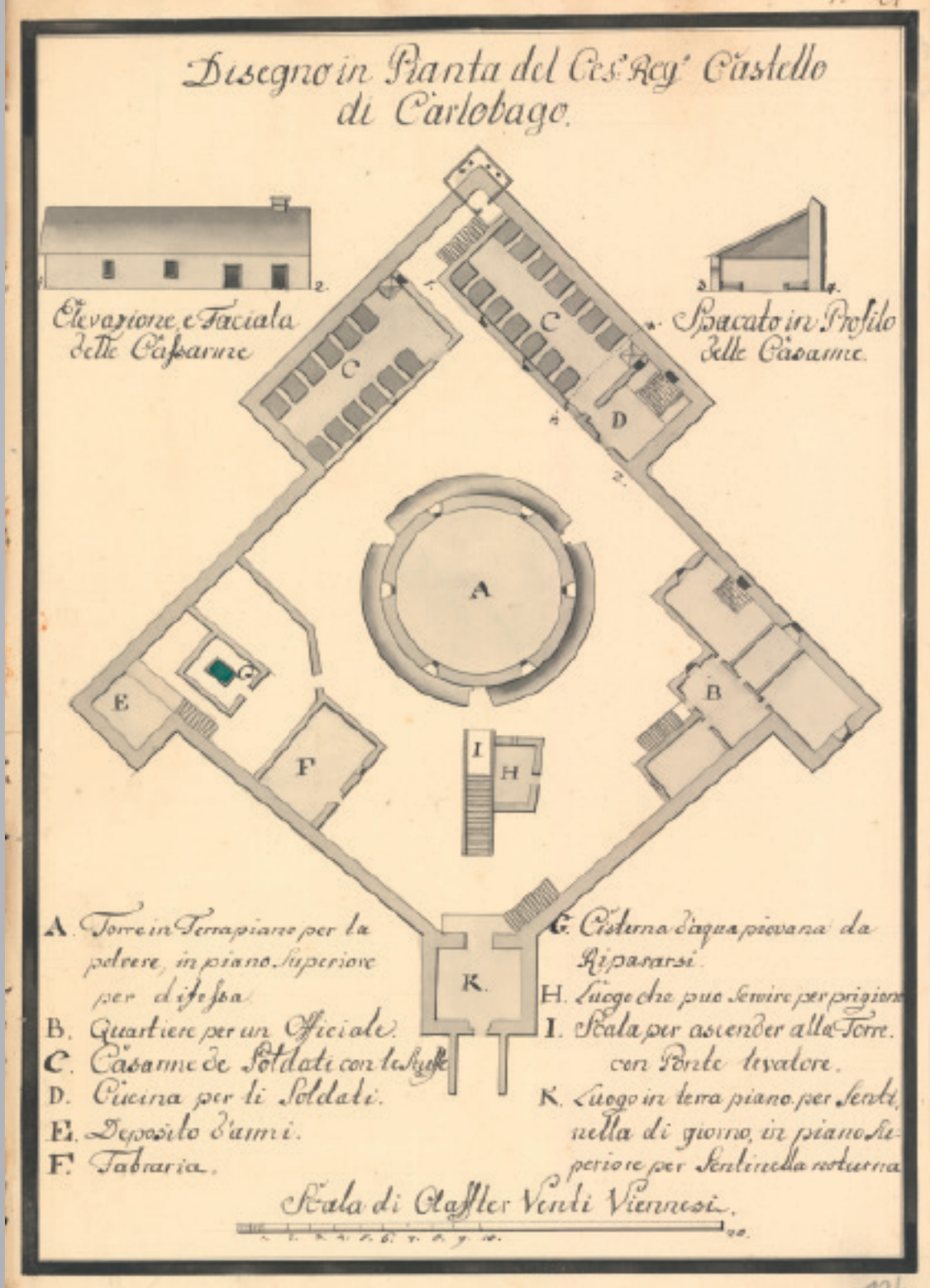
Plan grada Gospića iz 1777. godine
MKM – SDKB – OVH



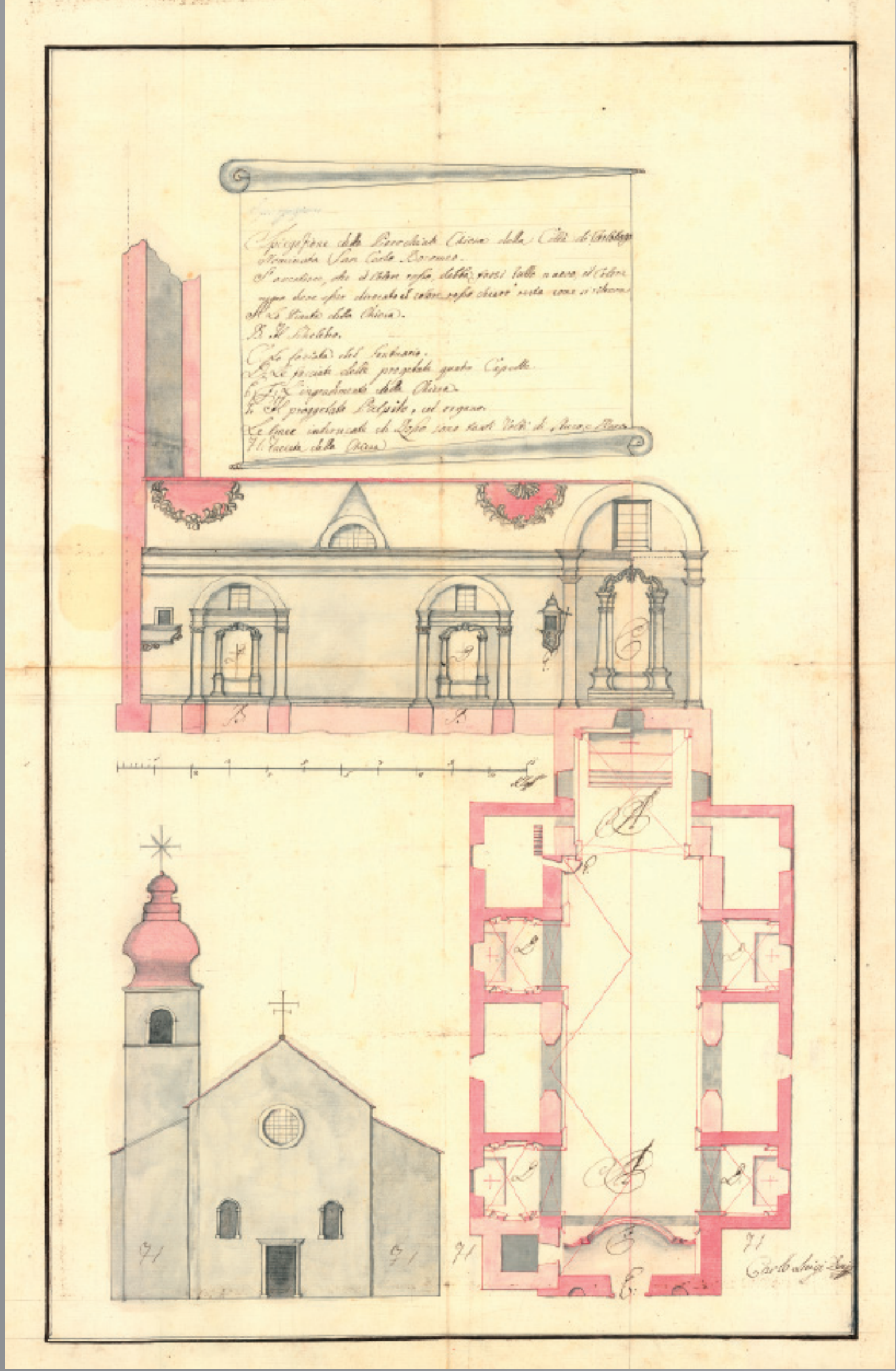
Kula Alića, detalj s idealnog plana Gospića
HR-HDA-904. Zbirka planova i nacrti 18. i 19. stoljeća.



Plan grada Karlobaga iz 1757. godine
HR-HDA-941. Trgovačka uprava spisi za primorje.



Plan kaštela u Karlobagu iz 1757. godine
HR-HDA-941. Trgovačka uprava spisi za primorje.



Nacrt crkve sv. Karla Boromejskog u Karlobagu iz 1765. godine
HR-HDA-941. Trgovačka uprava spisi za primorje.

nu. Usprkos siromaštvu, i muškarci i žene goje takvu odbojnost prema ovisnosti da se tu ne može naći slugu; i umjesto da jedu tuđi kruh, radije nose do Gospića u Lici voće, ribu i druge sitnice što ih kupuju na obali ili na susjednim otocima i žive od male zarade što je mogu ostvariti.“

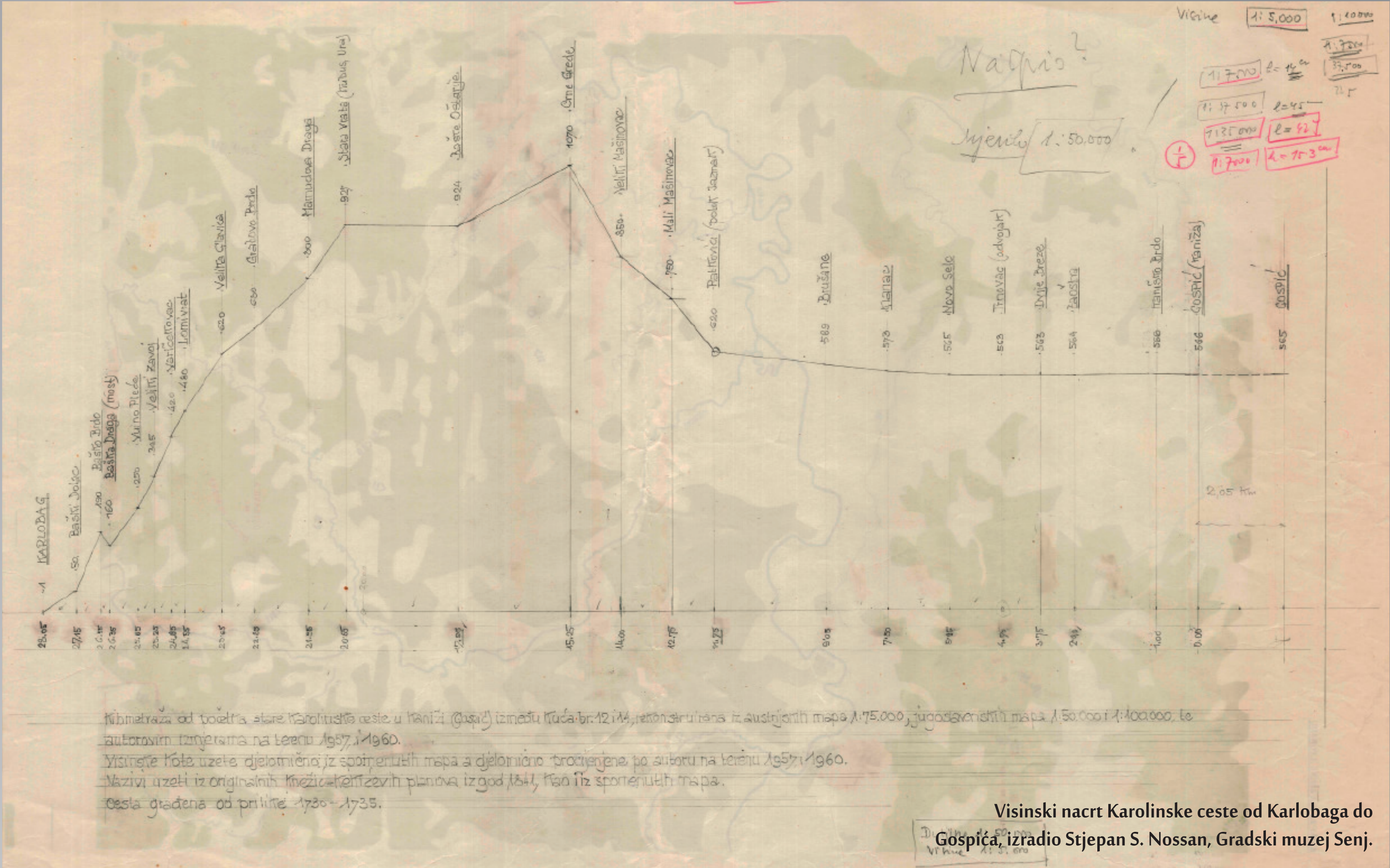
Fortis, Albert: Put po Dalmaciji. Venecija 1774. str. 277.

„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 Sušanj ispod Grabova brda, a otud do nižeg sedla ispod Ruina pa strmom padinom kroz uvale Lomivrat i Varičekovac u kanjon Baške drage, te odavde kraj Baškog dolaca u Karlobag.“

Pejnović, D., Vujasinović, B. 1998.: Prometna valorizacija Velebita – povijesno-geografski prikaz. Geografski horizont 44/1. str. 29.-49.



Plan grada Karlobaga iz 1807. s ucrtanim cestama iz 1736. i 1752. godine
Mažuran, Ive: Karlobag 1251.-2001., Karlobag 2001., str. 47.



„Razmatrajući trasu stare Karoline u cjelini vidi se da ona od Oštarija na Karlobag ide najkraće mogućim putom, a inače je povučena tako da su potrebni radovi u pećini bili minimum, što je i razumljivo ako se uvaži stanje cestograđevne tehnike na početku XVIII. vijeka. Trasa od Brušana do Oštarija prolazi šumovitim i rastresitim tlom, gdje su potrebni radovi u pećini bili minimalni. Prešavši Oštarsko polje i Stara vrata, cesta se spušta golim i pustim kršem do Karlobaga. Na tome je potezu sva minirana u Raštenoj pećini, ali tako da nigdje nisu bili potrebni naročiti radovi ni objekti, osim premoštenja u kanjonu Baške drage. Osim spomenutog drvenog mosta preko potoka Novčice kod Gospića imala je stara Karolina samo još jedan objekt, i to svodeni kameni most u kanjonu Baške drage, čistog raspona 2,75 m. Taj je most danas većim dijelom srušen, te mu stoji samo još jedan mali dio svoda s južnim parapetom. Širina kolnika na tom mostu, koji leži u krivini, iznosila je 7,50 m. Manje potociće, kao npr. potok Jazmak kod Ratkovića i potok Ljubicu kod Oštarija, stara je cesta prelazila neposredno preko korita, taracanom plosnatom uzljebi-nom bez mosta. Širina ceste, čak na teškom planinskom dijelu, bila je na mnogim mjestima neobično velika. Na sektoru od Brušana do Oštarija širina ceste bila je nešto manja, a iznosila je tri do četiri metra, a od Oštarija do Karlobaga četiri do šest metara, u prosjeku oko 5 metara. U zavojima širina je znatno povećana te je na nekim zavojima dosegla nevjerojatnu širinu od 7 metara, pa i više. Nagibi ceste bili su mjestimice vrlo veliki i dosizali su maksimalnu vrijednost od svega 20% na potezu Brušani-Oštarije, a 25% pa čak do 35%, na potezu Stara vrata-Karlobag, sve to u cilju da se smanji duljina ceste i opseg radova. Potporni zidovi izvedeni su od kamena u suhome. Oni su pretežnim dijelom srušeni ili se nalaze u ruševnom stanju, a mjestimice im je nestao svaki trag. Na sektoru od Brušana do Oštarija bilo je nešto niskih potpornih zidova oko (kulminacije na Crnim gredama, dok su na sektoru od Oštarija do Karlo-baga bili izvedeni brojni potporni zidovi, iako razmjerno male visine.“

Nossan, S. Stjepan. 1973. Stare ceste Gospić-Brušane-Baške Oštarije-Karlobag u XVIII. i XIX. stoljeću. Senjski zbornik 1973. god. 5. str. 135.-137.



Ličke novine broj 58, 20.9.1955., str. 2.

Ostatci Karolinske ceste
Fotografija autora izložbe.

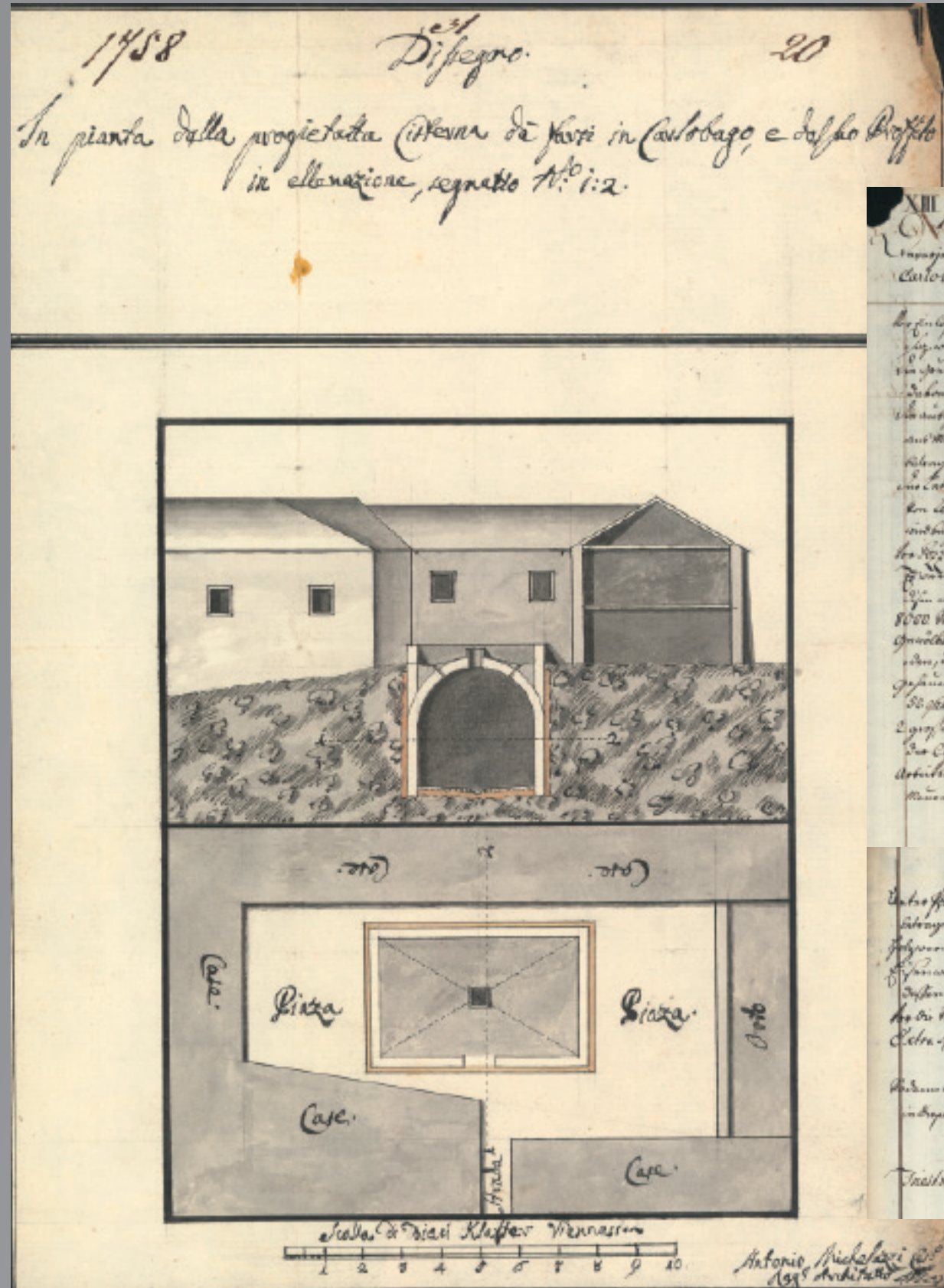


„Sadašnja carica i kraljica naredila je da se sagradi cesta od Karlobaga do Like, ali je ona vrlo loše načinjena i veoma je različita od drugih austrijskih cesta. Neprohodna je za kočije, a prilično je slaba i za jahače zato što prolazi kroz strašne klance i guste šume.“

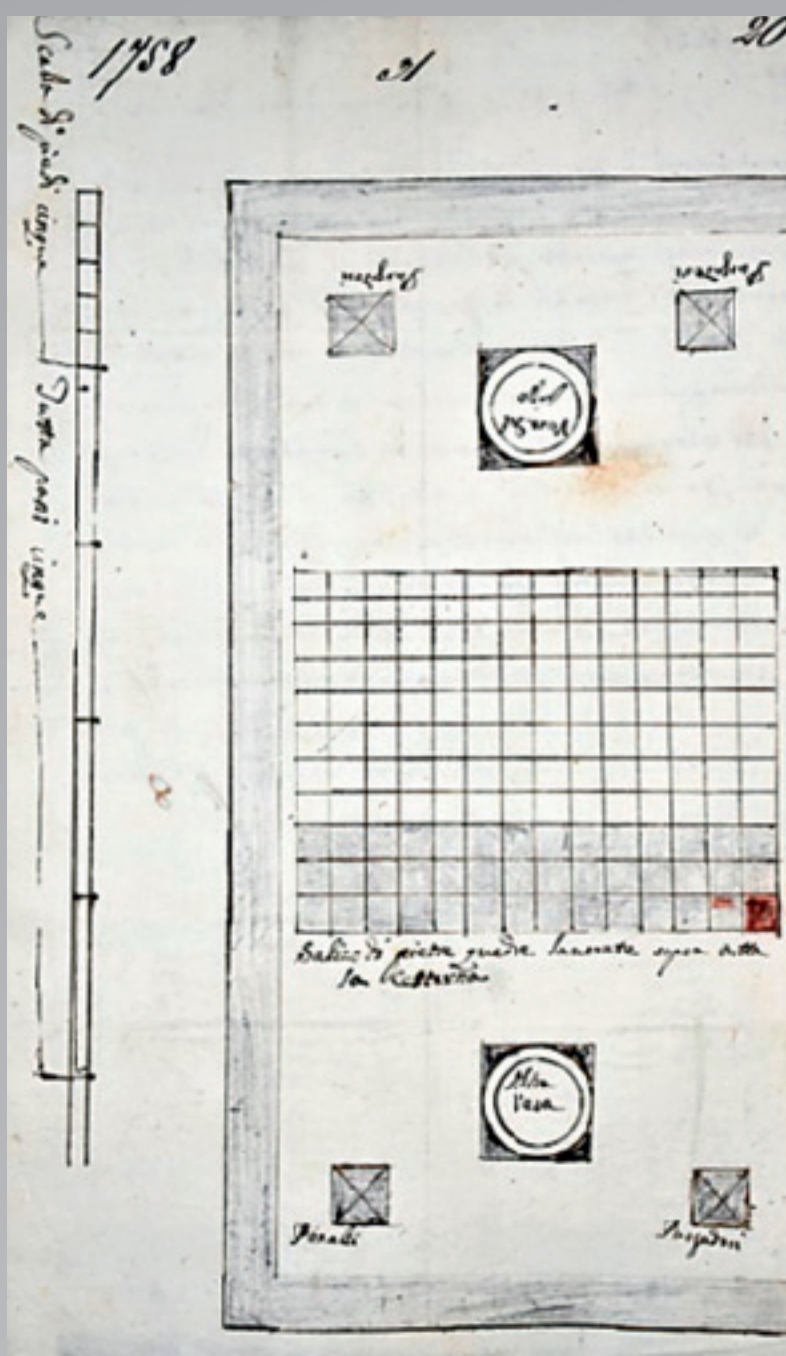
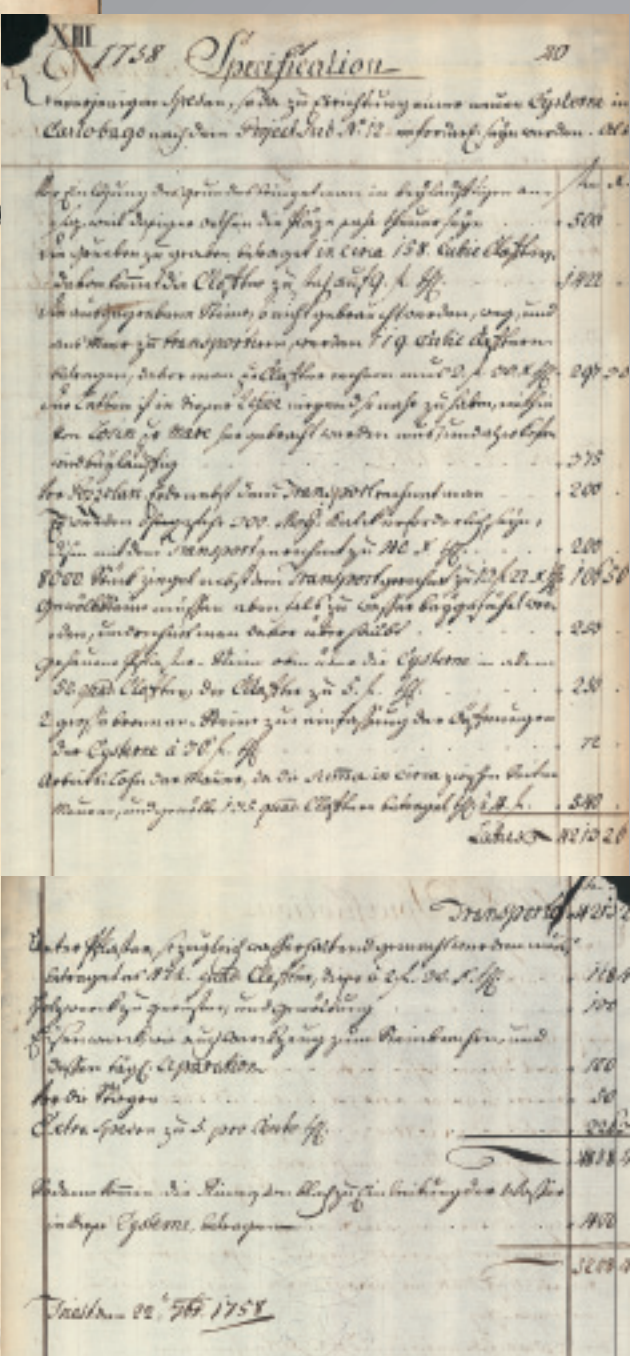
Fortis, Albert: Put po Dalmaciji. Venecija 1774. str. 277.

„Nedostatak vode bio je za Karlobag i njegovo stanovništvo od životne važnosti. Jedini način rješavanja tog pitanja bila je gradnja cisterni i njihovo punjenje kišnicom ili dopremanje vode brodovima s otoka pod venecijanskom upravom i spremanjem u cisterne. Prema izvještaju komorskog službenika Andreasa Pötenegha od 22. kolovoza 1699. bilo je u Karlobagu nekoliko cisterni koje su se mogle malim troškom popraviti i koristiti. Kišnica prikupljena u cisternama nije bila ukusna za piće, pa su dodavane manje količine vina da bi voda bila pitkija.“

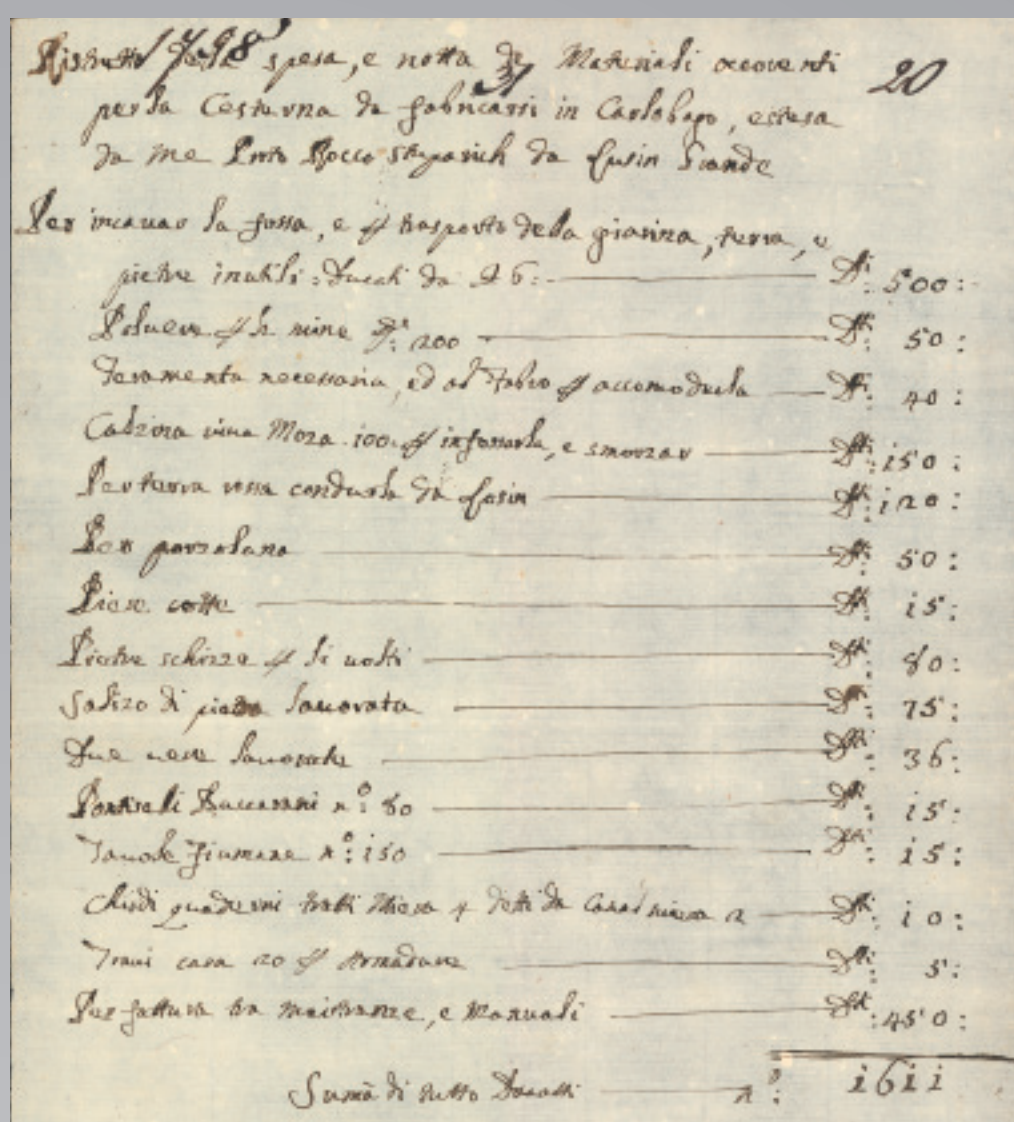
Mažuran, Ive: Karlobag 1251. – 2001. Karlobag 2001. str. 45.



Projekt i ponuda arhitekta Michelazzia za gradnju cisterne u Karlobagu 1757. godine.
HR-HDA-941. Trgovačka uprava spisi za primorje.



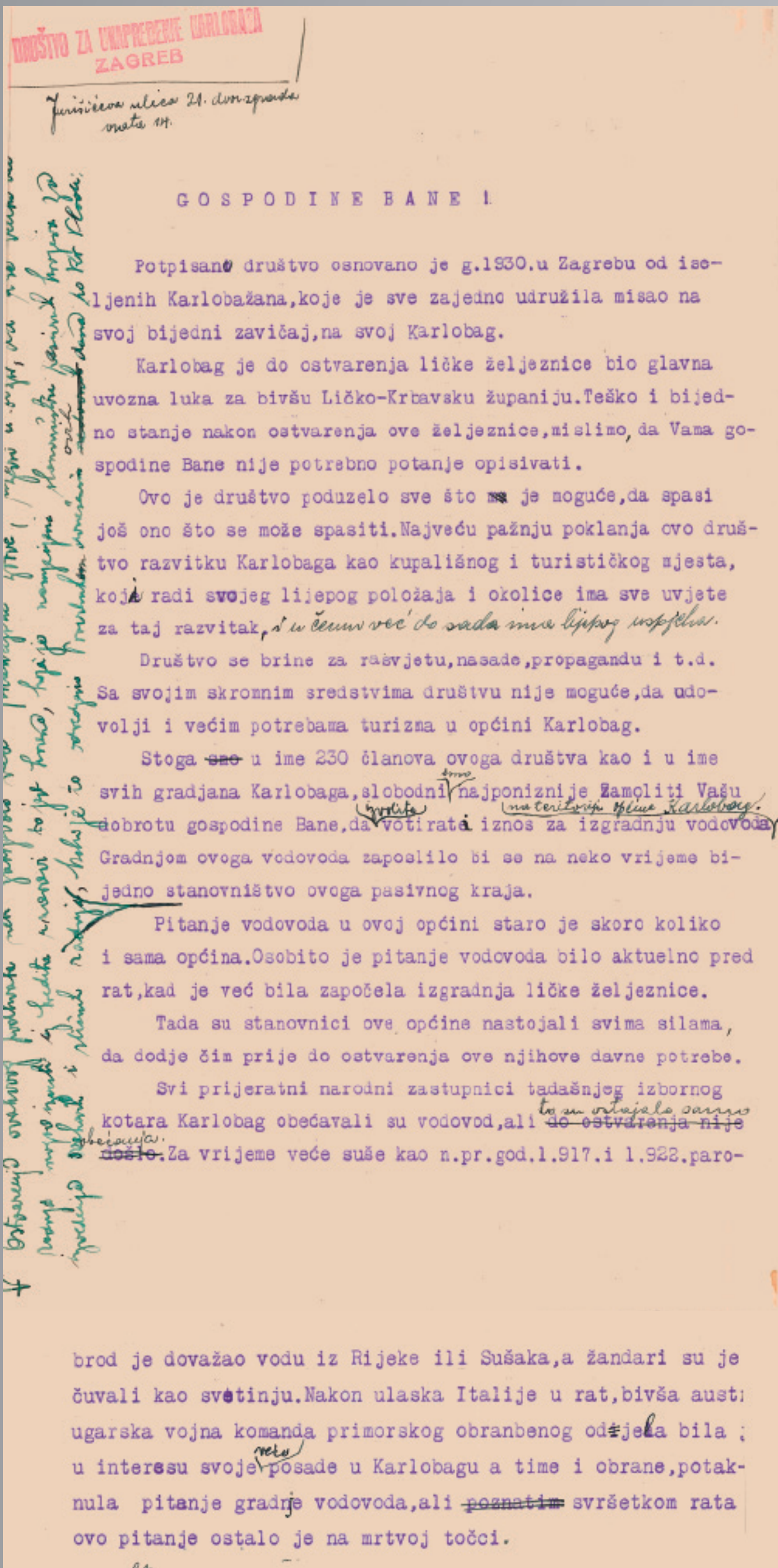
Ponuda i nacrt graditelja Roka Stuparića za gradnju cisterne 1757. godine.
HR-HDA-941. Trgovačka uprava spisi za primorje.



Cisterne na pijaci u Karlobagu.
Iz fundusa Škole narodnog zdravlja „Andrija Štampar“.



Cisterna u dvorištu kapucinskog samostana
Fotografija autora uložbe.

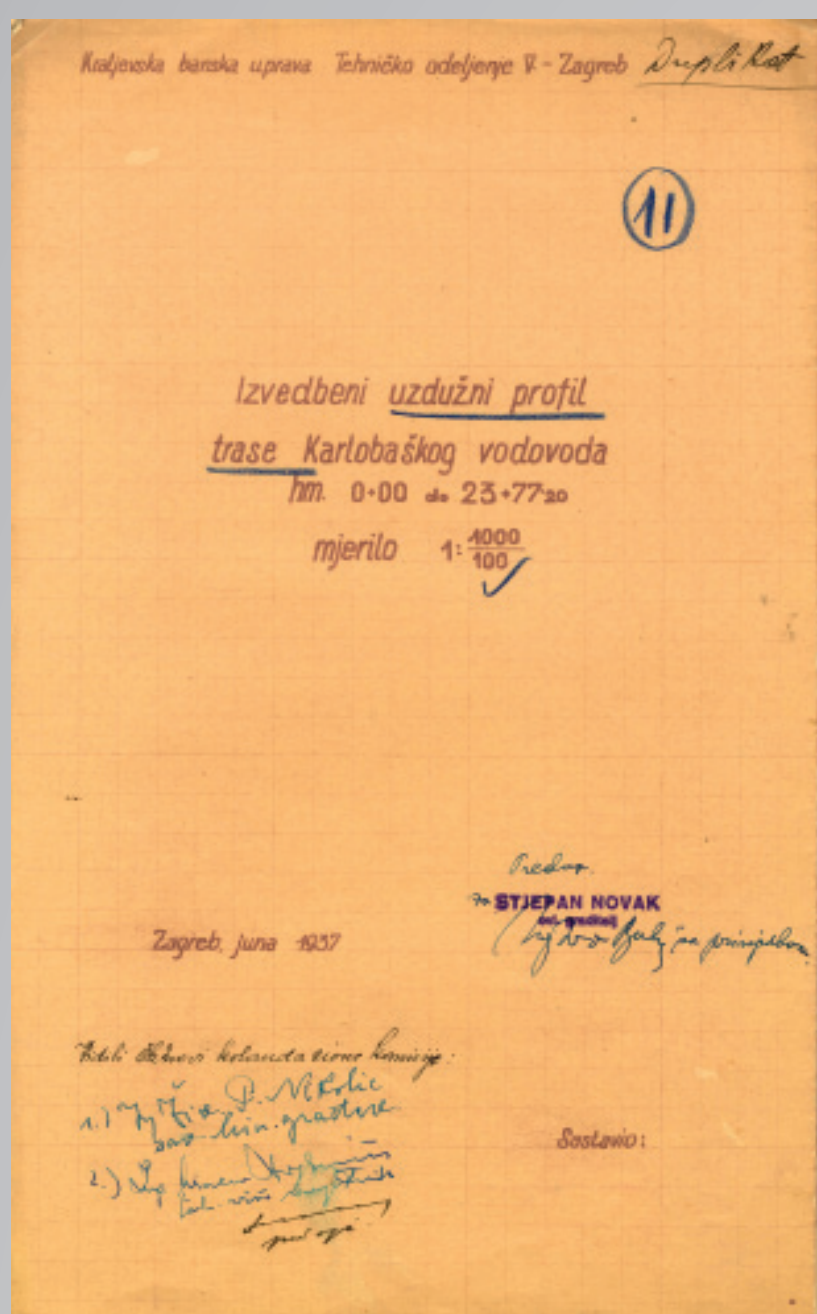
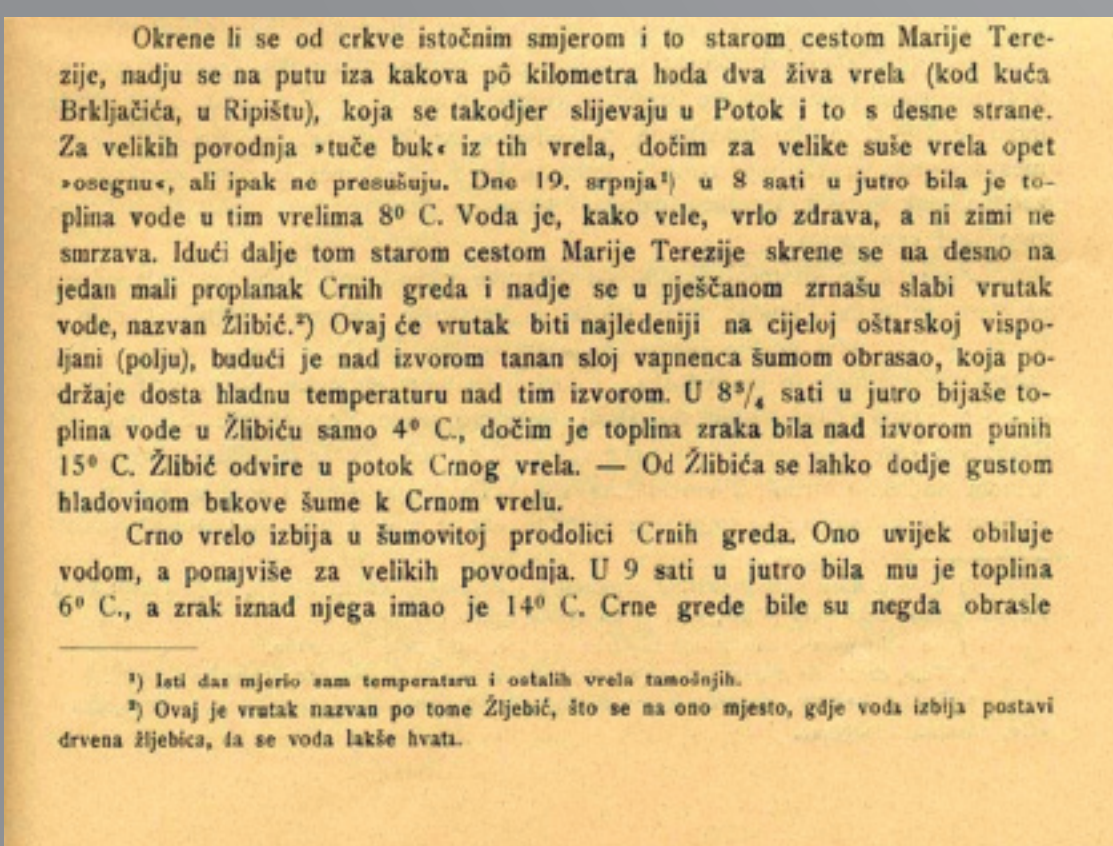
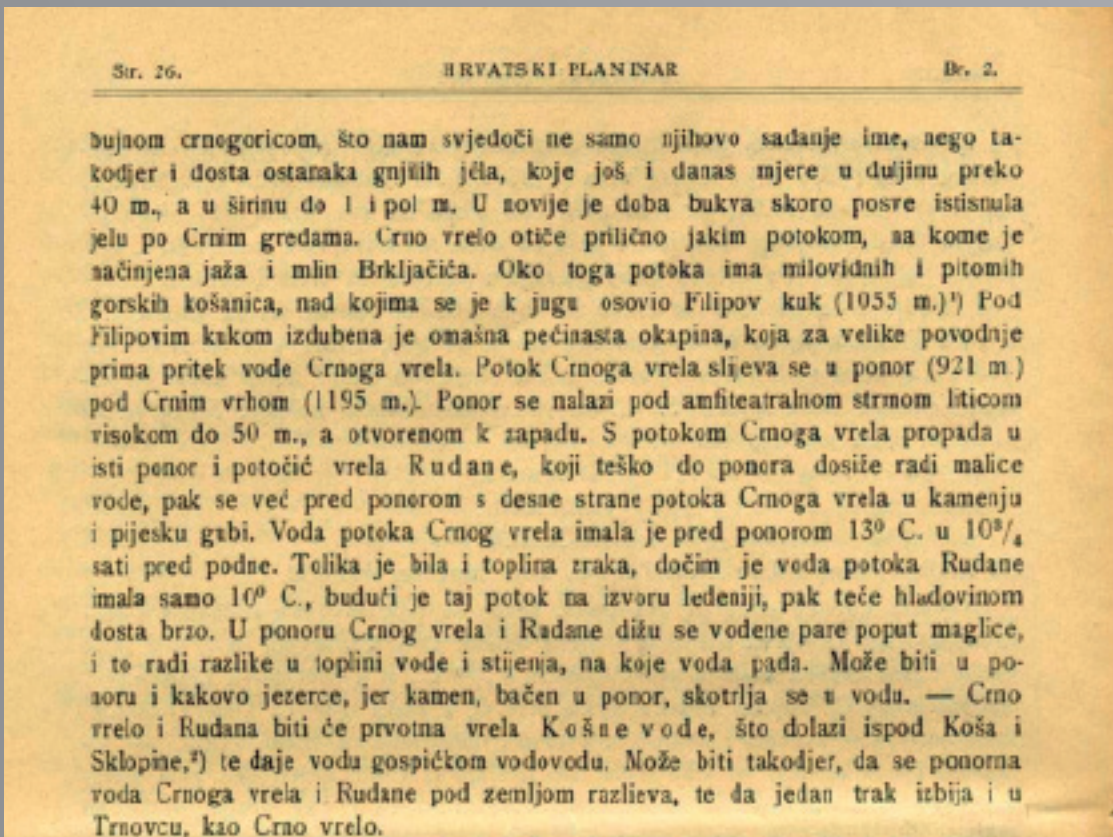


HR-DAZG-805. Društvo za unapređenje Karlobaga.

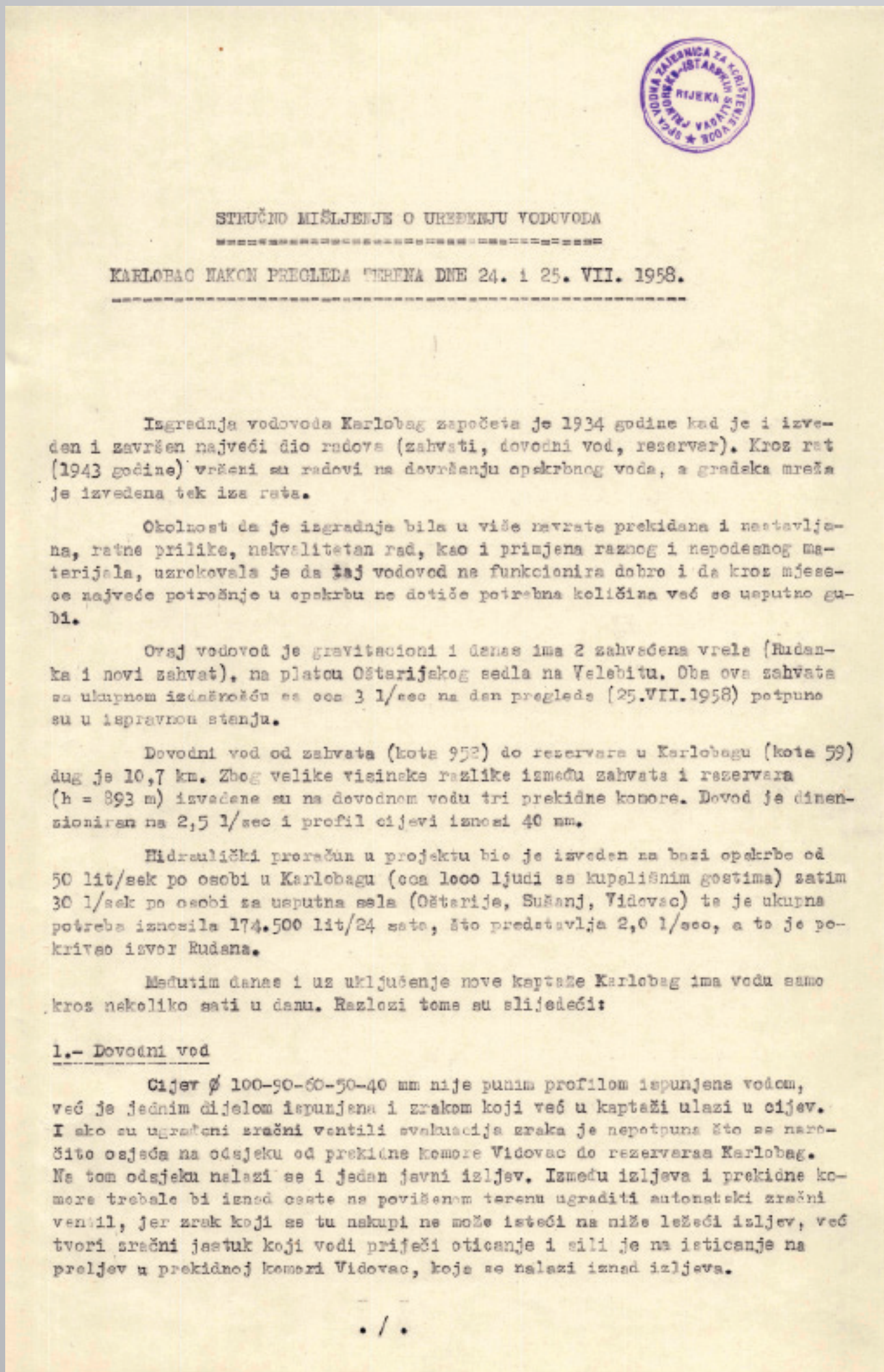


Ličke novine br 5, 1.3.1964., str. 3.

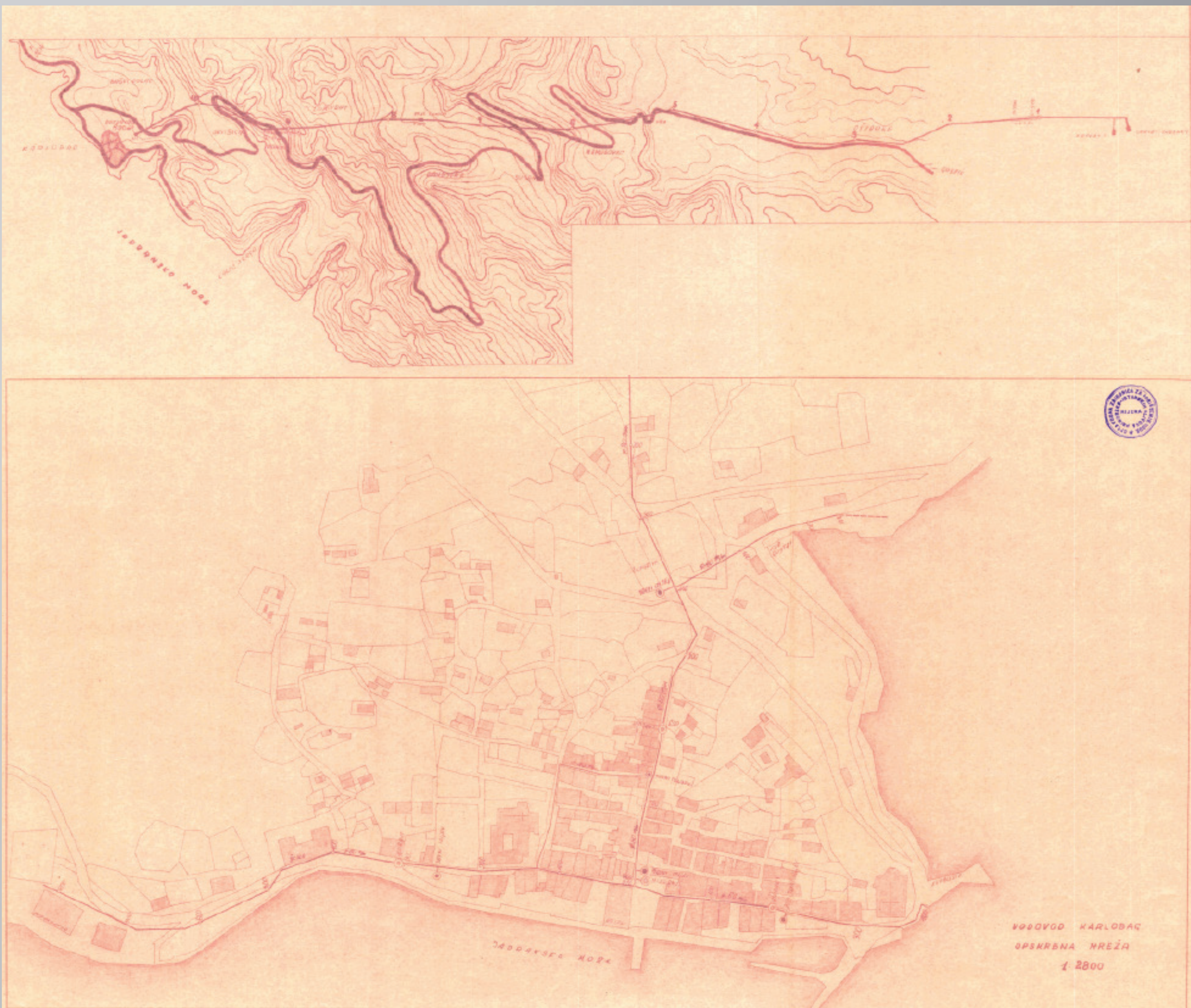
Hrvatski planinar, br. 3, 1900., str. 25-26.



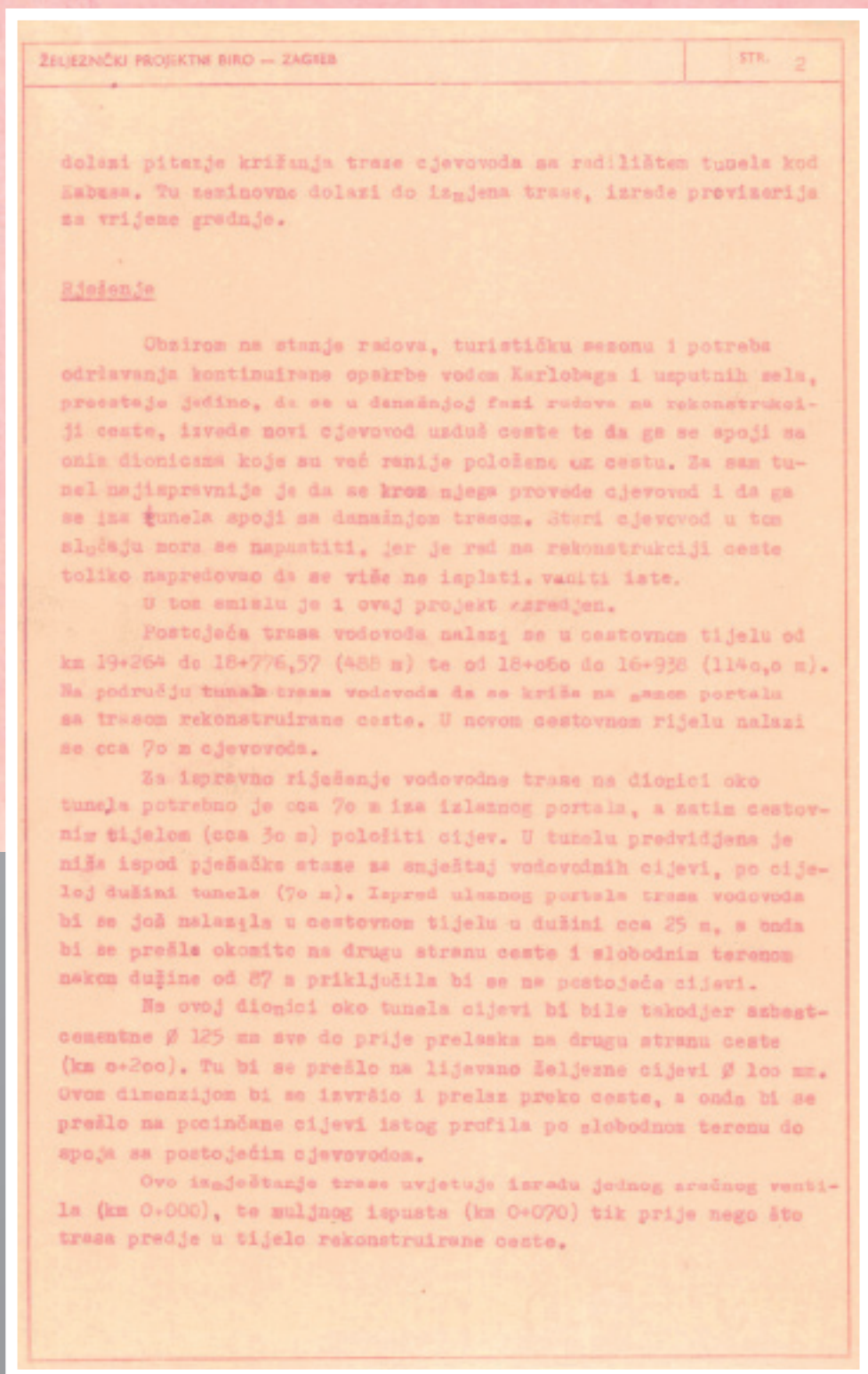
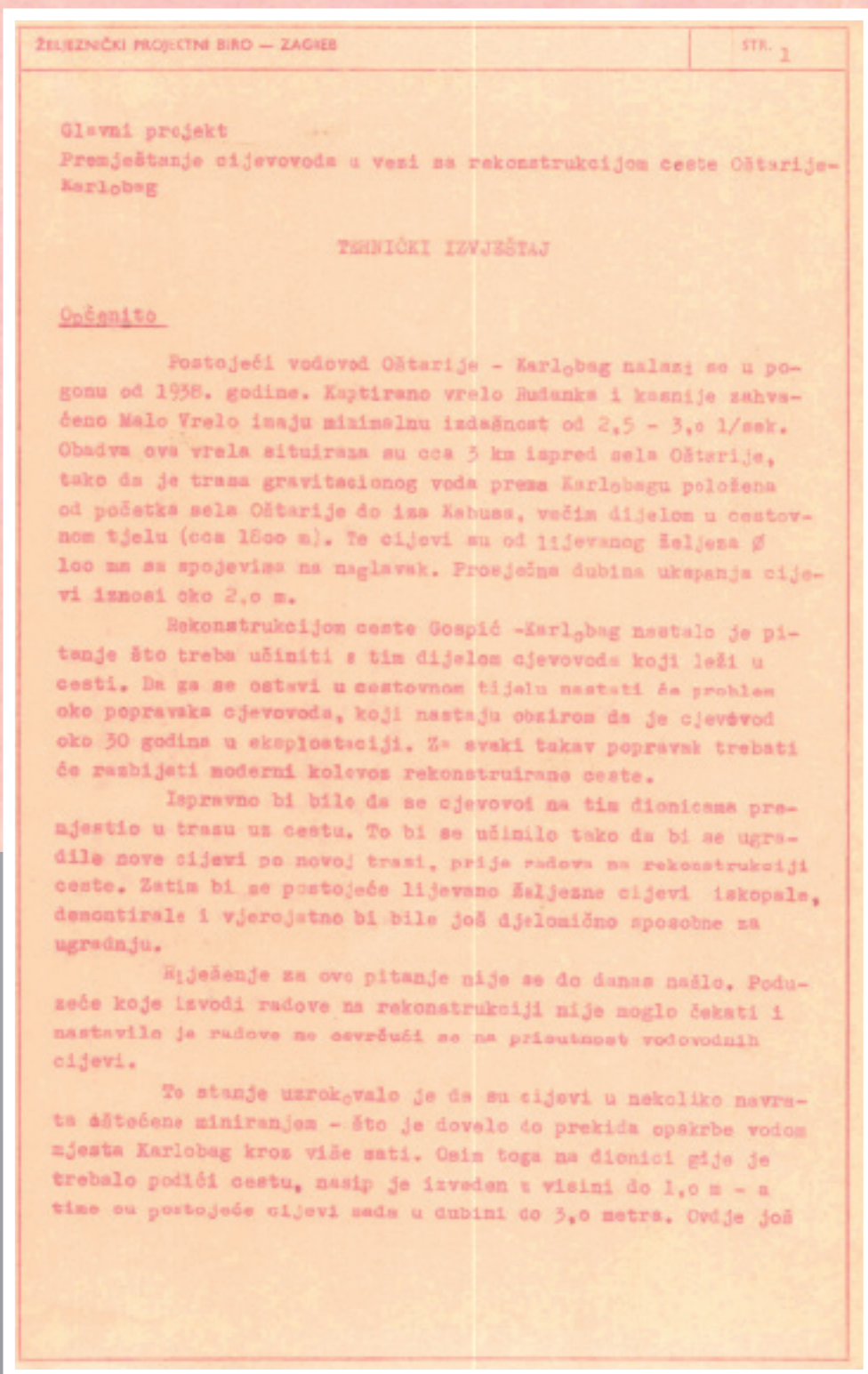
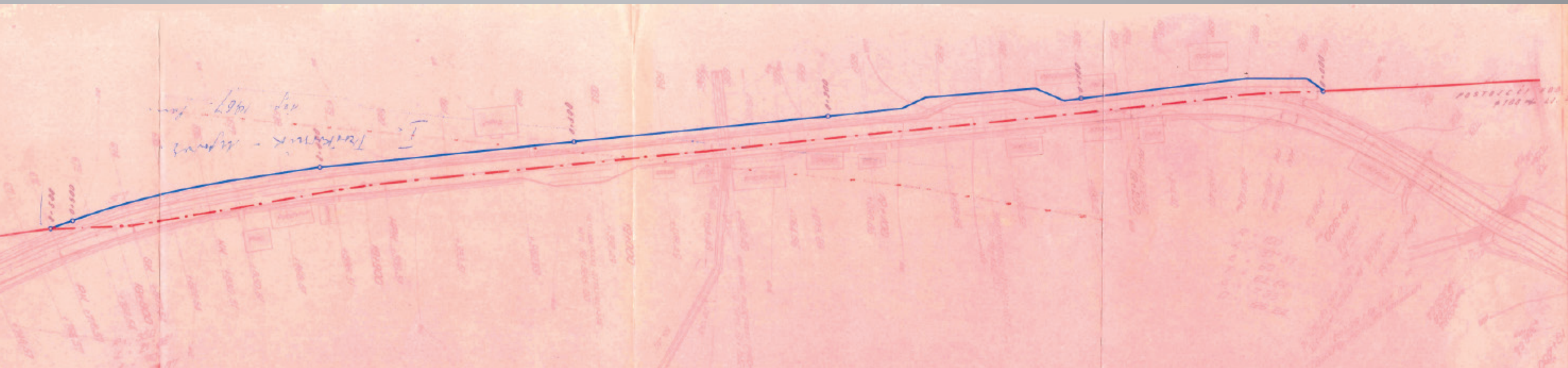
HR-DAGS-206. Zbirka arhivalja.



HR-DAGS-5. NOK Gospić.



HR-DAGS-5. NOK Gospić.



HR-DAGS-30. SO Gospić.

„Drugo po važnosti bilo je pitanje ceste koja se nalazila u tako lošem stanju da se po njoj nije moglo putovati u Liku preko Velebita i odatle u Karlobag. Dok je inače ona bila prohodna stizale su karavane s robom iz Like i Krbave i odnosile iz Karlobaga ulje, sol, vino i druge potrepštine u te krajeve. Kao što je prethodno spomenuto bila je to rimska cesta s mnogo zavoja i nekoliko strmih uspona. Uz utrošak oko 1200 forinti smatrao je Pötenegh da je njezin popravak moguć kako bi opet postala glavni put kojim će putovati karavane. To lakše što za takav posao ima u Karlobagu željeznih batova, klinova, poluga i lopata, a sve ostalo što još treba i koliko utvrdit će ovlašteni službenik.“

Mažuran, Ive: Karlobag 1251. – 2001. Karlobag 2001. str. 45

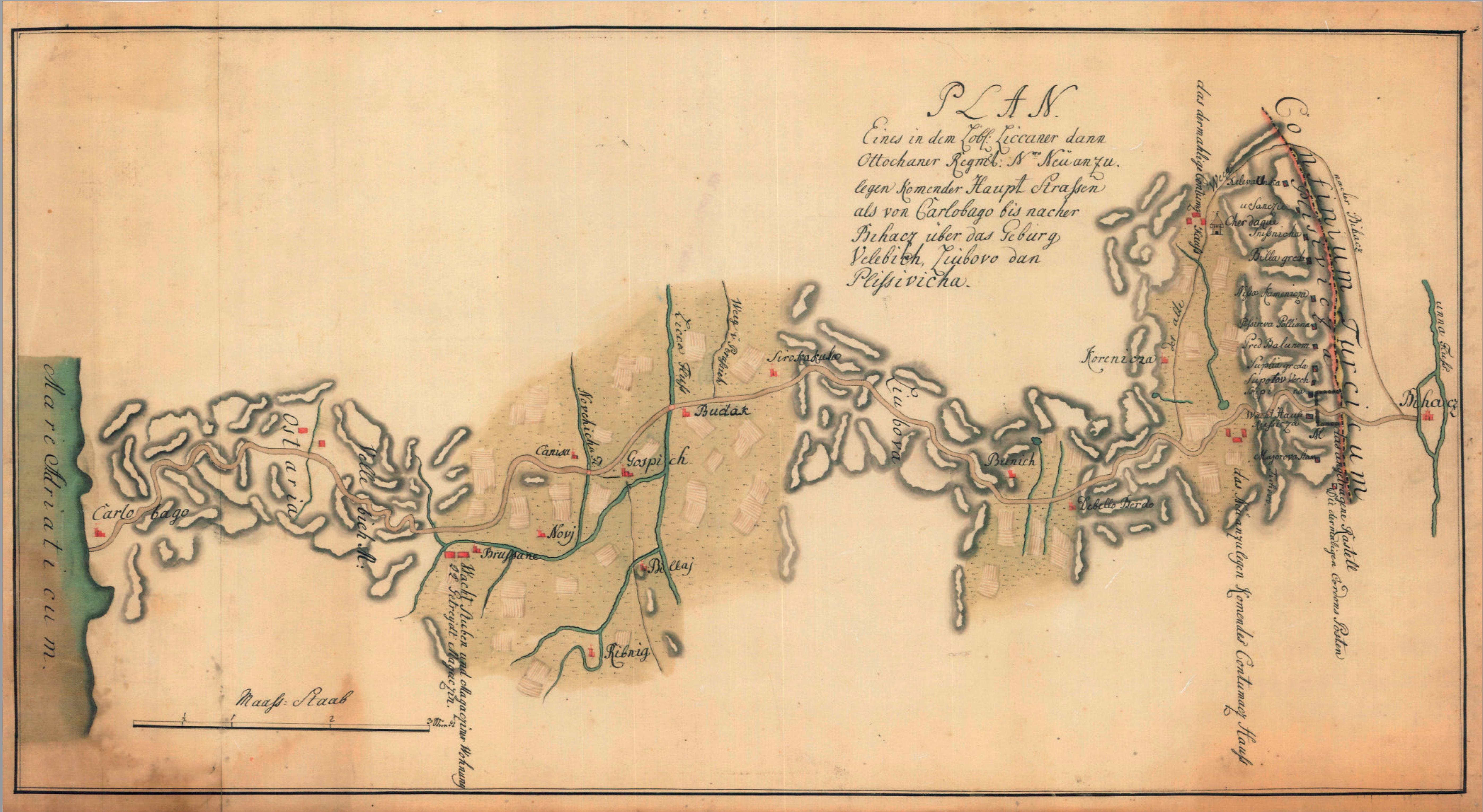


Projekt Karolinske ceste ili stare Terezijane kartografa i graditelja Antona Schredinga iz 1751. godine
HR-HDA-902. Kartografska zbirka.

„Karolinska cesta Gospić – Brušane – Oštarije – Karlobag, građena otprilike od 1730. do 1735., nije radi znatnih strmina i oštih krivina već u drugoj polovini XVIII. stoljeća više odgovarala potrebama trgovačkog prometa između Karlobaga i zaleđa, pa je transport robe po istoj bio vrlo otežan. Naročito su strmi bili odsjek između Ratkovića i Malog Mišinovca u području tzv. „Zavoja“ i odsjek između Starih Vrata i Karlobaga. Osim toga je Karolinška cesta na čitavom svom

silasku od Starih vrata do Karlobaga bila izložena najjačim udarcima bure, koja je kroz dulje razdoblje u godini znala onemogućiti svaki promet na putu.“

Szavits Nossan, Stjepan. 1973. Stare ceste Gospić-Brušane-Baške Oštarije-Karlobag u XVIII. i XIX. stoljeću. Senjski zbornik 1973. god. 5.: str. 140.



Reprodukcija karte projekta ceste od Karlobaga preko Gospića do granice prema Osmanskom carstvu – Bihaću iz 1781. godine
(Hrvatski državni arhiv) HR-DAGS-167. Zbirka dopunskih preslika arhivskog gradiva.

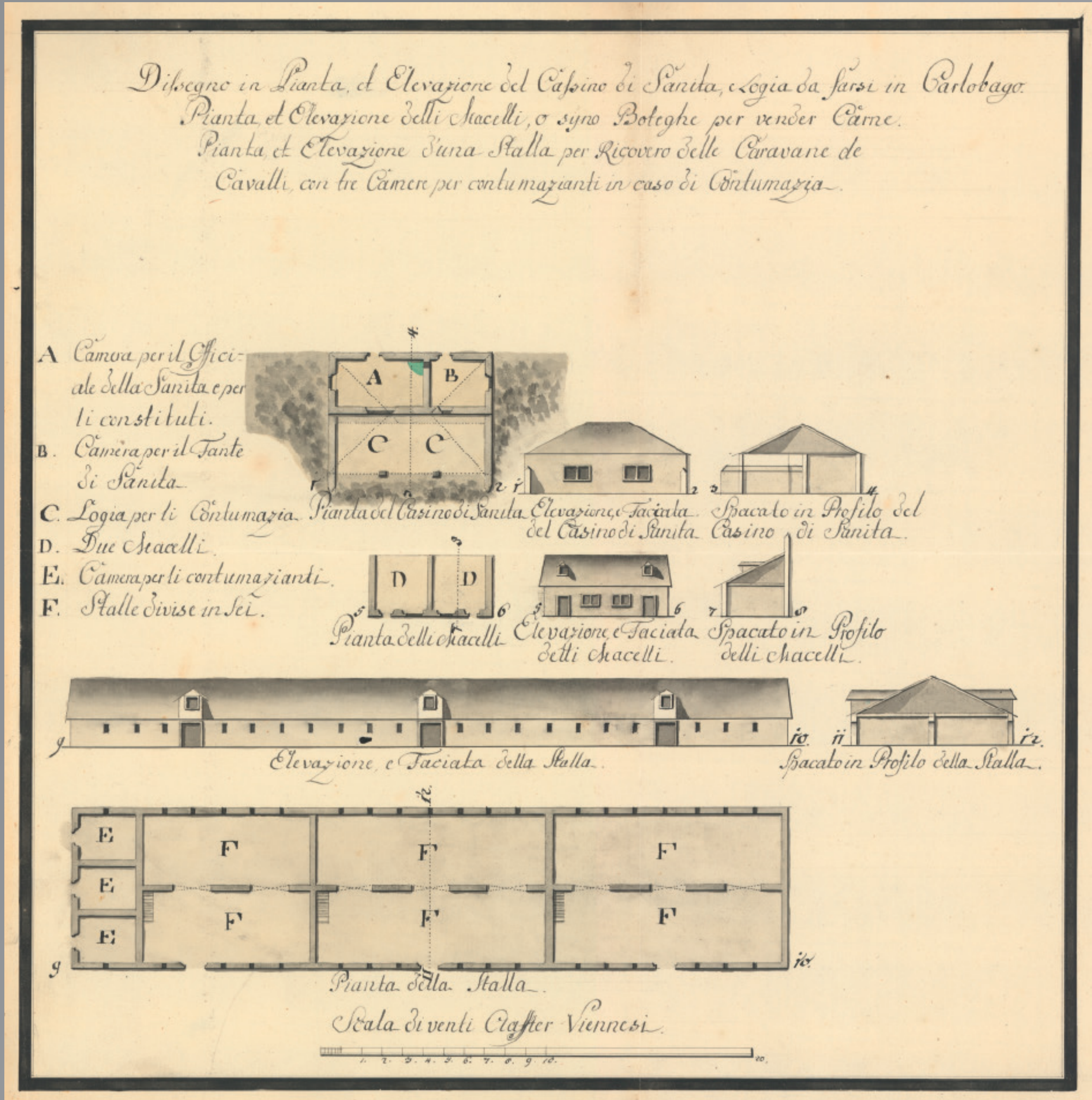
„... Karlobag je malo mjesto sa svega 600 stanovnika. Kaštel je manji od senjskog kaštela. On je s triju strana zatvoren, dok je prema gori otvoren. Položaj grada je vrlo povoljan za trgovinu, jer se udaljenost susjedne Like, Hrvatske, Krbave i Bosne može prevaliti u jednom danu.“

Herkov, Zlatko 1977.: Statut grada Karlobaga od godine 1757. Vjesnik Historijskih arhiva u Rijeci i Pazinu. Rijeka. Državni arhiv u Rijeci. str. 91.

„Kako je prvo sjedište uprave za okruge Liku i Krbavu bilo u Karlobagu, zbog Gospića, zatim u Ribniku, Bilaju, Vrebcu i Perušiću. Za potrebe povezivanja s ličkim zaleđem tijekom prve polovice 1730-ih godina interventno je izgrađena cestovna prometnica preko velebitskog prijevoja Oštarijskih vrata. Ta prometnica, tzv. Stara Karolina, prva je i najstarija velebitska krajiška cesta. Unatoč nepovoljnoj trasi, njezinom su izgradnjom stvorene pretpostavke za prenošenje sjedišta uprave ličkog okruga u velebitsko zaleđe. Do toga je došlo preuređenjem Vojne krajine 1746. godine, kada je dotadašnja upravna podjela zamijenjena

vojno-upravnom organizacijom na pukovnije i kumpanije/satnije, a za stožerno mjesto novoutemeljene Ličke krajiške pukovnije izabran Gospić. Sigurno je da je takva njegova funkcija, uz potrebe rastućeg prometa između velebitskog primorja i ličkog zaleđa bila glavni razlog za radikalno prepravljanje trase Stare Karoline između 1750. i 1754.“

Pejnović, Dane. 2013. Gospić: geografski položaj, razvoj i suvremene značajke grada. Gospić-Grad, ljudi, identitet, ur. Željko Holjevac str. 33 Gospić: Institut društvenih znanosti Ivo Pilar



Projekt arhitekta Antonia Michelazzia za gradnju zdravstvenog ureda, mesnice i velike štale za smještaj konja i karavane u Karlobagu 1757.
HR-HDA-941. Trgovačka uprava spisi za primorje.

„Karavane donose osobito ovu robu: žito, raž, proso, zob, sočivo, svježe i soljeno meso, masnoće, med, lan, željeznu robu, građevno drvo, loj, duhan, teleće i kozje krzno, vučje krzno i krzno ostalih životinja. Iz Karlobaga se izvozi u Bosnu, Liku i Krbavu ova roba: vino, rakija, sol, ulje, ocat, mjed, željezne izradevine, tkanine i platno, svilena roba.“

Herkov, Zlatko 1977.: Statut grada Karlobaga od godine 1757. Vjesnik Historijskih arhiva u Rijeci i Pazinu. Rijeka. Državni arhiv u Rijeci. str. 88.

Idejni plan gradnje ceste od Turskog carstva preko Korenice i Gospića do mora oko 1790. godine hungaricana.hu



Fotografija Radivoja Simonovića
Fotografije dr Radivoja Simonovića: Velebit. Dalmacija. Knjiga druga, Muzej Vojvodine, 2019.



„I cesta bi se probijala dalje. Dakako da je velebitsko drvo plaćalo sva carska obećanja pa su poslije ostajale same goleti, a bujice su pretvarale padine u kamenjare, a gradile su se dugo i dugoročno, uporno se probijao kameni put kroz klance — dulibe, ali tako da je svaki zavoј bio do sedam metara širok, samo tako mogli su se golemi dugački trupci prevoziti k moru. Cijele obitelji bavile su se kirijašenjem, s koljena na koljeno. Pojedinci su godine provodili na vagiru, kako se to narodski kaže konji su se mijenjali, ali su oni morali izdržati jer su tako mogli nešto zaraditi. Točno se znalo za koju vrstu prijevoza se opredijelila koja obitelj. Jedini su provodili sol, vilo i rakiju iz Dalmacije, drugi trupce, treći žito, krumpir i med, neki samo suhe kože iz Dalmacije u Gospićko slagalište kože...“

Za kirijašenje kupovali su se najbolji konji, dobro se hranili, timarili, jer su samo u jednom prijevozu trebali prijeći desetak kilometara pod najtežim teretom. Istina, uvijek je u drugoj polovici puta bila nizbrdica, ali je nije bilo lako svladavati, jer je i ona bila dugotrajna i strma. Pri usponu s kopnene strane trebalo je svladati oko petsto metara visinske razlike, a zatim oko tisuću metara spuštanja. Zato se počivalo na svaka 3-4 kilometra, otprilike nakon jednog sata vožnje, a na najtežim i najstrmijim dijelovima cesta i češće. Dan ili dva prije polaska kirijaši su se oko konja posebno mazili, kao da s njima razgovaraju pripremajući ih za tegobne dane, uostalom dobro su ih pazili za sve vrijeme života. Za svaki slučaj pri ruci je uvijek bio bič, kandžija, jer nije bilo milosti ako bi kola nepredviđeno zastajala iza drugih. Potkov je morao biti bez greške i samo nadaleko poznati potkivači, sigurne i znalačke ruke, bavili su se potkivanjem kirijaških konja, a i volova.

Svaki je kirijaš bio i sam samouki potkivač, jer na kamenim cestama potkovice su često otpadale kola su se temeljito podmazivala kolomazom, učvršćivale se žbice na kotačima i spremali lanci za vezanje tereta. Među lancima najveći se zvao rajt, on je morao obuhvatiti cijela kola i sva sigurnost tereta ovisila je o njemu. Orma je morala biti pouzdana, kao nova. Najboljeg sijena i zobi moralo je uvijek preteći, jer se do posljednjeg metra nije znalo što ih sve čeka na putu. Za put bi kirijaši ponijeli svježeg kruha i slanine, a na svim odmorištima bile su gostionice gdje su se kirijaši mogli opskrbiti i prehraniti i više dana. Prije polaska pozdravljali su se sa svojima kao da odlaze preko svijeta, a skoro da je tako i bilo. Iza daleke, visoke i surove planine živjelo se drugim načinom života, ali za jedan dio tih ljudi bio je patnički kao i ovdje. Neki se od njih nisu ni vraćali. U prvim počecima kirijašenja napadali su ih kojekakvi razbojnici, a usput su sretali čopore vukova i drugih zvijeri. Mećave su često zatrpavale snijegom i kola i ljude. Koji put su ih otkopavali tek na proljeće, a često ih nisu ni našli. Razbojnici su bili česta pojava. Snalažljivi prijevoznici doskočili bi koji put i tome.“

Rukavina, Ante: Velebitskim stazama, Planinarski savez Hrvatske. Zagreb 1979. str. 94.-95.



geoportal.dgu.hr

„Kod svakoga od ona četiri velika zavoja sagrađena je po jedna zidana kuća, gdje se putnik može odmoriti, glad utažiti i žeđu ugasiti. Prvim se zavojem spustaš do Mamudovca (803 m), gdje se nalazi gostionica s velikom sušom za kirijaše. To je zgrada kao one po bosanskim planinama i mjestima, koje se zovu han. Drugim zavojem dođeš do Cesaričkog Sušnja (726 m), gdje se nalazi stan cestarov i škola. Treći se zavoj svršava kod Trubaje (504 m), a četvrtim prolaziš Vidovac i krećeš prema Paripovoj Dragi (210 m), odkuda se cesta svija i spušta k morskoj obali, dok napokon ne dođeš prešavši 20 km u sam Karlobag.“



Danas je Lika sva ispresjecana mnoštvom modernih saobraćajnica. Kroz nju prolazi željeznička pruga s modernim i brzim dizel-lokomotivama i više širokih asfaltnih cesta, po kojima se svakodnevno odvija frekventan automobilski saobraćaj. Sve to omogućava Likanima brze voze i s najudaljenijim krajevima kud se nekad, dok se vozilo dižansama i kolima, putovalo danima i danima.

Međutim, nije u Lici oduvijek tako bilo. Nekad u njoj nije bilo asfalta. Umjesto njega postojali su obični kolski putovi, a o željeznici tada nije bilo ni govora. To je bilo doba starih ličkih kirijaša, kad se čitav dan putovalo samo od Gospića do mora i kad je svaki grm bio opasan jer je neprestano prijetila opasnost da iza njega vrebja kakva hajdučka glava. Stari ljudi pričaju kako je onda bilo drugačije nego danas, drugo vrijeme — drugi običaji, onda nije bilo jurnjave po cestama i čini se da se ondašnjim ljudima manje žurilo nego nama današnjima.

Ipak, usprkos toj ogromnoj razlici u općinama i dobu vremena, doba kad su stariim ličkim cestama išli kirijaši, često praćeni od hajduka, nije tako davno; i danas još ima njegovih živih svjedoka — starih ličkih kirijaša, koji su i u svojoj podsmakloj dobi još uvijek, kako Ličani kažu, ljudine od oka. Pođimo njihovim tragom i dođemo neki u našimha vrijeme kad su oni krstarili po starijim ličkim putovima, koji se danas kriju duboko ispod asfalta.

LIKA — DOMOVINA KIRIJAŠA

Domovina je kirijaša kršna Lika, zemlja kušana, vrtićna i vukova, kroz koju se u doba prije željeznice odvijao velik dio našeg tranzitnog prometa. Ovaj promet je iz unutrašnjosti na more i obratno preko Like išao u više pravaca, od kojih su

najznačajniji bili pravci Gospić-Karlobag preko Oštarija, zatim Otočac — Senj preko Vrnjaka, Gračac — Dalmacija preko Zrmanje, Otčina i Alana itd.

Osim ovih pravaca koji su spajali unutrašnjost s morom bilo je u Lici i drugih kirijaških putova, koji su pojedina mjesta unutrašnjosti povezivali međusobno, ili su ih povezivali s glavnim saobraćajnicama. Svim tim pravcima prošlo je neprojeno kirijaša iz raznih naših krajeva i prevozilo se na tone najrazličitijih prehrambenih i industrijski. Od svih kirijaša međutim, Ličani su bili najpoznatiji i najvještiji jer im je kirijašenje bilo, tako reći od djetinjstva, njihovo glavno zanimanje. Bili kirijaši Likaninu je, naime, bilo isto kao i Primorcu i Dalmatincu biti pomorac, jer kao što ove škrtost zemlje sili da rđu na more, tako je i Ličane goli kri prisiljavao da budu kirijaši i sluga drugome.

Industrijski nerazvijena zemlja i privreda, koja je onda bila gotovo isključivo poljoprivredna i siromašna jer Lika nije imala ništa drugo od svog poznatog i lijepog, ali golog krša — aždili su Likaninu posao kirijaša kao jedino sredstvo opstanka. Zato su mnogi Ličani bili kirijaši i kirijašenje se u mnogim ličkim kućama cijnilo kao obiteljsko zanimanje.

VELEBIT — NAJTEŽA DIONICA

Među kirijašima postojala je podjela tako da su neki od njih bili specijalizirani za prijevoz samo nekih određenih artikala, (kukuruzari, vinari itd.), a neki su se, opet, bavili svakevrstom prevozom najrazličitiju robu, već prema prilici i potrebi. Neki su, opet, radili kao stalni kirijaši kod pojedinih većih trgovaca i gostioničara u Gospiću i drugim mjestima, ali većina kirijaša nije imala stalno zaposlenje i svoje je usluge nudila svakome tko bi ih samo prihvatio, zarađujući tek toliko da bi jeđva krpunili i pokrivali kraj s krajem.

No bez obzira na to bi li pripadali kojoj bilo od spomenutih grupa, kirijaši su svi uglavnom bili siromašni sloj ličkog stanovništva i njihov je život bio težak i bez praznikovanja i odmora. A na svojim putovanjima htjeli u bili svakodnevno izvrnuti najrazličitijim opasnostima i tegobama, kojih je najviše zvaralo iz Velebita, zbog čega je Velebit i bio među kirijašima na glasu kao njihova najteža i najopasnija dionica. Osnovna tri zla kojima je Velebit ugrožavao putnika i onda i danas jesu oštra planinska klima s čestim uraganim burama i nadaleko poznatim snježnim olujama, tzv. mećavama, zatim podmukli krvožder vuk i veliki broj serpentina koje otežavaju normalan saobraćaj i njegovu sigurnost, osobito u zimskim danima. Ove me se u staro doba kirijaša pridružio još i lički hajduk, koji se često u svom revoltu protiv vlasti dizao na svakoga na koga bi naišao.

Teško je reći koje je od nabrojanih zala bilo veće i opasnije. Je li ta bura, koja na pojedinih mjestima, kao npr. na Zrmanji, Otčicu, Uri i Banderi nedaleko Sušnja zna biti tako jaka da s cesta baci i najteža natovarena kola zajedno s kirijašem i konjima i razdere ih upregnute u kola. Strašno je već samo izdaleka čuti vuka kako gladan zavija i predviđajući Velebita. Kod hajduka je opet smanjena snaga etihlike nadomjestena lukavstvom razuma, koji kad se na zlo dađe, može biti gori od bilo kakve prirode.

Sva ta zla bila su redovan pratilac kirijaša, suputnici koji su napadali i pojed-

načno i skupje, kako gdje i kako kada. Mnogo je kirijaša u toj borbi zaglavilo ne doživjevši nikad započeto putovanje i mnogo je djece ostalo siročadima, a mnoge Ličanke udovicama. Ipak, sve to nije moglo biti kočien drugima, koje je život gurao naprijed. U surovij borbi s prirodom i gadi nije moglo biti puno razmišljanja, kolebanja i sentimentalnosti.

KIRIJAŠ — SPECIJALAN TIP ČOVJEKA

Za svladavanje takvih prepreka tražio se i poseban tip čovjeka, jer svatko nije mogao niti je bio vičan da se bori svako-dnevno s vukovima, buram, mećavom i hajducima. Stari su Ličani, međutim, bili od svog djetinjstva navikli na najrazličitije prirodne poteškoće, kojima je Lika bogata. Njih su Velebit i surovi gori krs odnajevali i svladili od njih ljude otporne, izdržljive i takve koji mogu prikošiti najrazličitijim zlima. Nije zabavna i Marjica Terezija u svoju gardu primala specijalno Ličane u čijim njeđrima je tuklo sroe od junaka, niti je slučajno da je baš kršna Lika dala junake Marjiana i Marjanu Matijević koji su svojim snagom i vještinama zadivljivali arene najrazličitijih zemalja. Pa pogledamo li labile starog ličkog kirijaša, uočavaj nam se on kao »ljudekar« od blizu dva metra, širokih pleća, velikog brka, a neustrašiv kao planinski vuk Velebit. Pa još kad se oduče u lijepu Liku narodni nošnju, kad na sebe stavi aljnasc, benevrecke, ječernu, natičace i crvenu Liku kapu s resama — prava je diča pogledati ga i lako se pomisliti da to i nije stvarni čovjek, već kakav junak iz pjesma. Uz to je i karakter resio kirijaša, nje-mu je ljudski riječ bila svetinja, i karak-terna čvrstina mu je bila glavno mjerilo ljudskosti i čovjeka.

Na kirijaškim putovima glavne su stanice bile — birtije. Bilo ih je puno. Postojale su uglavnom na svim važnijim saobraćajnim punktovima. U njima se odmaralo, sklanjalo od neвремена, kosačilo, snabdijevalo, veselilo...

Danas su sumo cestale uspomne na kirijaško vrijeme, kirijašenje i kirijaše, koji su davno nestali i čije su se staze sasvim utrlje. Lokomotive i automobili zamijenili su kirijaše i zajedno s njima mnoge stare običaje.

N. BICANIC

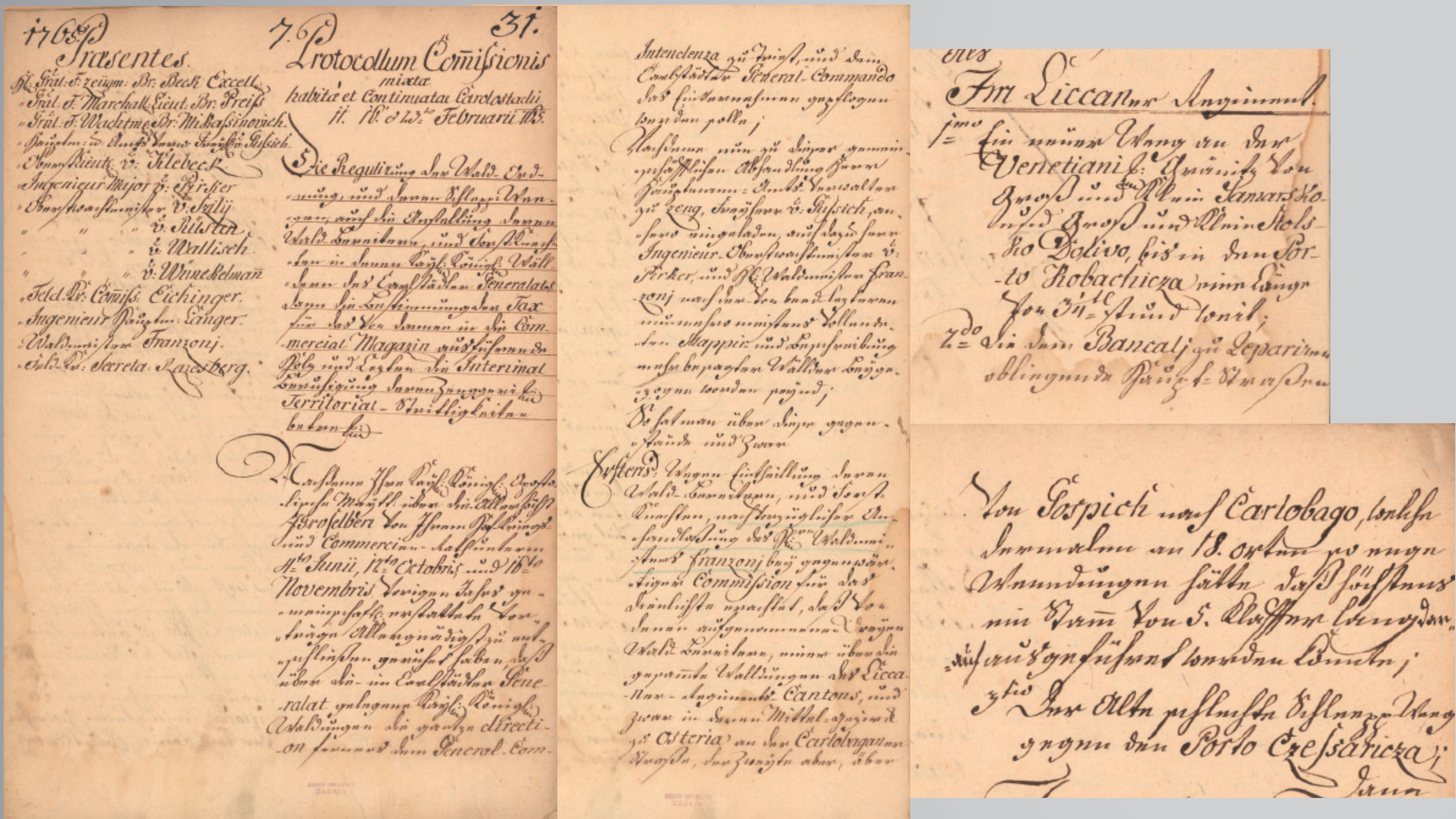


Pierkerova šumarsku kartu Ličke pukovnije 1764.-1765. godine, na kojoj je po prvi put prikazana mreža postojećih u ono doba velebitskih puteva.
HR-HDA-902. Kartografska zbirka.

„Franzoni je 1764. poduzeo mjere za snimanje 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 putevi, staze, vlake, naselja i glavni šumski reviri kao i putevi 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 putevi, 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, lako da se drvo nije moglo izvlačiti do luka), 1762. zabranjen je izvoz građe iz velebitskih šuma dok se ne poprave postojeći, odnosno izvedu novi putevi i vlake do mora.“

Pejnović, D., Vujasinović, B. 1998.:
Prometna valorizacija Velebita - povijesno-geografski prikaz.
Geografski horizont 44/1, str. 29-49



Zapisnik šumarskog povjerenstva o osnivanju uprave šuma Karlovačkog generalata iz 1765. godine za šume Otočke, Ličke, Slunjske i Ogulinske pukovnije.
Zapisnikom su osnovane šumarije i postavljeni šumari u Oštarijama, Krasnom i Petrovoj Gori.
HR-HDA-426. Ujedinjena bansko-varaždinsko-karlovačka generalikomanda.



Karta razgraničenja Ogulinske, Otočke, Ličke pukovnije i Mletačke Dalmacije s ucrtanim Baškim Oštarijama na cesti Gospić-Karlobag iz 1790. godine.
HR-HDA-902. Kartografska zbirka.

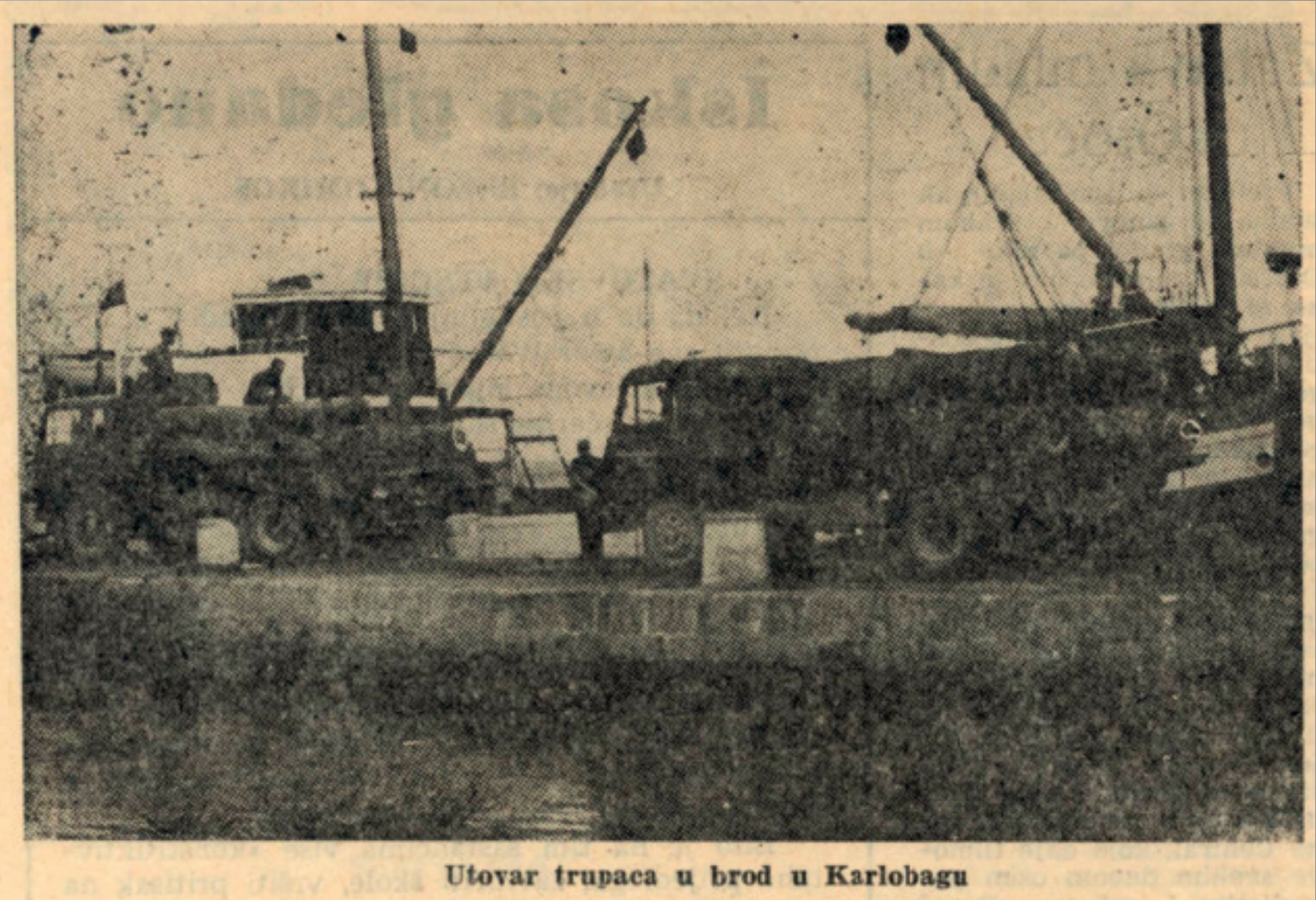
Šumarnik Franzoni prima na posao u službu 3 došumara i raspoređuje ih na teren u šume Karlovačkog generalata. Prvog došumara raspoređuje za šume cijele ličke pukovnije. Sjedište mu je u središtu šuma (centru) u Oštarijama na karlobaškoj cesti. Može se reći da upravitelj Franzoni u Baškim Oštarijama na Velebitu osniva prvi šumski ured – prvu šumariju.

Nacrt instrukcije – naputka sastavio je šumarnik Franzoni – upravitelj uprave šuma Hrvatske vojne krajine u Karlovcu. Instrukciju-naputak odobrilo je carsko-kraljevsko dvorsko ratno vijeće 6. srpnja 1765. godine.
HR-HDA-426. Ujedinjena bansko-varaždinsko-karlovačka generalikomanda.



„U vrijeme gradnje stare Karoline, tj. početkom XVIII. stoljeća nije još postojala u Karlobagu današnja izgrađena obala, pa je kao trgovačka luka služila tzv. „Velika draga“, nešto istočnije od danas postojećeg kupališta. Ta je draga predstavljala prijelaz kanjona Baške drage u more i bila je okolnim strmim kamenim obroncima donekle štićena od neposrednih udaraca bure. Luka je služila uglavnom za izvoz drva iz ličkih i velebitskih šuma. Uz nju se u ono vrijeme nalazilo veliko skladište drvene građe, spremne za utovar na brodice. To je bio vjerojatno i glavni uzrok da su stara Karolina, kao i kasnije građena Terezijanska cesta, svršavale kod današnje župne crkve, tj. na južnom rtu Karlobaga. S tog razloga je u predjelu današnje Šumarije u Karlobagu Karolinška cesta imala ogranak koji je silazio izravno do skladišta drva u Velikoj dragi.“

Szavits Nossan, Stjepan. 1973.
Stare ceste Gospić-Brušane-Baške Oštarije-Karlobag u XVIII. i XIX. stoljeću.
Senjski zbornik 1973. god. 5.: str. 140.



Fotografija u vlasništvu Hrvoja Mažurana

„Slaba povezanost Karlobaga s unutrašnjošću bila je mana ovoga kraja, potvrđuju i predstavke komuniteta Karlobaga zbog potrebe sanacije dotrajale ceste iz Karlobaga preko Oštarija prema Gospiću, izgrađene 1752. Krajišnici su bili dužni brinuti se za prohodnost te prometnice, na kojoj se obavljala doprema drva iz ličkih šuma za izvoz u luku Karlobag; oni nisu bili zaduženi samo za sječu nego i za prijevoz drva iz šuma prema moru. Za ovu cestu, najfrekventniju prometnicu za trgovinu drvom između Primorja i Like. Prema Pittonijevu izvještaju iz 1756. nova cesta od Karlobaga do Gospića je potpuno razrovana da se ne vidi ni komadić zemlje, nego samo goli kamen, a to zlo, ukoliko nije počinjeno od vjetra je kiša potpuno dovršila. Cesta je neprovozna, jer kamenje uništava kola u kratko vrijeme. Bila je velika pogreška, da se ta cesta nije izgradila po tragu stare rimske ceste, koja je bila više zaštićena od vjetra. Kao lijek za popravljjanje takva stanja predlaže se da se iz Njemačke dovede graditelj ceste Weeg-Macher koji će cestu ponovno učiniti prohodnom za kola, u drugom izvješću lokalnim komercijalnim vlastima navodi se kako način dopreme drva oštećuje ceste. Drvo se nije moglo prevoziti drugačije nego „tegljenjem“: po dva para volova vukla bi panjeve po zemlji, tako da se ne samo oštećivala zemljana podloga nego i samo drvo.“

Gruenfelder, Anna Maria. 2002.

Senj i Karlobag u doba merkantilističke gospodarske politike.
Senjski zbornik 2002. god. 29. str. 125.-154.



Detalj Terezijanske ceste označen intervencijom autora izložbe na karti razgraničenja Ogulinske, Otočke, Ličke pukovnije i Mletačke Dalmacije s označenom Vukosavićevom cestom Gospić – Karlobag iz 1790. godine.

HR-HDA-902. Kartografska zbirka.

„Taj odgovorni posao povjerio je Peharnik tadašnjem kapetanu Filipu Vukasoviću, koji se već istakao svojim rijetkim matematičkim i građevno-tehničkim sposobnostima. U razdoblju 1782. – 1786. izgradio je Vukasović novu cestu od Gospića, južno od brda Oštre pa preko Novog Sela, Brušana, dolinom Takalice, preko Velikog vrha (s kulminacijom na visini od 955 m nad morem), Baških Oštarija, Oštarskog Zdrila, Konjskog, Trubaje i Vidovca do Karlobaga u duljim od okruglo 33 km. Trasu nove ceste povukao je Vukasović tako da bude po mogućnosti što bolje zaštićena od bure. Vukasović je upravljao osobno ovom teškom gradnjom velikom požrtvovnošću, pa je za vrijeme gradnje na terenu dva puta ozbiljno obolio. Prigodom svog trećeg inspekcionog puta po



Povelja kojom se Filip Vukasović imenuje pukovnikom Ličke graničarske pukovnije 1794. godine.
HR:HDA-783. Obitelj Vukasović.

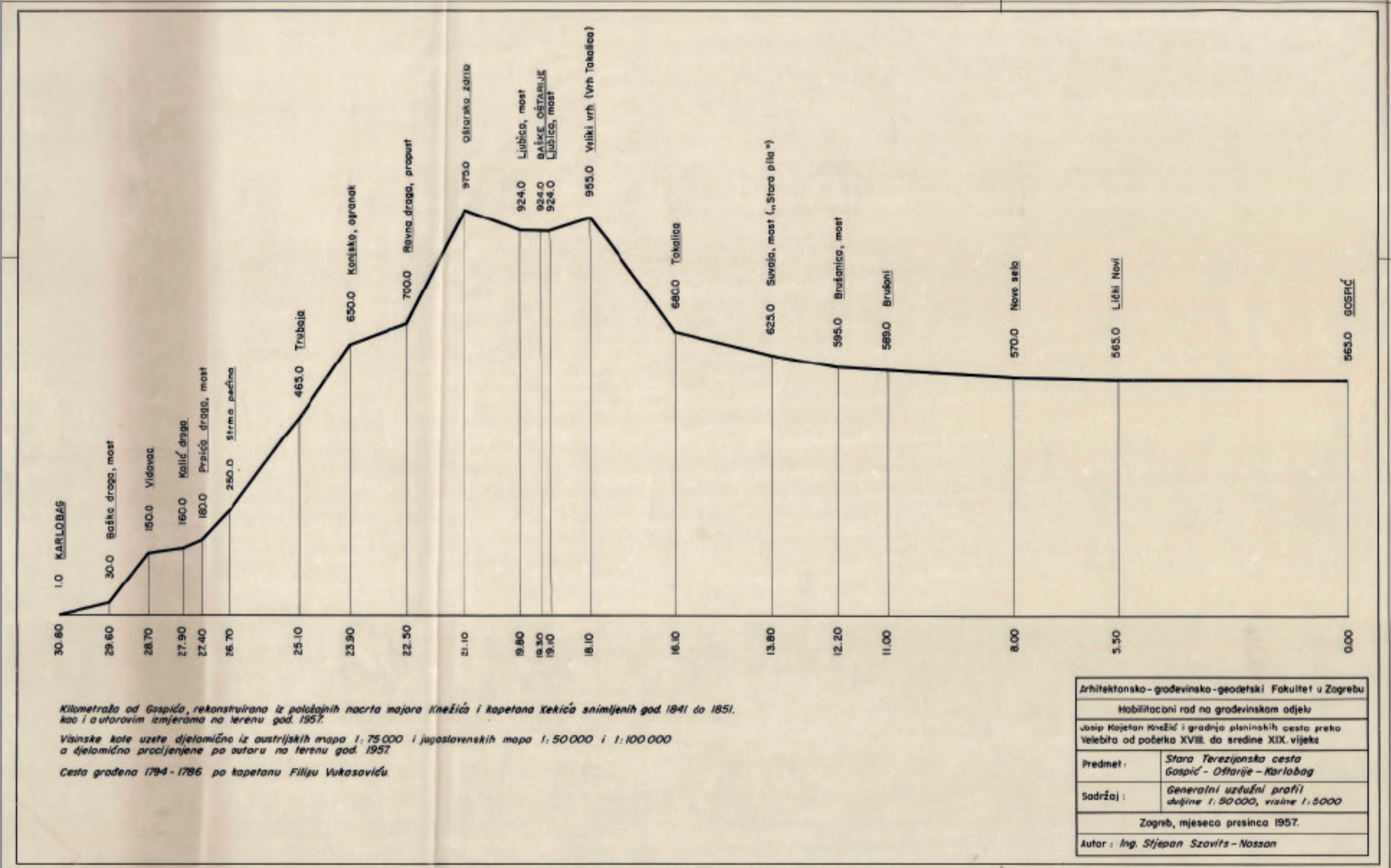


Gradski muzej Senj

Filip Josip Vukasović (1755. – 1809.) genijalni graditelj Lujzine ceste od Rijeke do Karlovca, prve moderne planske ceste u Hrvatskoj, rodio se kao odvojak stare uskočke senjske patricijske obitelji g. 1755. u sv. Petru (Bravno) u Lici od oca Petra, graničarskog časnika, i majke Ane rođ. Bašić. Kao vojnik istakao se Vukasović velikom hrabrošću i snalažljivošću u ratovima Marije Terezije protiv pruskog kralja Fridrika Velikog, te mu za to bude podijeljen čin natporučnika. Po završetku austrijsko-pruskog rata vraća se mladi Vukasović u Senj, drevnu postojbinu svojih uskočkih predaka. Kao hrvatski rodoljub, svjestan Senjanin i krajiški građevinski ravnatelj sa sjedištem u Senju, razvio je Vukasović mnogostranu djelatnost na području graditeljstva, naročito cestogradnje u hrvatskom kršu te izgradnje senjske luke. Po njegovim nacrtima i pod njegovom neposrednom upravom građene su obalne ceste Senj-Sv. Juraj 1783. u duljini od 10 km i Senj-Novi Vinodol 1783. – 1784. u duljini od 24 km. Pošto stara tzv. Karolinška cesta Gospić-Karlobag, građena 1750. – 1754. na inicijativu grofa Rudolfa Choteka, a pod upravom graničarskog potpukovnika Antuna Schrendinga, radi nepovoljne trase i velikih strmina nije više zadovoljavala potrebama trgovačkog prometa, naredio je Josip II g. 1778. pukovniku Peharniku, zapovjedniku Ličke regimente u Gospiću, da se na navedenoj relaciji izgradi nova i bolja cesta.

Lici i Hrvatskom primorju prošao je Josip II 1786. kolima novo sagrađenom cestom od Gospića do Karlobaga, pa je Vukasovićevo djelo posebnom poveljom pohvalio, određivši ujedno da cesta u čast njegove majke Marije Terezije bude prozvana Terezijanskom cestom. U vezi s dovršenjem ove nove trgovačke ceste, i pošto je Josip II 1785. proglasio Karlobag slobodnom lukom, izvršio je Vukasović iste godine detaljan premjer i položajni nacrt grada, izradivši ujedno projekt za izgradnju i proširenje karlobaške luke, gdje se očekivao znatan porast trgovačkog prometa.“

*Szavits Nossan, Stjepan. 1970. Filip Vukasović 1755. – 1809.
Senjski zbornik 1970. god. 4., str. 173*



Generalni uzdužni profil Vukasovićeve Terezijanske ceste, nacrt izradio Szavits Nossan, Sjepan 1957. Gradski muzej Senj.

„Zadržavši na potezu Gospić-Brušani uglavnom trasu stare Karoline, napustio je Vukasović na brdskom sektoru Brušani-Karlobag potpuno staru Karolinu, te je trasu svoje nove ceste povukao tako da je mogao smanjiti nagibe, povećati polumjere krivina, nešto sniziti apsolutnu kotu i cestu bolje zaštititi od udaraca bure. Terezijanska cesta građena je ubrzanim tempom god. 1784. do 1786. tako da je ispočetka izvedena s manjom širinom, kako bi se čim prije mogao po njoj otvoriti promet, a kasnije je postepeno proširivana na konačnu širinu koja se još i danas može vidjeti. Od Brušana slijedi Terezijanska cesta ispočetka staru Karolinu do kamenog svodenog mosta preko potoka Brušanice, gdje prelazi na desnu stranu tog potoka i ide dalje umjerenim usponom do svodenog kamenog mosta nazvanog „Stara pila“, preko potoka Suvaje gdje ulazi u dolinu nazvanu „Takalica“. Trasa ide dalje umjerenim usponom lijevom stranom doline Takalica gdje cesta napušta dno doline i počinje uspon na glavni hrbat velebitskog masiva koji prelazi na sedlu Veliki vrh ili vrh Takalice, kao sekundarnoj kulminaciji, odakle se, prešavši potok Ljubicu, u blagom padu spušta do Baških Oštarija. Ostavivši Oštarije, nastavlja Te-

Jedna od mnogih minerskih bušotina vidljivih na dionici od Baških Oštarija prema Karlobagu.

Fotografija autora izložbe.



Kolobran u Paripovici na Terezijanskoj cesti.

Fotografija autora izložbe.

rezijanska cesta do današnje škole trasom postojeće Knežićeve ceste, prešavši ponovno potok Ljubicu kamenim svodenim mostom, napušta Oštarsko polje te se blagim usponom penje na sedlo Oštarsko ždrilo gdje prelazi svoju glavnu kulminaciju skrećući oštro na jug. Prešavši ovdje svoju najvišu točku spušta se stara Terezijana prema jugu kroz Ravnu dragu koju prelazi trodijelnim propustom, velikim serpentinama obilazi duboko ispod ceste ležeci zaselak Konjsko te kroz pusti krš izbija na Trubaju. Dalje se cesta spušta jugozapadnom padinom brdskog masiva, obilazi na pećinastoj padini „Strmu pećinu“ te prešavši kroz njezin kanjon prelazi Prpića dragu, malim svodenim mostom, te se dalje spušta blažim padom preko Kalić drage kroz zaselak Vidovac u strmi kanjon Baške drage koju prelazi kamenim svodenim mostom te se na desnoj strmoj padini ove drage spušta do mora u zaljevu „Velika draga“ i ulazi u Karlobag, kao i Karolinška cesta, s južne strane kraj stare župne crkve i mandrača“.

Szavits Nossan, Stjepan. 1973. Stare ceste Gospić-Brušane-Baške Oštarije-Karlobag u XVIII. i XIX. stoljeću. Senjski zbornik, 1973. god. 5: str. 141.



Terezijana kod Konjskog.

Fotografija autora izložbe.

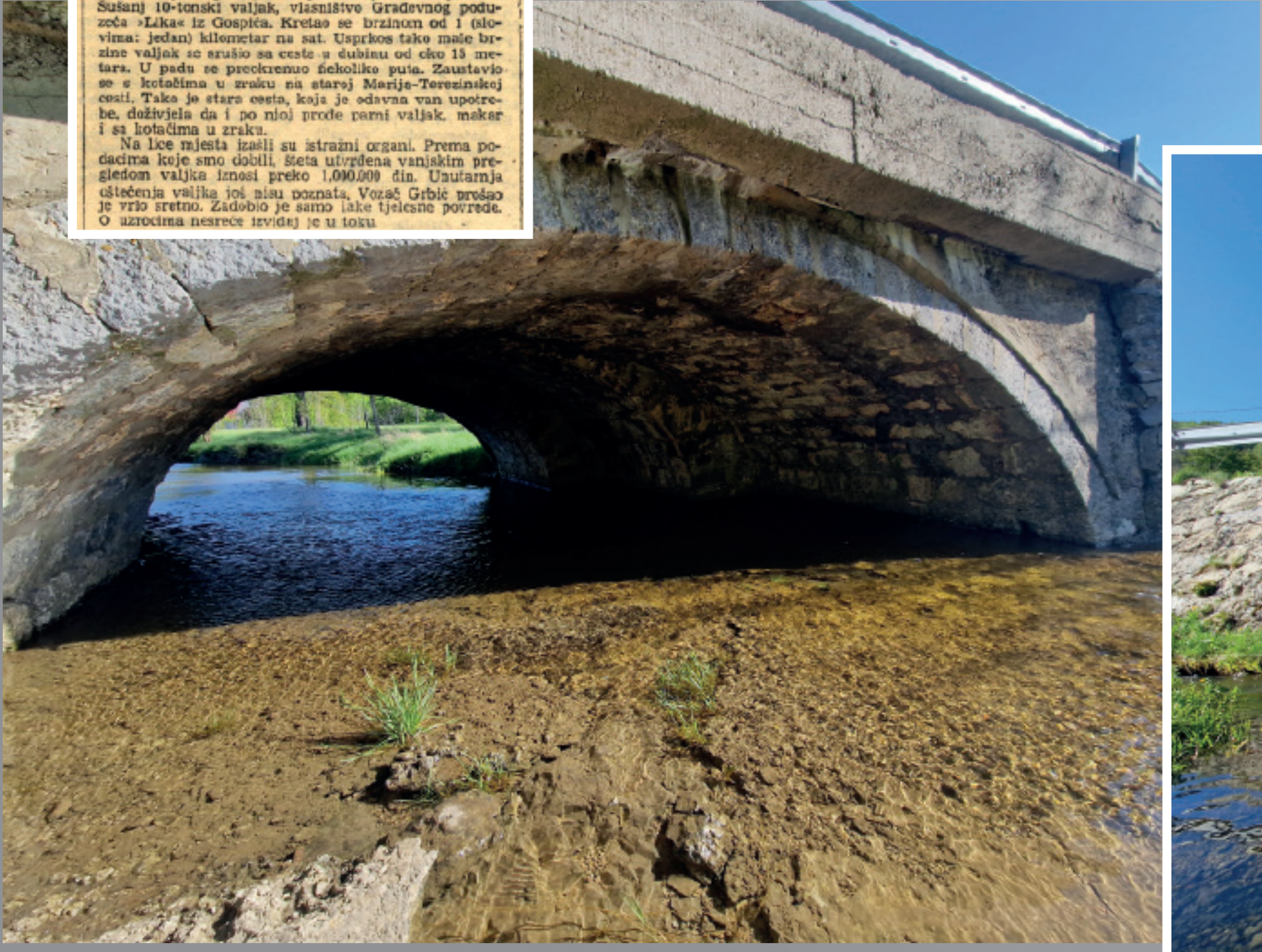


Pogled na Terezijansku cestu iz Vidovca.

Fotografija autora izložbe.

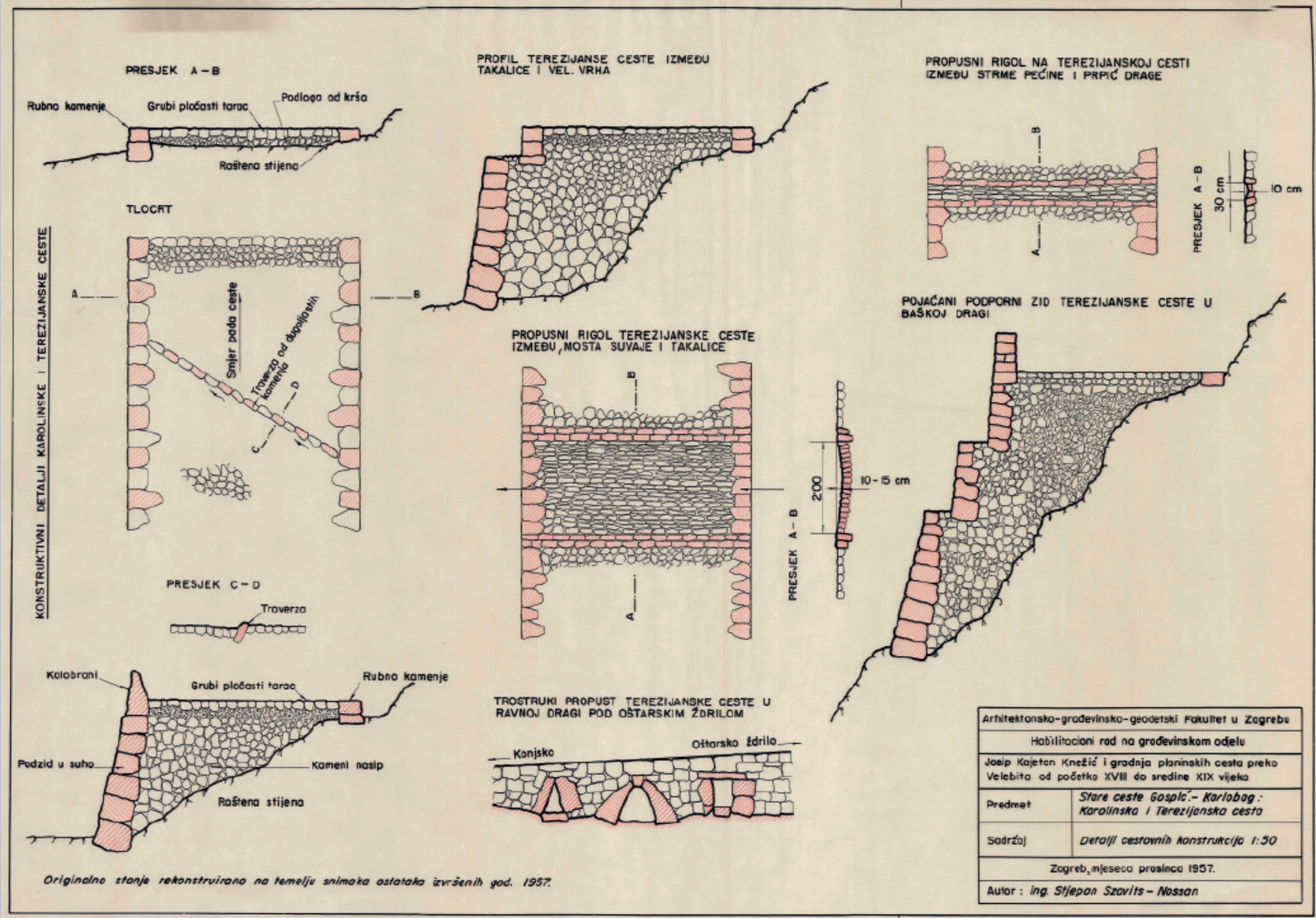


Ličke novine broj 23; 29.11.1957., str. 5.



Most na Terezijanskoj cesti preko potoka Ljubicu kod škole na Baškim Oštarijama.

Fotografija autora izložbe.



Detalji cestovnih konstrukcija Vukasovićeve Terezijanske ceste, nacrt izradio Sjepan S. Nossan 1957. Gradski muzej Senj.

„Uobičajena širina kolnika bila je četiri do pet metara, s proširenjima na zavojima do sedam metara. Kolnik je kao i kod vlaka bio popločen kaldrmom koja je na velikim strminama olakšavala kretanje vozila i štitila kolnik od razornog djelovanja vode. Rubovi kolnika bili su učvršćeni trakama (kordonima) od masivnih kamenih blokova i na izloženim mjestima zaštićeni gusto nanizanim kolobranskim stupićima. Nad provalijama i na drugim izloženim mjestima podizani su parapetni zidovi radi dodatne zaštite kola i putnika. U stjenovitom tlu cesta se dijelom usijecala u stijenu, a dijelom izdizala na potporne zidove od krupnog, grubo priklesanog kamena slaganog suhozidnom tehnikom radi što bolje odvodnje, na strminama su ukoso preko kolnika bile napravljene kamene traverze sa žlijebovima. Manji potoci prevodili su se izravno preko kolnika pomoću rigola, dok su se veći potoci i bujičnjaci propuštali kroz trup ceste propustima ili premošćivali kamenim svodenim mostovima.“

Čerňički, L., Forenbaher, S.: Starim cestama preko Velebita. Zagreb. 2016. str. 26.

Most Česma na Terezijanskoj cesti preko potoka Ljubicu.

Fotografija autora izložbe.



Prijevoj Baške Oštarije.

Fotografija autora izložbe.





Kubus – Ura, spomenik podigao Josip Kajetan Knežić 1846. godine u čast graditelju Filipu Vukasoviću za izgradnju Terezijanske ceste.
Fotografija autora izložbe.



„Na sedlu Stara vrata, gdje cesta ostavlja Oštarsko polje i počinje silazak prema Karlobagu, postavljen je tzv. „Kubus“, tj. kamena kocka na četiri kamene kugle, nekoliko metara nad niveletom ceste, koja nosi sljedeće u kamen uklesane natpise:

na sjevernoj strani: Ferdinandus I Austriae Imper: MDCCCXLVI (austrijski car Ferdinand I., 1846.), na istočnoj i zapadnoj strani: Der Culminations – Punkt des neuen Carlopaganer Strassenzuges an der siidlichen Crete ides Wellebit Gebirges bei Stara Wrata ist iiber der adriatischen Meeresfläche 2740 Wiener Fusz erhaben (najviša

točka nove karlobaške ceste kod Starih vrata iznosi 2740 bečkih stopa iznad površine Jadranskog mora). Ovaj visinski podatak je pogrešan jer je stvarna visina ceste na Starim vratima 927 m.n.m., dok bi po Kubusu – uzevši u obzir da duljina bečke stope odgovara duljini od 0,316081 m – ta visina iznosila okruglo 866 m.n.m.“

Szavits Nossan, Stjepan. 1973. Stare ceste Gospić-Brušane-Baške Oštarije-Karlobag u XVIII. i XIX. stoljeću. Senjski zbornik 1973. god. 5.: str. 150.-151.

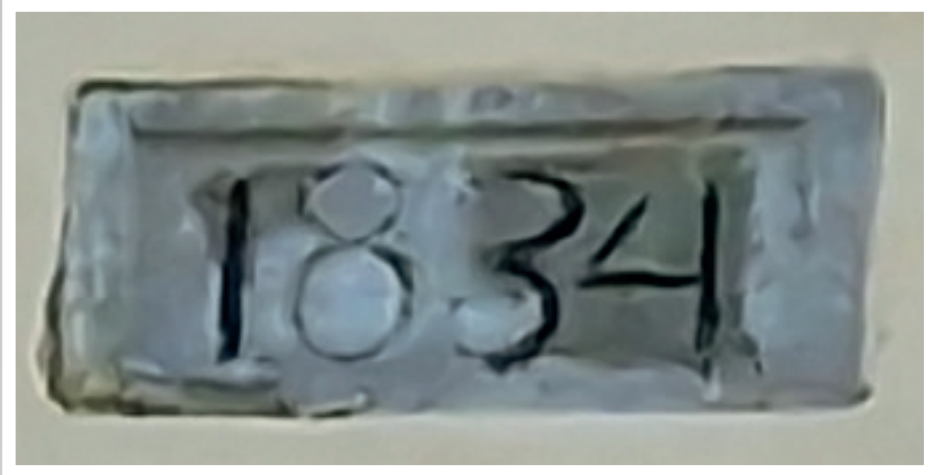


Crkva sv. Elizabete na Oštarijama u župi Pohodenja Blažene Djevice Marije iz Baških Oštarija.
Fotografija autora izložbe.



„Crkva je u Oštarijama postojala i krajem 18. stoljeća. Fras kaže da je ondje sagrađena nova crkva 1826. Nova prometnica otvorila je bolje uvjete pa se sve više stvaralo respektabilno naselje koje se u onim prilikama i samo nametalo kao župno središte. Službeno je središte župe preneseno iz Ledenika u Oštarije 1820. Dakako da sve teškoće nisu riješene. Još u listopadu 1862. tuže se biskupu predstavnici Ledenika i Kućišta što su njihova mjesta odijeljena od „mile nam plovanije Baške“ i dane Oštarijama koje su im dalje. Nedjeljom oni sudjeluju na misi u Bagu. Neka ih se oslobodi učinjene nepravde. Godine 1858. sagrađena je nova i prostrana crkva.“

Bogović, Mile: Velebitsko Podgorje i njegova crkva u prošlosti i sadašnjosti. Gospić. 2019. str. 160.



Crkva sv. Martina u Brušanima.
Fotografija autora izložbe.



Brušane su velebitsko naselje smješteno na 586 m nad morem u dolini zvanoj Dugopolje uz prometnicu koja iz Ličkog polja preko središnjeg dijela Velebita vodi u Karlobag. Tom se cestom od starine, već u doba Rimljana odvijao živ trgovački promet između Vegiuma – Baga i ličkog zaleđa. Brušane su dobile ime po brusu koji se izrađivao od tamnocrvenog kamena brusilovca kojim obiluje okolno područje osobito Brušanska Kosa. Pretpostavlja se da je uz taj trgovački put u staro vrijeme postojala barem jedna manufakturna radionica u kojoj su izrađivani brusovi što su ih trgovci u prolazu otkupljivali i drugdje prodavali... nepoznati brušanski župnik koji piše da „ovdje nema po ledinama razvalina nego samo takozvana stara crkva“. Opisujući doseljavanje Brušanaca pod vodstvom Jerka Rukavine i naseljavanje drugih obitelji, nastavlja: „Kada je pošli kroz Dugopolje cesta našinjena u Bag tada je po višoj zapovijedi prinesena amo crkva, župnik i selo, a onamo u starom selu ostale su razvaline same i pokapališće (groblje).“

1696. – Biskup Glavinić u opisu Like i Krbave, prigodom vizitacije nakon oslobođenja od Turaka, spominje Brušane i crkvu Sv. Martina biskupa kao ruševinu

1730. – Izgrađena nova kapela/crkva Sv. Martina biskupa

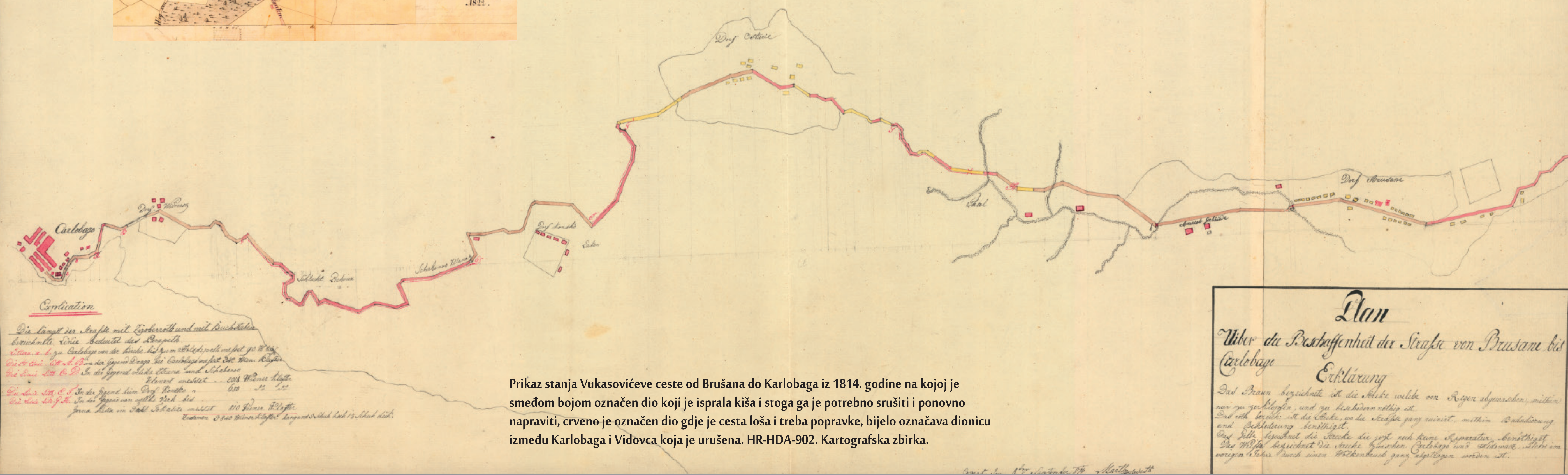
1746. – Brušane ulaze u sastav 11. smiljanske satnije odnosno Ličku pukovniju sa sjedištem u Gospiću

1765. – izgrađena natporučnička postaja (časnički kvartir) za stalni boravak krajiškog natporučnika

1808. – Senjsko-modruški biskup Ivan Krstitelj Ježić promaknuo je brušansku kapelaniju u župno središte

1834. – izgrađena današnja crkva sv. Martina

Plan stožernog mjesta Gospića. Nacionalna i sveučilišna knjižnica u Zagrebu



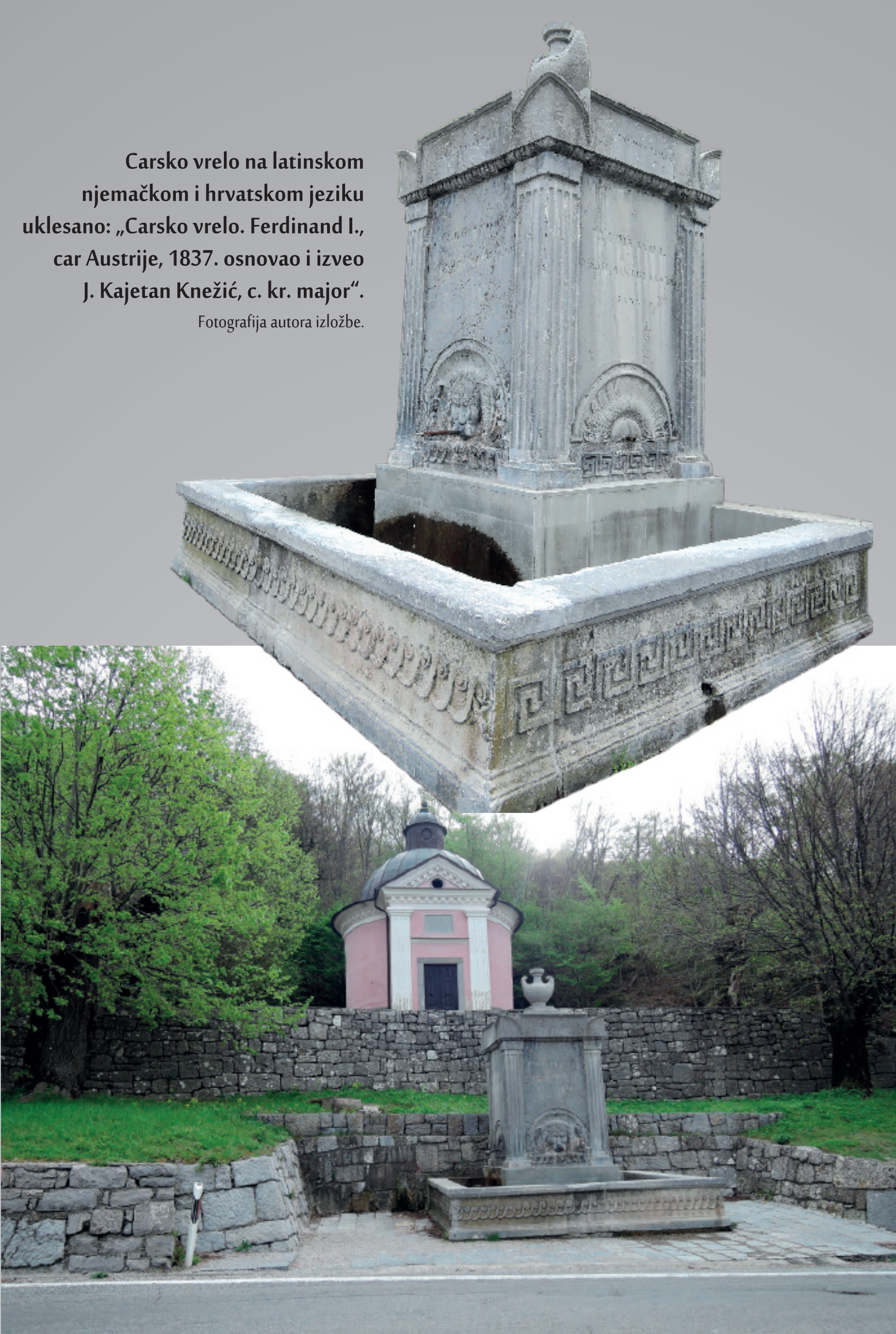
Prikaz stanja Vukasovićeve ceste od Brušana do Karlobaga iz 1814. godine na kojoj je smeđom bojom označen dio koji je isprala kiša i stoga ga je potrebno srušiti i ponovno napraviti, crveno je označen dio gdje je cesta loša i treba popravke, bijelo označava dionicu između Karlobaga i Vidovca koja je urušena. HR-HDA-902. Kartografska zbirka.

„Kako ni Vukasovićeva Terezijanska cesta Gospić-Karlobag nije dala zadovoljavajuće rješenje i pošto se promet na toj cesti odvijao znatnim teškoćama radi nekih strmih sektora, kao i radi velikih teškoća oko održavanja kolnika, to je godine 1841. povjereno Knežicu, koji se do tada već istakao gradnjom planinskih cesta sv. Rok-Mali Halan-Obrovac i Karlovac-Senj, izrada projekta i uprava gradnje nove moderne ceste od Gospića do Karlobaga. Nakon pomnih izmjera terena i izrade projekta u godinama 1841. — 1843., pri čemu je Knežiću pomogao njegov prvi suradnik i u ono vrijeme graničarsiki natporučnik Simo Kekić, započela je gradnja sektora Gospić-Brušane-Oštarije god. 1844. i trajala je 1846.“

Szavits Nossan, Stjepan. 1973. Stare ceste Gospić-Brušane-Baške Oštarije-Karlobag u XVIII. i XIX. stoljeću. Senjski zbornik 1973. god. 5. str. 147.



Portret Josipa Kajetana Knežića. Lički Kalendar 1941.



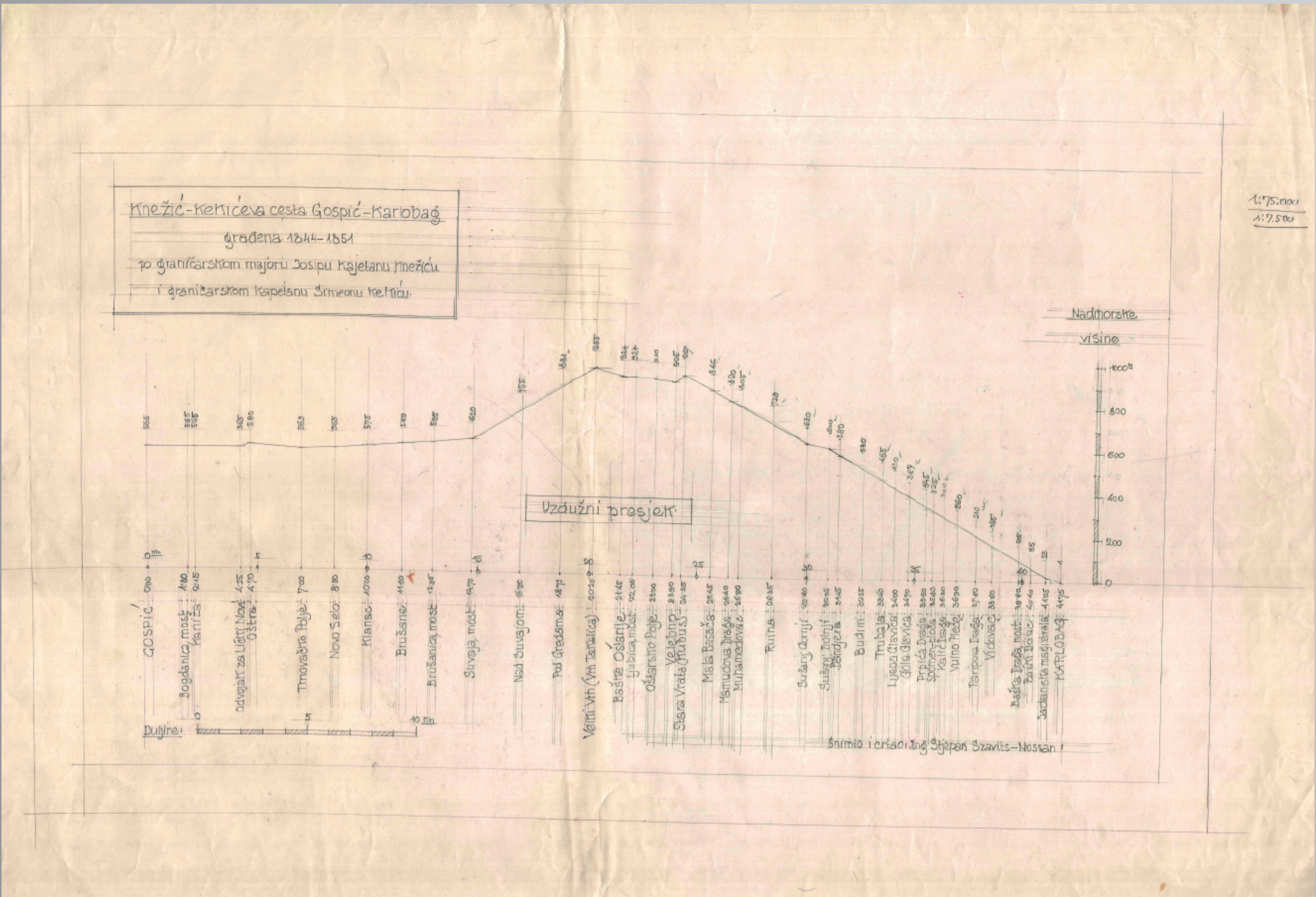
Josip Kajetan Knežić na Majoriji ispod Vratnika sagradio je 1837. Carsko vrelo te iznad njega kapelicu Sv. Mihovila za svoje vječno počivalište.

Fotografija autora izložbe.



Ličke novine br. 28, 15.6.1954., str. 8.

„Njegovi su ostaci bili pokopani u stancu kamenu iza crkvice Sv. Mihovila, koju je grobnicu sam pripremio, da tako nađe vječno počivalište uz jedno od svojih najvećih djela. Senjani, za čiji je grad pod Vratnikom Knežić stekao trajnih zasluga, stavili su mu nadgrobnu ploču sa slijedećim natpisom. „Mesto od pokoja telesnih ostanakah gosp. Josipa Kajetana Knežića c. kr. četnika, austrianskoga Leopoldova reda viteza, grada Senja začasnog građanina, osnovah cestah Velebitske, Josipove i Karlobaške, kao i luke senjske učinitelja i posla u proizvođenju ravnatelja rođena u Petrinji 15. veljače 1786. i preminuvšeg sa žalostju mnogih počitateljah u Senju 15. rujna leta 1848.“

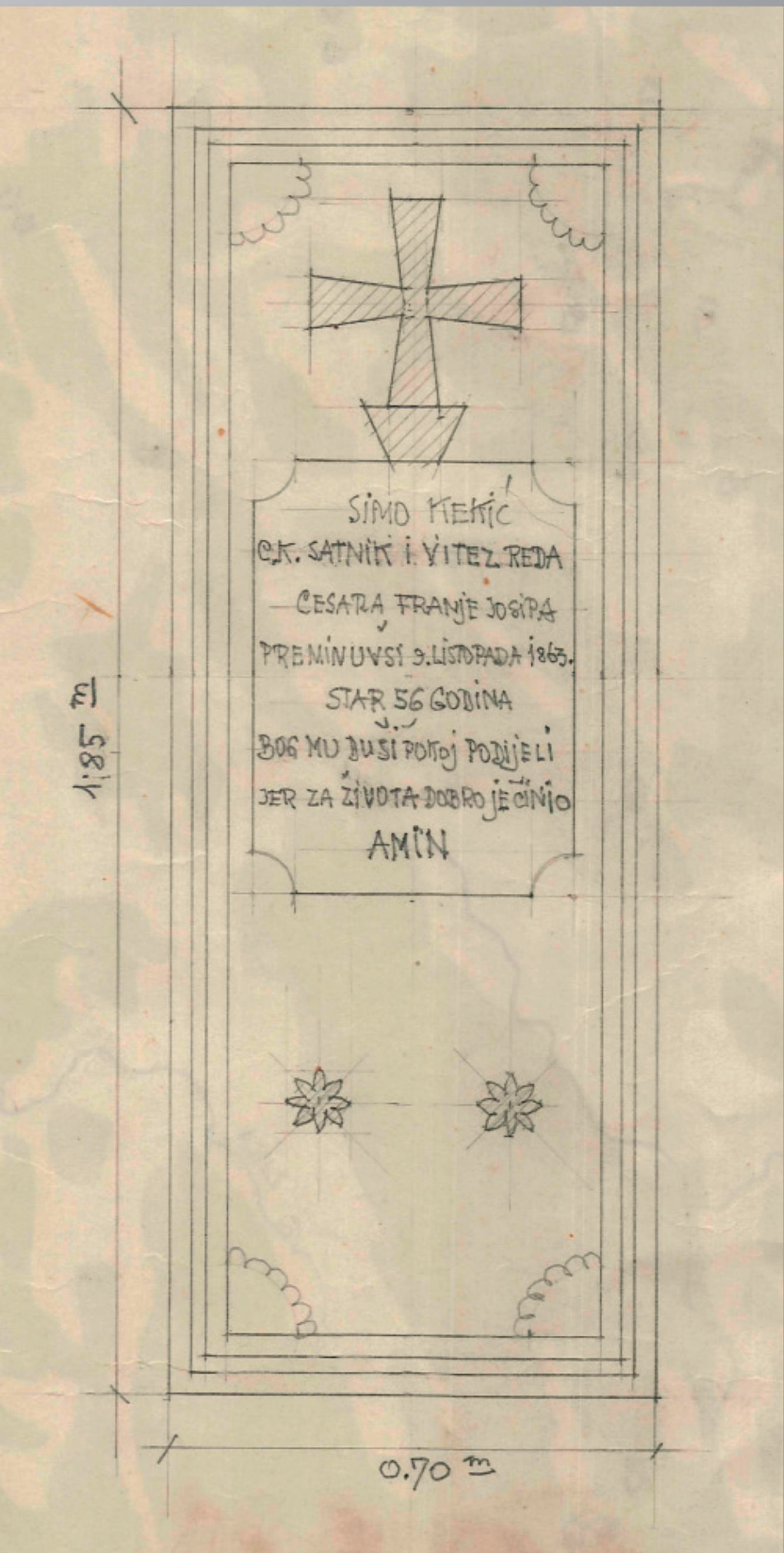


Uzdružni presjek Knežić-Kekićeve ceste, nacrt izradio Sjepan S. Nossan 1957. Gradski muzej Senj.



Simo Kekić u krugu obitelji. Szavits Nossan, Stjepan. 1964. Simo Kekić — o stogodišnjici njegove smrti 9. X. 1863.-9. X. 1963. Građevinar. God. 16. br. 2., str. 65.

Szavits Nossan, Stjepan. 1964. Simo Kekić — o stogodišnjici njegove smrti 9. X. 1863. — 9. X. 1963. Građevinar. God. 16. br. 2. str. 65.-66.



Cretež spomenika Sime Kekića u Jasikovačkom groblju, nacrt izradio Sjepan S. Nossan. Gradski muzej Senj.

Kod projektiranja i građenja ove 41 km duge planinske ceste (1844. — 1851.) pomagao je Knežiću Simo Kekić na odsjeku od Gospića do Baških Oštarija (20 km), dok je ostatak ceste do Karlobaga (21 km), naročito poslije Knežićeve smrti u Senju 1848. gradio i dovršio Kekić samostalno god. 1846. — 1851. ovom odličnom

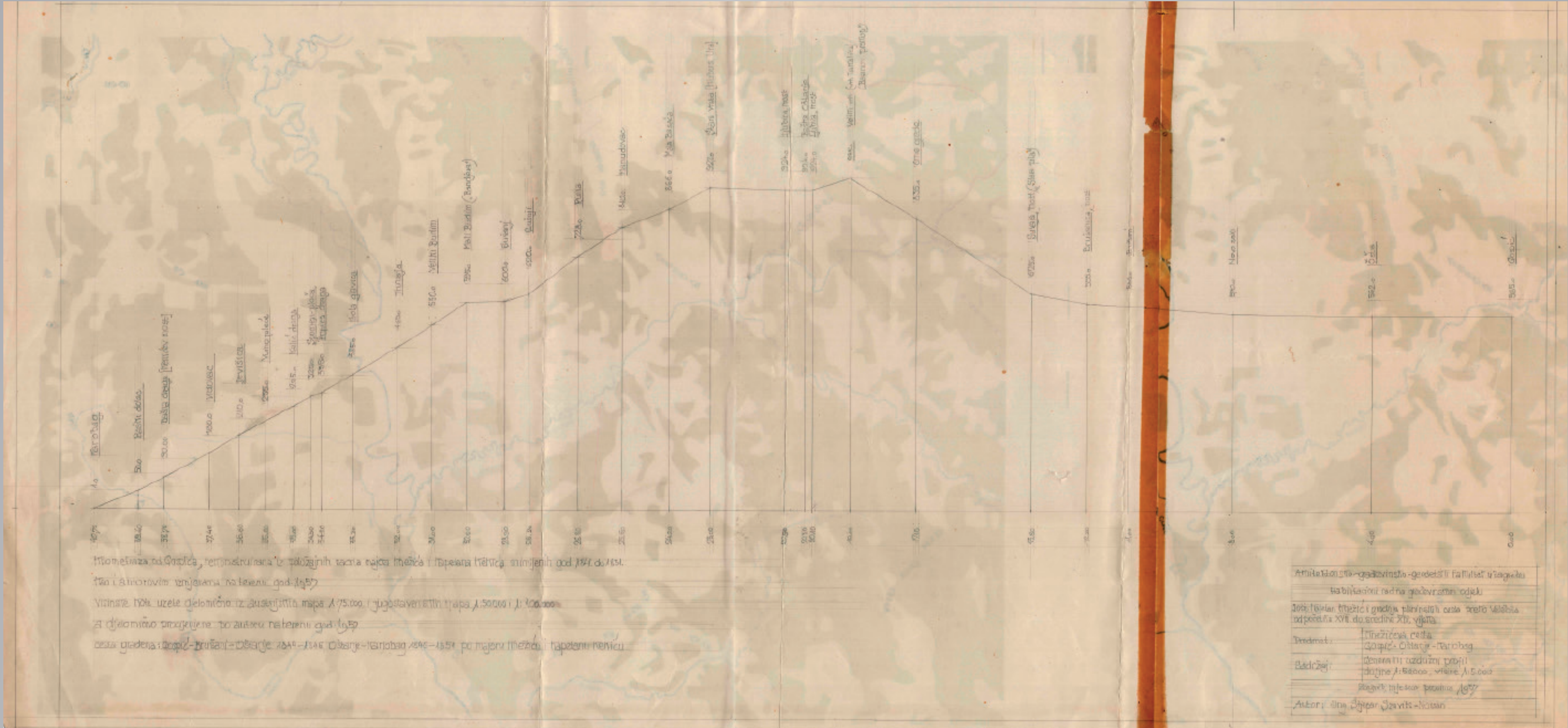
vojnom inženjeru, graničaru, znamo na žalost vrlo malo. Na nadgrobnoj kamenoj ploči na starom jasikovačkom groblju u Gospiću stoji uklesan još jedva čitljiv natpis: „Simo Kekić, c. kr. satnik i vitez reda cesara Franje Josipa, preminuvši 9. listopada 1863., star 56 godina. Bog mu duši pokoj podijeli jer za života dobro je činio. Amin.“

Kao godina rođenja može se, prema tome, uzeti 1807. a rođen je vrlo vjerojatno u selu Kekići, kraj Gospića. Otac mu je bio graničarski natporučnik, Ivan Kekić (1768-1836). Svršivši po tadašnjem običaju, kao graničarsko dijete, vojne škole bude dodijeljen majoru Knežiću kao asistent, pa je kao graničarski natporučnik već god. 1841. vršio prve izmjere i snimanja terena za gradnju nove ceste od Gospića preko Brušana i Baških Oštarija do Karlobaga, sa varijantama za razvoj trase od mosta preko potoka Suvaje („Stara pila“) do Velikog Vrha na glavnom hrptu Velebita dok je konačnu odluku o usvojenoj trasi donio Knežić. Kekić je majstorskom vještinom proveo trasu od Baških Oštarija preko Starih Vrata („Kubus“) pustim stjenovitim padinama Velebita do Karlobaga, i potpuno dovršio cestu god. 1851.“

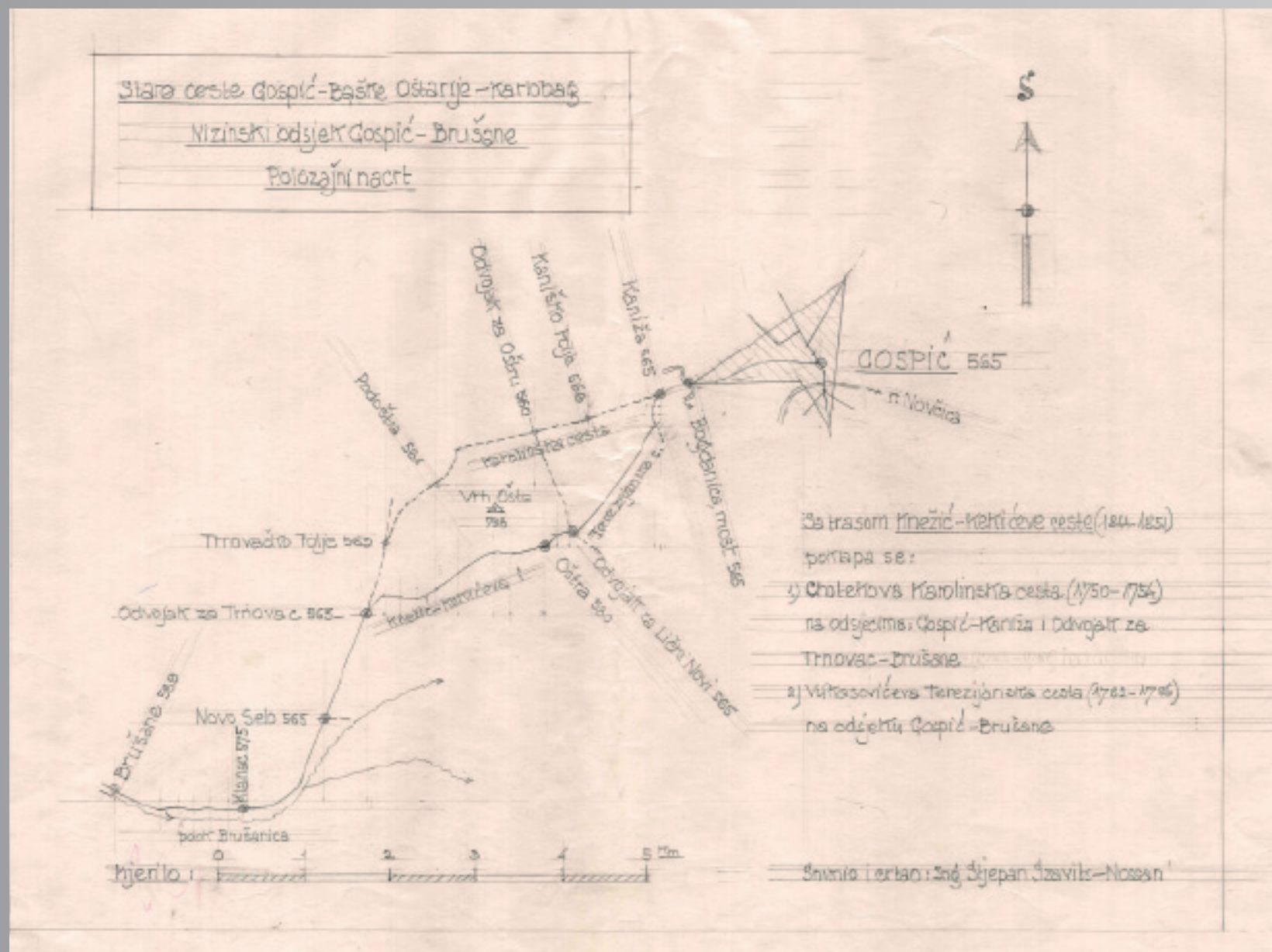
„Nakon pomnih izmjera terena i izrade projekta u godinama 1841. – 1843., pri čemu je Knežiću pomogao njegov prvi suradnik i u ono vrijeme graničarsiki natporučnik Simo Kekić, započela je gradnja sektora Gospić-Brušane-Oštarije god. 1844. i trajala je 1846. Od Gospića Knežić je skrenuo s trase Terezijanske ceste, pa je umjesto preko Ličkog Novog krenuo preko Oštře do Novog Sela odakle je po trasi Terezijanske ceste, s malim ispravicima, stigao do Brušana. U nastavku proveo je Knežić novu cestu trasom Terezijane prešavši potok Brušanicu kamenim svodnim mostom do kamenog svodnog mosta preko potoka Suvaje nazvanim „Stara pila“. Ovdje se rastaju Kneživeća i Vukasovićeve trasa. Dok stara Terezijana nastavlja put dnom doline potoka Suvaje u dolinu prozvanu Takalica, dotle se Knežićeva cesta ovdje počinje uspinjati brojnim zavojima prema Velikom vrhu po strmom sjevernom obronku Takalice. Preko Crnih greda uspinje se cesta na glavnu kulminaciju Veliki vrh prozvanu također „Vrh Takalica“ ili „Baranov prokop“, prešavši tu glavni hrbat velebitskog planinskog masiva. Blagim padom spušta se cesta, presjekavši dva puta staru Terezijanu, na Oštarsko polje te, prešavši potok Ljubicu. Prešavši potok Ljubicu po drugi put kamenim svodnim mostom penje se cesta jedva primjetljivo Oštarskim poljem do Starih vrata prozvanih također „Kubus“ ili „Ura“, stigavši time na svoju sekundarnu kulminaciju. Ovdje počinje veliki razvoj trase dugačkim serpentinama prema Karlobagu.

Dugom serpentinom spušta se cesta preko Male Basače, u dolinu Mamudovac te slijedećom velikom serpentinom preko Ruine i zaselka Sušnji u dolinu Sušanj. U nastavku se cesta probija između kamenih hridina Velike Glavice i Malog Budima nazvanog po narodu „Bandjera“ na zapadni, odnosno jugozapadni obronak velebitskog masiva po kome se postepeno spušta do Karlobaga. Preko Velikog Budima silazi cesta južnim smjerom do Trubaje, gdje oštro zavija prema sjeverozapadu, presjekavši staru Terezijansku cestu, dolazeći sa Oštarskog ždrila i Konjskog. Cesta se dalje spušta visoko nad morem jednoličnim padom preko Gole glavice, Prpića drage, Kalić drage i Vujinog Pleća do Drvišice, gdje oštro zaokreće južnim smjerom prema Vidovcu te se ponovnim ostrim zavojem prema sjeveru spušta u kanjon Baške drage koji prelazi svodnim kamenim mostom, te preko Baškog Dolca ponovnim zaokretom prema jugu ulazi sa sjeverne strane na obalu u Karlobagu. a rujna 1848., pod upravom graničarskog kapetana Sime Kekića. Prema narodnoj predaji bila je prigodom otvorenja ceste na daleko vidljivoj pećini kod Malog Budima izvješena zastava, pa se ta točka po tome prozvala „Bandjerom“.

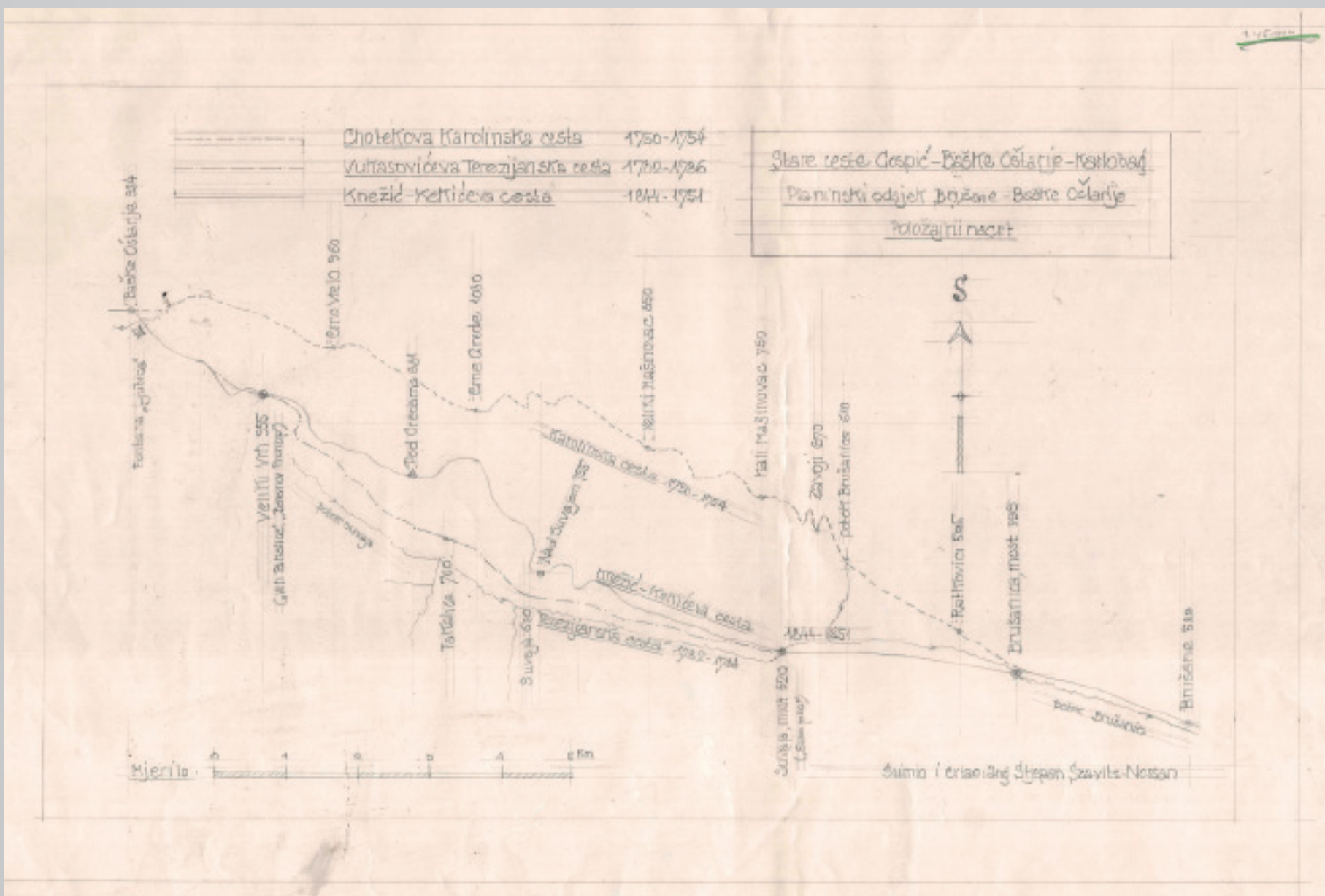
Szavits Nossan, Stjepan. 1973. Stare ceste Gospić-Brušane-Baške Oštarije-Karlobag u XVIII. i XIX. stoljeću. Senjski zbornik 1973. god. 5. str. 133-152.



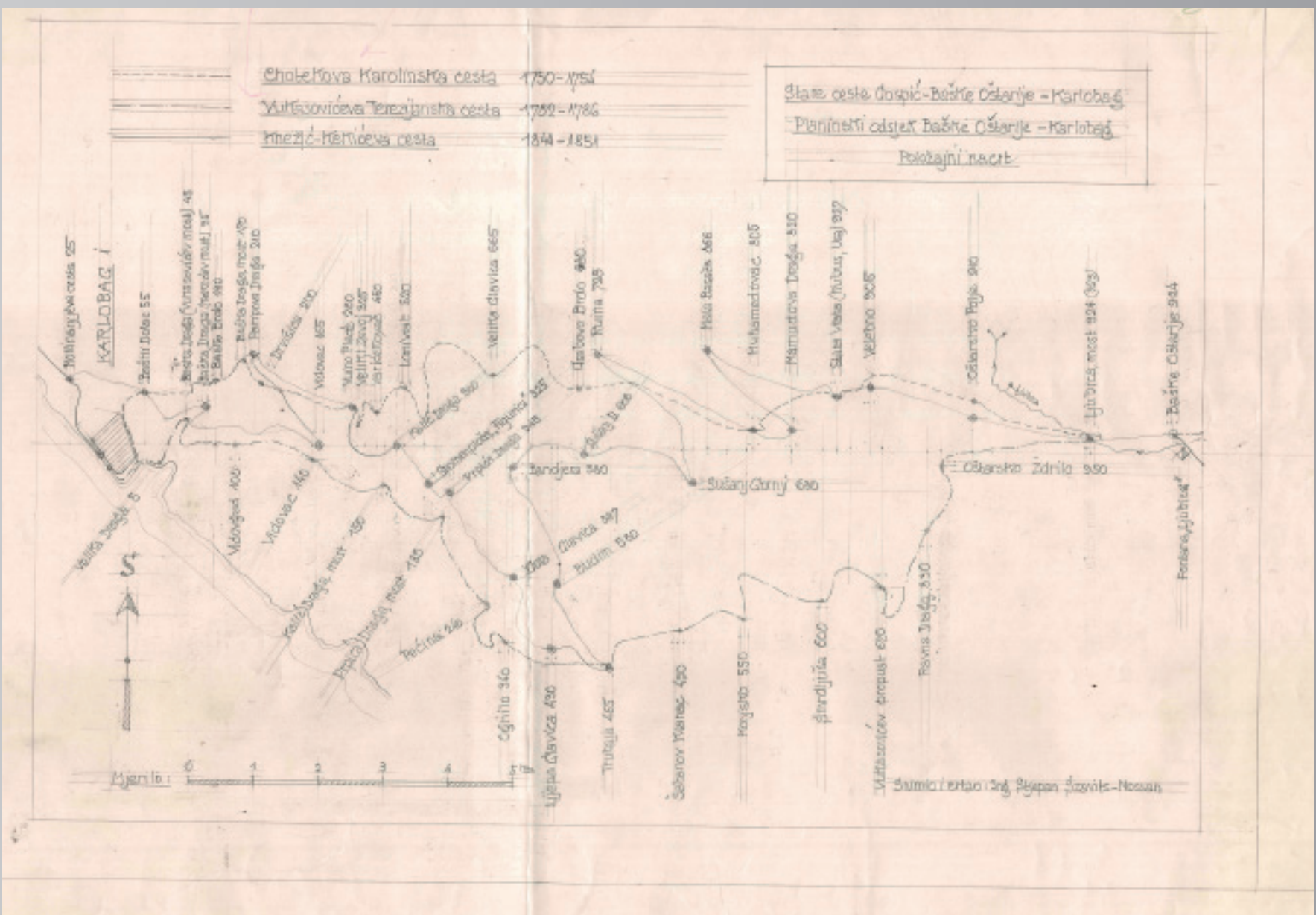
Generalni uzdužni profil Knežić-Kekićeve ceste, nacrt izradio Stjepan S. Nossan 1957. Građski muzej Senj.



Položajni nacrt Knežić-Kekićeve ceste u odnosu na Karolinsku i Terezijansku cestu, nizinski odsjek Gospić-Brušane, nacrt izradio Stjepan S. Nossan 1957. Građski muzej Senj.

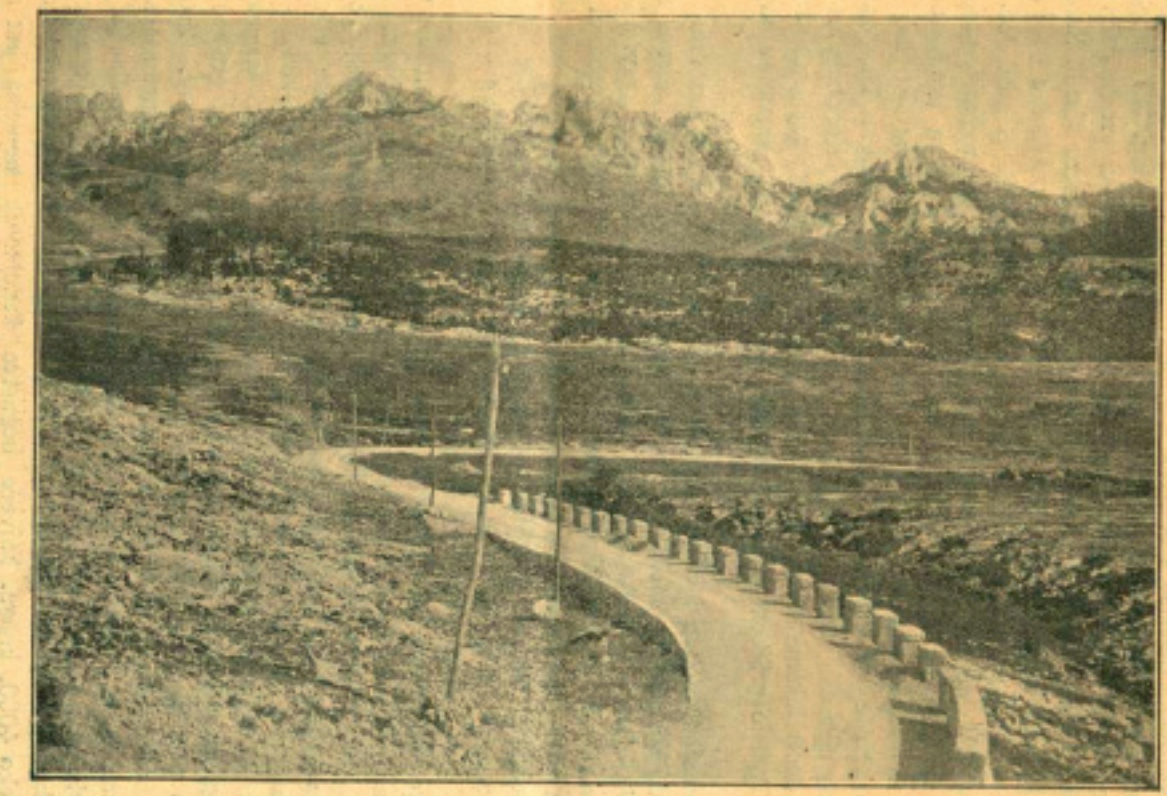


Položajni nacrt Knežić-Kekićeve ceste u odnosu na Karolinsku i Terezijansku cestu, planinski odsjek Brušane – Baške Oštarije, nacrt izradio Stjepan S. Nossan 1957. Građski muzej Senj.



Položajni nacrt Knežić-Kekićeve ceste u odnosu na Karolinsku i Terezijansku cestu, planinski odsjek Baške Oštarije-Karlobag, nacrt izradio Stjepan S. Nossan 1957. Građski muzej Senj.

Hrvatski planinar br. 1, 1900., str. 3.



Karta planinskog odsjeka od Brušana do Karlobaga s označenim povijesnim cestama. Rad autora izložbe prema Stjepan Szavits Nossan, Stare ceste Gospić-Brušane-Baške Oštarije-Karlobag u XVIII. i XIX. stoljeću.

„Ceste 19. stoljeća od mnogočemu su se razlikovale od svojih prethodnica. Njihov kolnik nije bio pokaldrmljen, nego makadamski (njem. Chaussee). Sastojao se od dvadesetak centimetara debelog sloja krupnog tucanika prekrivenog s desetak centimetara zbijenog sitnijeg tucanika i tri do pet centimetra kamene sipine i pijeska. Planinske ceste imale su obično planum širok barem 5 metara i na njemu kolnik širok četiri metra, no glavne državne ceste bile su još metar do dva šire. Trasa se polagala tako da nema velikih strmina a po mogućnosti ni izgubljenih padova. Najveći dopušteni uzdužni nagib bio je 7%, dok se kod važnijih cesta nastojalo da ne bude veći od 5%. To se u strmom terenu postizalo razvijanjem trase širokim serpentinama. Brdske dionice obično su čitavom

svojom dužinom bile zasječene padinama i podzidane. Potporni zidovi, napravljeni u suhozidnoj tehnici po pravilno obrađenog kamena, mjestimice su dosezali visinu od desetak metara. Kolnik je bio učvršćen masivnim kamenim rubnicima, zaštićen kolobranskim stupićima i parapetnim zidovima. Na makadamskim cestama više nije bilo poprečnih rigola niti prevođenja potočića izravno preko kolnika. Površinske vode odvodile su se jarcima duž unutrašnje strane kolnika ispuštale propustima kroz trup ceste, a preko većih vodotoka gradili su se svodeni kameni mostovi.“

Čerņički, L., Forenbaher, S.: Starim cestama preko Velebita. Zagreb. 2016. str. 32.



Burobran Bandera. Fotografija autora izložbe.

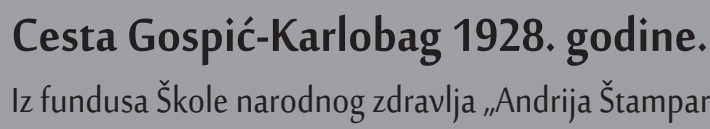
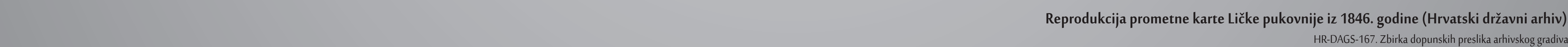
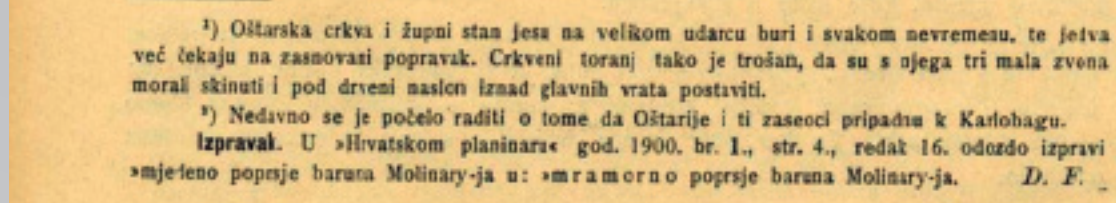


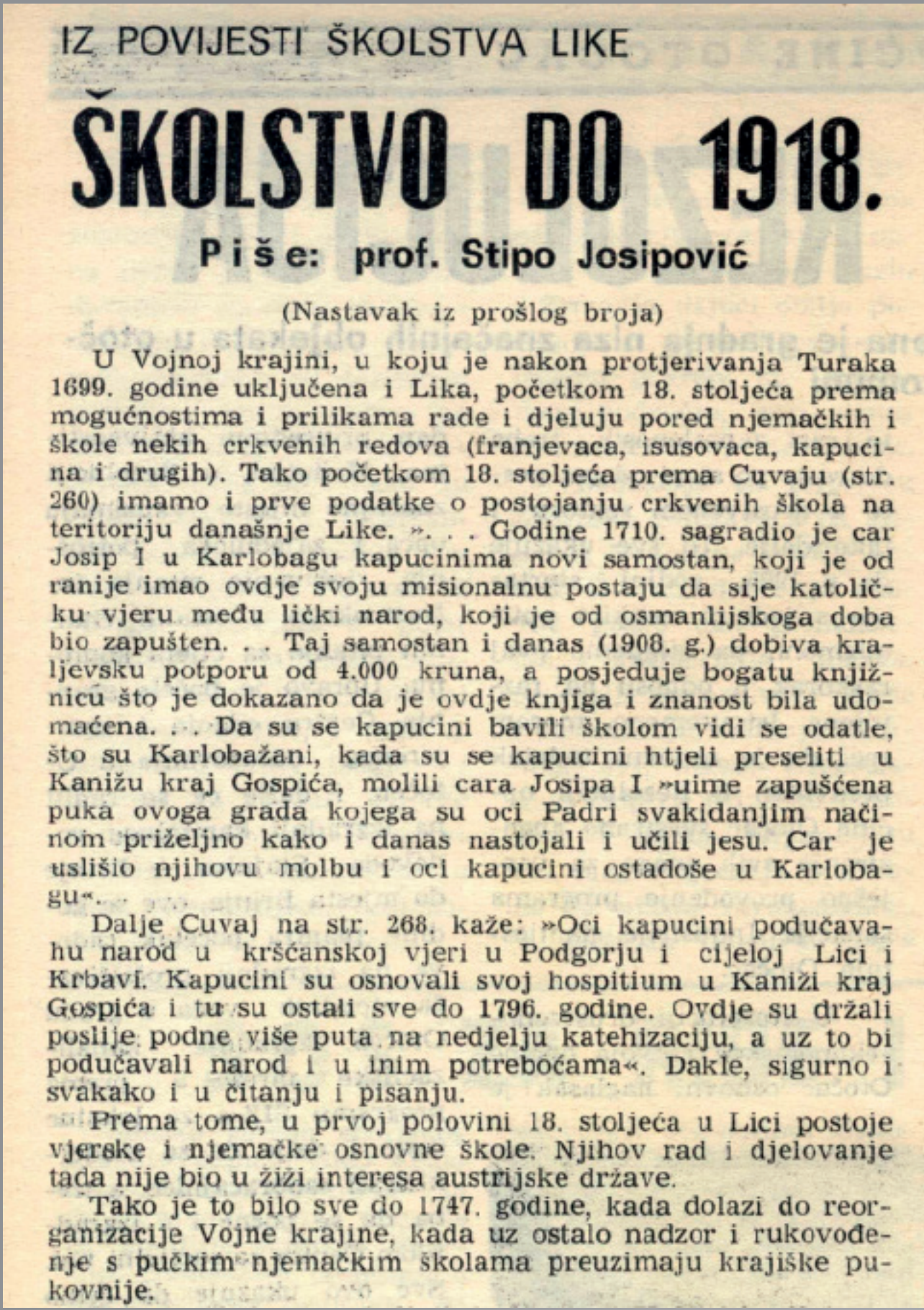
Kamenolom Čelina. Fotografija autora izložbe.

IZVEO I GRADIO SIMO KEKIĆ kapetan MDCCCLI

iz Italije s otoka Paga i dalje ga otpremali. Od tog vremena u gradu se osjećala živost i polet u trgovanju.“

Mažuran, Ive: Karlobag 1251. – 2001. Karlobag 2001. str. 83.





Pored inicijative za šire osnivanje, organizaciju i izgradnju osnovnih škola u svojoj carevini, Marija Terezija — preko svoga ministra Felbingera, koji je u isto vrijeme bio i vrhovni ravnatelj svih škola u carevini — donosi 1774. godine prvu državnu naredbu za organizaciju i djelovanje osnovnih škola pod imenom »Opći školski red za njemačke normalne glavne i trivijalne škole.«

Zahvaljujući »Općem školskom redu...« Lika je dobila 1789. godine u sjedištima svojih pukovnija glavne škole, koje se nazivaju i normalnim školama. Takve škole su imale četiri učitelja, a služile su kao uzor drugim školama koje su radile van pukovnijskih centara. Do kraja 18. stoljeća, a u skladu s »Općim školskim redom...« Lika je dobila u svakom mjestu gdje je bilo sjedište satnije tzv. trivijalnu školu, a u većim selima pučku školu.

Od protjerivanja Turaka iz Like 1699. godine i njenoga uključivanja u Vojnu krajinu austrijske carevine pa do kraja 18. stoljeća, tj. od 1700 — 1800. godine Lika je dobila preko dvadeset što vjerskih, što njemačkih osnovnih škola. 1710. godine uz kapucinski samostan radi crkvena škola u Karlobagu (Cuvaj, str. 260), 1723. godine osniva se njemačka osnovna škola u Gospiću (Imenik dostojanstvenika činovnika Krajevine Hrvatske i Slavonije, statistički podaci 1896/7, 8, 9 1900/1 i 1906).

Lički vjesnik, broj 4, 15.2.1985., str. 8.



III. ŠKOLE U LICI NAKON UKIDANJA VOJNE KRAJINE DO 1918. god.

OSNOVNE ŠKOLE

Poslije razvojačenja Vojne krajine 1873. godine ratno ministarstvo donijelo je više propisa, kojima se uređuje dalje djelovanje osnovnih i drugih škola na teritoriju Vojne krajine. Imenovana su školska vijeća (mjesna, općinska, kotarska i zemaljska) i kotarski nadzornici radi nadzora u radu škola i rješavanja raznih školskih pitanja i problema. Doneseni su propisi o zadacima osnovnih škola, kao i propisi o podjeli i vrstama osnovnih škola. Posebnim propisima tada su uređeni i pravni odnosi učitelja na području Krajine (imenovanja, plaće i drugi prihodi, mirovina, disciplinski postupci i dr.) a izrađen je i nastavni program za javne osnovne škole. Ovi propisi regulirali su i pitanje obaveznog stručnog obrazovanja učitelja.

Poseban značaj u sklopu školstva Hrvatske i Krajine za Liku i njeno školstvo imao je prvi školski zakon donesen 14. X 1874. godine. Za njegovo donošenje naročite zasluge su imali tadašnji napredni učitelji s Ivanom Filipovićem na čelu.

Spomen ploča o posvećenju crkve sv. Josipa 1714. godine.

Fotografija autora izložbe.



Zvono u samostanu sv. Josipa postavljeno za vrijeme cara Karla VI. 1712. godine.

Fotografija autora izložbe.



„Crkva sv. Karla Boromejskog spominje se prvi puta 1680. prije je tu bila drvena crkva sv. Duha koja se zbog dotrajalosti urušila. Nova crkva izgrađena je 1703. za čiju se izgradnju zauzeo pop Marko Mesić, a 1723. posvećuje je senjsko-modruški biskup Nikola Pohmajević. Njezinu konačnu sudbinu odredila su bombandiranja 31.8.1944. kad je južnoafričko ratno zrakoplovstvo, u sastavu savezničkih snaga, bombardiralo crkvu jer su partizani dojavili da je njemačka vojska imala u crkvi skladište streljiva. Poslije rata u crkvi se nekoliko puta misilo ali nije bilo mogućnosti da se ona popravi te je kapucini nisu mogli više koristiti za župne potrebe pa je definitivno napuštena. Čekajući obnovu, došla je odluka da se ruši kada je 1957. postavljena trasa za Jadransku magistralu, na kraju Karlobaga izgledalo je da je zavoj preoštar i da bi se on mogao ublažiti ako bni cesta prošla preko područja na kojem je oštećena crkva.“

Bogović, Mile: Velebitsko podgorje i njegova Crkva u prošlosti i sadašnjosti. Gospić. 2019. str. 87.-94.

Spomenik popu Šimi Starčeviću ispred crkve sv. Karla Boromejskog, rad Ivana Golca.

Fotografija autora izložbe.



1714.

Kapucinski samostan u Kaniži označen intervencijom autora izložbe na Idejnom planu gradnje ceste od Turskog carstva preko Korenice i Gospića do mora oko 1790. godine hungaricana.hu.



„Osnovnu poduku pismenosti djece u Karlobagu dugo su vremena davali kapucini u samostanu, jer državne ili javne škole nije bilo. Takvim načinom opismenjavanja bio je obuhvaćen samo mali broj djece i ovisio je o sposobnosti i dobroj volji pojedinih redovnika. I to malo poduke što su djeca dobivala nekima je komorskim službenicima i vojnim zapovjednicima očito smetalo, pa su 1710. Karlobažani molili cara Karla da oci kapucini i dalje uče zapušteni puk. Kakvi su bili dometi takve pismenosti vrlo jasno govori Pittionijev izvještaj iz 1756., kada kaže da zbog nepostojanja škole vlada opća nepismenost. Krajem vladavine carice Marije Terezije donošenjem zakona i propisa 1774. započelo je u većim selima i mjestima osnivanje državnih pučkih škola. Provodeći zakone i propise vojne su vlasti najkasnije 1780. osnovali takvu školu u Karlobagu.“

Mažuran, Ive: Karlobag 1251. — 2001. Karlobag 2001. str. 77.

Crkva i samostan sv. Josipa, sagrađeni su u vrijeme cara Josipa I. i Karla VI. Habsburg-a. Kamen temeljac crkvi i samostanu položen je na blagdan sv. Ane 26. srpnja 1710. a postavio ga je lički arhidakon Marko Mesić. Gradnju crkve i samostana vodio je Marin Senjanin. Primopredaja je izvršena 26. srpnja 1713., a 1714. god. formirana prva redovnička zajednica od dvanaest članova prema tadašnjima Pravilima Reda. Za prvog gvardijana imenovan je fra Damaz iz Rijeke. Posveta crkve upriličena je 27 svibnja 1714., a posvetio ju je senjsko-modruški biskup grof Adam Ratkay. Da bi pospješili misionarski rad kapucini su još 1721. godine u Kaniži kraj Gospića podigli gostinjac ovisan o karlobaškom samostanu. No, isti biva po nalogu vojnih vlasti zatvoren 1789. godine.



Razglednica Karlobaga s pogledom na školu iz 1920.

Razglednica u vlasništvu autora izložbe.

„Spomenik svećeniku, bogoslovu, gramatičaru, pravopisacu i borcu za hrvatski jezik Šimi Starčeviću rođenom 8. IV. 1784. u Velikom Žitniku, preminulom u Karlobag, 14. V. 1859. gdje je i službovao od 1814. u Trstu 1812. godine objavio je dvije gramatike na hrvatskom jeziku Nòva ricsôslovica iliricska vojnikskoj mladosti krajicsnoj poklonjena i Nòva ricsôslovica iliricsko-francèzka nisu nastale kao izvorno djelo već prilagođena francuska gramatika naručena od strane francuskih vlasti. Francuska uprava je uvodila nove reforme koje su stvarale nezadovoljstvo među ličkim pukom koji se služio gotovo primitivnom tehnikom gospodarskog rada. Francuzi su pokušavali uvesti katastar koji traži velik i besprijekoran birokratsko-vojnički aparat, oslanjajući se na pismenost krajiškog svijeta, a koje nije bilo. Stoga je rješenje trebalo ili moglo biti u obrazovnoj reformi. Šimu Starčevića je oduševila prosvjetna politika francuske vlasti. Potreba nameće francuskoj upravi njegovanje i promicanje hrvatskog jezika: „I po prvi put se ne samo u životu Like nego u hrvatskom životu uopće pokušava od strane vlasti zasnovati i provoditi smišljena prosvjetna politika na temelju narodnog jezika, kojemu se priznaje ravnopravnost s ostalim jezicima tuđe vlasti.“

Stolac, D., Grahovac-Pražić, V., Šime Starčević od riči do ričoslovja. Gospić. 2015.

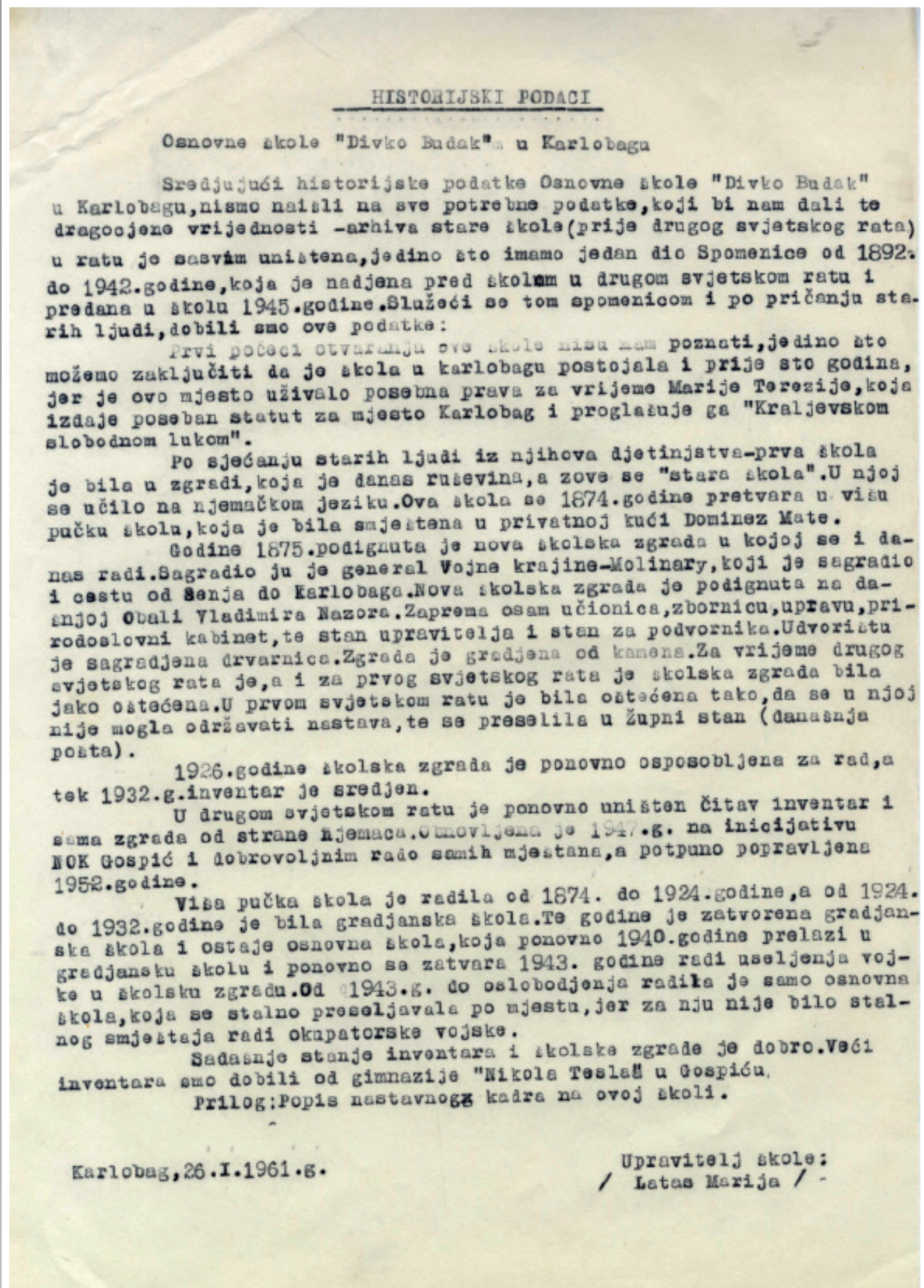


† F. Z. M. Antun barun Mollinary. U drevnoj starosti, u svojoj villi u Abateu kod Coma u Italiji umro je 27. p. mj. general topništva u miru i bivši zapoviedajući general u Zagrebu Antun barun Mollinary di Monte Pastello.

Krajina sjeća se Mollinaryja dobro, jer su joj duboko usadjena dobra djela pokojnikova, sto ih je za narod učinio. Svi krajiški gradovi u znak zahvalnosti odlikovase ga začastnim gradjanstvom, a grad Karlobag g. 1878. podiže mu spomenik.

Magjarima nije bilo po čudi, da je on toli „šarmantan“ spram svojih krajsnika, pa bi umirovljen 1. studenoga 1879. Harni mu spomen!

Hrvat, 5.11.1904.,
str 3.



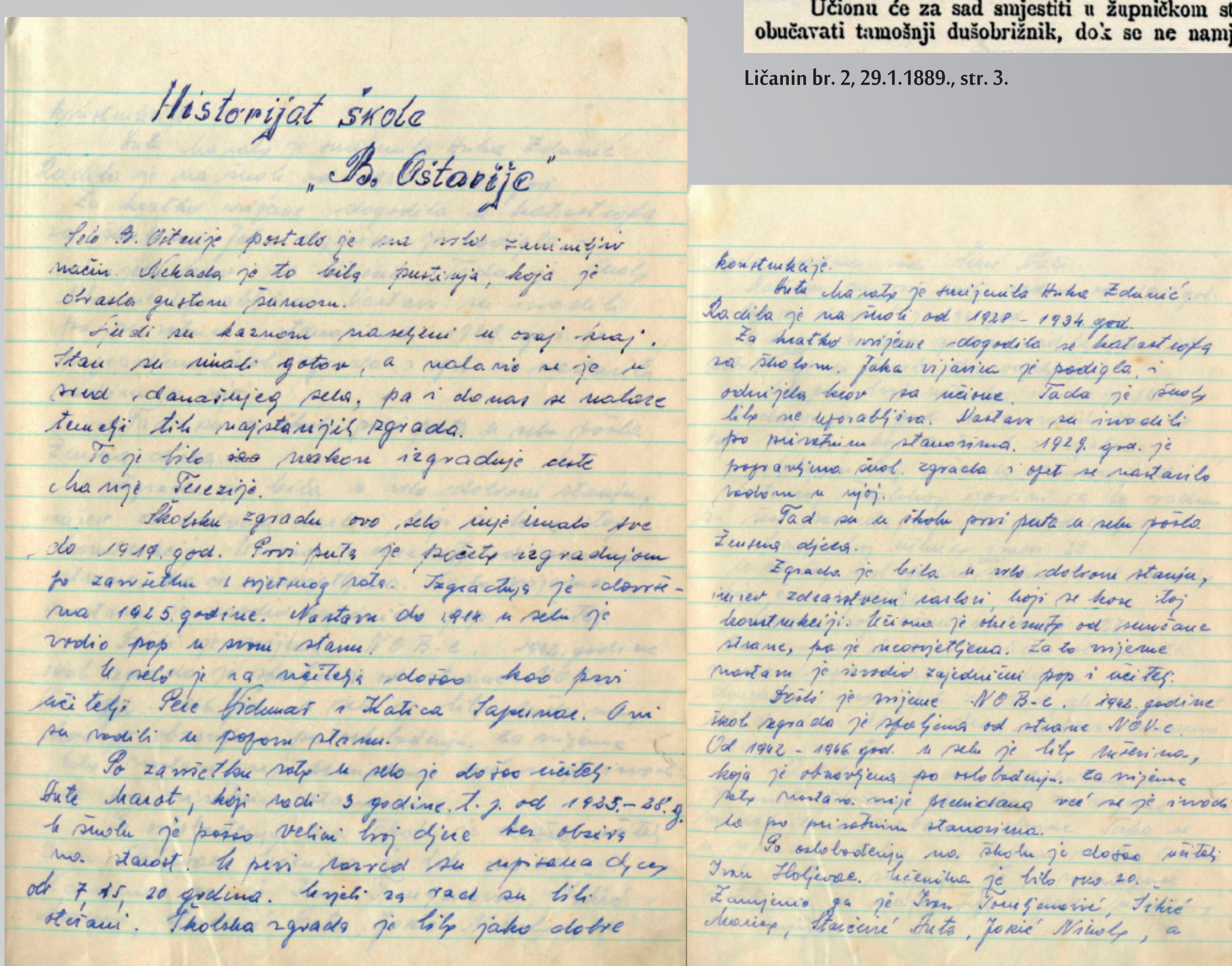
HR-DAGS-126. OŠ „Divko Budak“ Karlobag.

HR-DAGS-126. OŠ „Divko Budak“ Karlobag.
Područno odjeljenje Baške Oštarije – Spomenica



Zgrada osnovne škole u Brušanima.

Fotografija autora izložbe



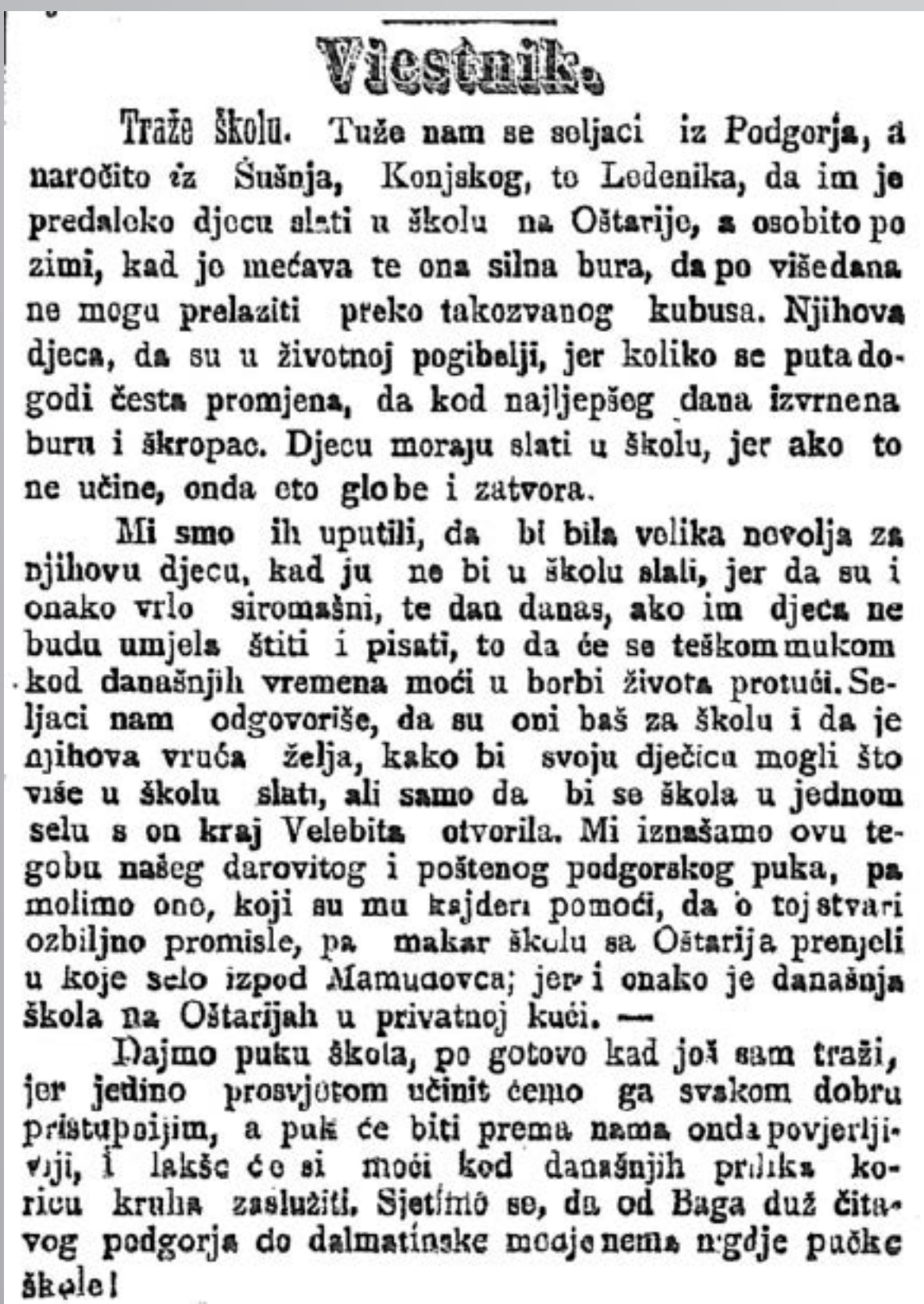
Dopisi.

Brušane 10. srpuja 1898.

Druje vjevanje izdešavilo, hote li se kod kuće u na-
ležištu u džifom "Hrvat" javiti, da imase na no-
voće. E pa kad nećekoh, oco mome, da ukazano-
no imenovan, se nam sv'ma brže zadije. — Nepra-
vilo se je novu školu, agrada, ali na rječju medelji li
novotarji tse učiteljskog stana. Nije nat odje, da se
uputkom, je li ta šk'la po svojoj gradnji za naše odno-
šaje, već kako će biti onda, kad na stariju uđeti j.
Rukovodi oco u mirovinu. Mi sme bil' vitan imati
učitelja vranu sile, jer nas posmatkati je dosta dragi,
te jedino ško bude valjano pismen moći će si sarado,
i obkrože šom domovine nati, budući oca kuvavni i
preotom: malena stamijela rođ sada nemadu hraniti

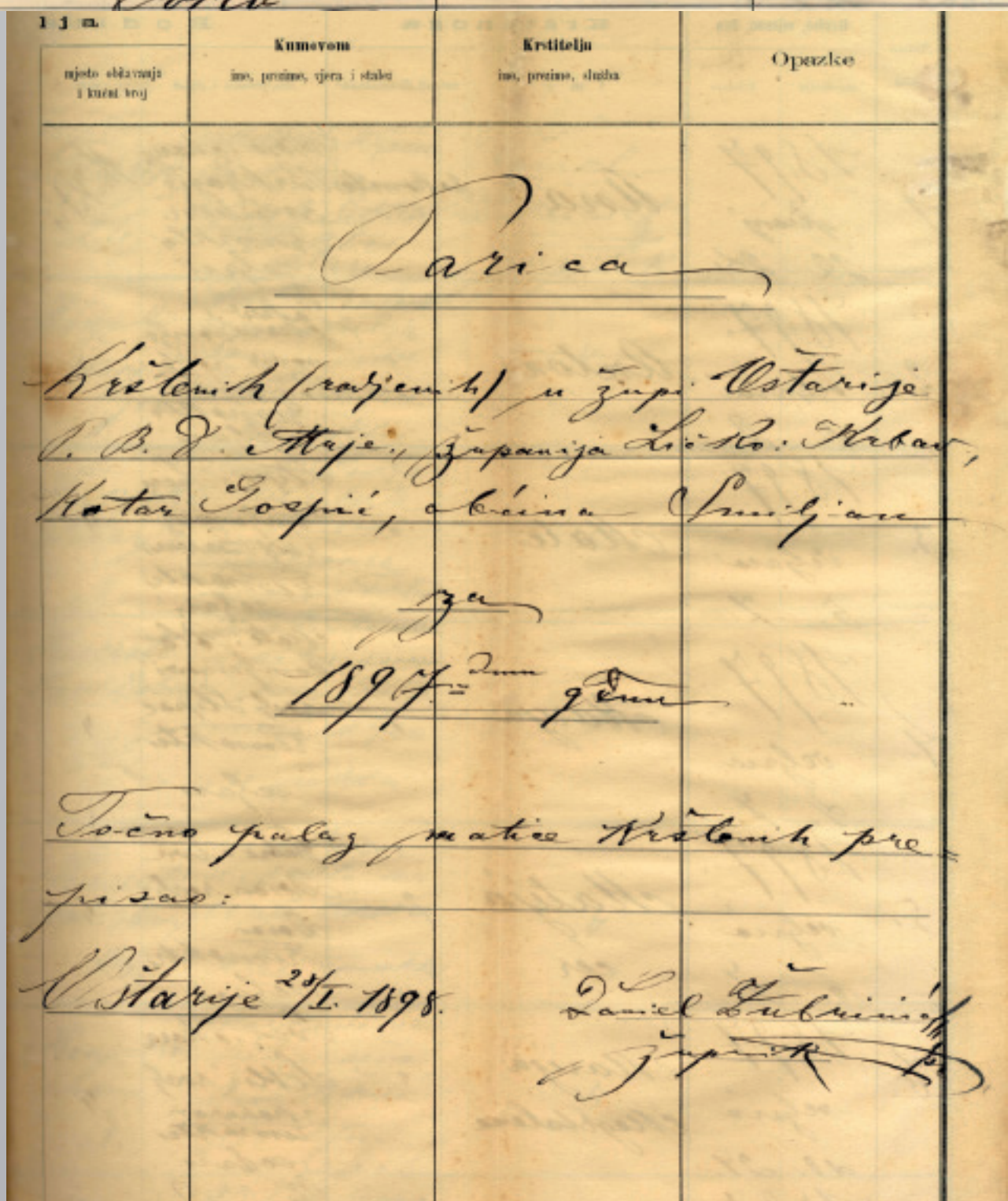
mnogobrojnih pučanstva našeg sela. Raš zbog tog, što učitelj nema stana u naravi kod nas, to će se u selu ija raspisati natječajima malo oženjelih, i i valjaniji učitelja natjerati za mjesto učitelja u Brušanih, jer se ne će nijednom, osobito onakom, koji ima male obitelji, da se u ka-kojv seoskoj potlačici skleni zbog zdravlja svojih, pa će nam odpraviti kakovog namjestnog učitelja, a tim će u napredku naša djeca zahrijeti. Zašto se gospoda od obćine ili malo dalje već nemaknu, da se stan za učite-lja izgradi? Ovo izbeležujemo jui ove godine, jer se ginja, da će g. Ratičević ije oveseni u mirovinu.

Hrvat, 20.7.1898., str. 2.



Hrvat 20.7.1898., str. 2.

HR-DAGS-109. Zbirka matičnih knjiga.
Matica rođenih rkt.
Župe Baške Oštarije 1882.-1940.



Ličke novine broj 11; 1.10.1953., str. 2.

Škole bez vrata i krova ili kako žive učitelji

Druže, srećnice,
Ja sam učiteljica. Prošla go-
dine završila sam školu u Gos-
piću; dobila sam namještenje
u Hrvatskom Primorju, u selu
Šušanj, nedaleko Karlobaga.
U početku susreću ovaj osje-
ćala sam se radosnom, jer je
narod bio prilično mlo i posto-
jubi, a priroda tako privla-
ćiva. Na došla je jesen. Kšes-
toda je prolazila kroz strop
ovje škole, te sam bila prisli-
kova neprestano premještat
moj namještanje — selužu



Zgrada osnovne škole u Šušnju.
Fotografija autora izložbe.

HR-DAGS-300. OŠ „Kata Peinović“ Gospić. Područno odjeljenje Brušane – spomen knjiga.

„Državnim vlastima bilo je stalo da se Oštarije nasele jer je ono bilo na središtu puta između Gospića i Karlobaga. Teško je osigurati siguran prolaz putnika i robe ako kraj nije naseljen. Zato su vlasti katkada i prisilno ondje naseljavale stanovništvo. S druge strane kada je ojačao promet i ljudi su se radije ondje naseljavali.“

Bogović, Mile: Velebitsko podgorje i njegova Crkva u prošlosti i sadašnjosti. Gospić. 2019. str. 160.

Telefon Gospić — Karlobag. Ovog proljeća graditi će se telefonski spoj između Gospića i Karlobaga, te poštanski i brzoi. ured u Gospiću sabire predplatnike.

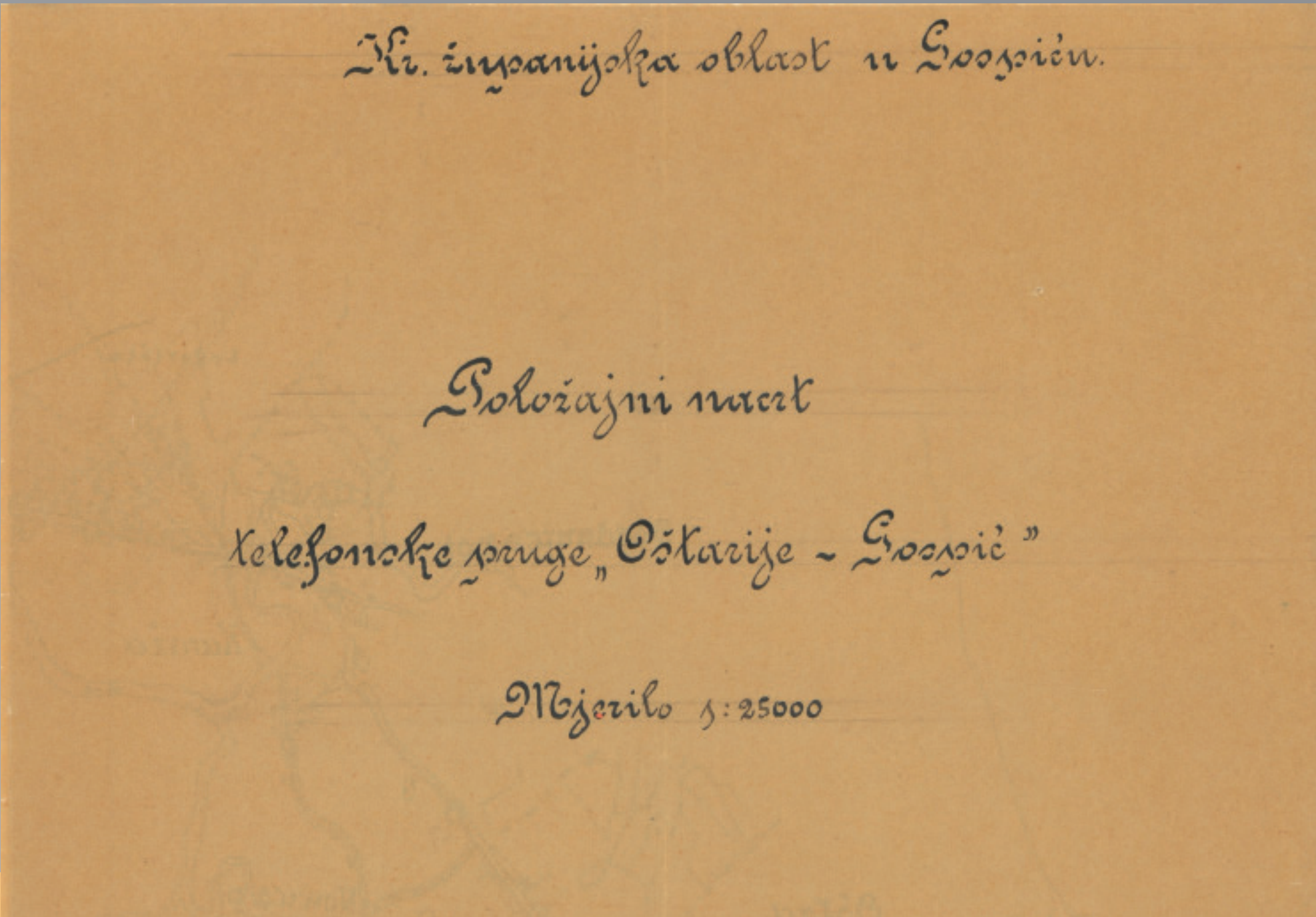
Za privatnike je godišnja predplata 240 K, za urede i oblasti 120 K a za gostione i svratišta 800 K.

Pozivamo, da se svatko, tko iole može, prijavi kao predplatnik i time doprinese, da se ova korisna institucija čim prije uvede.

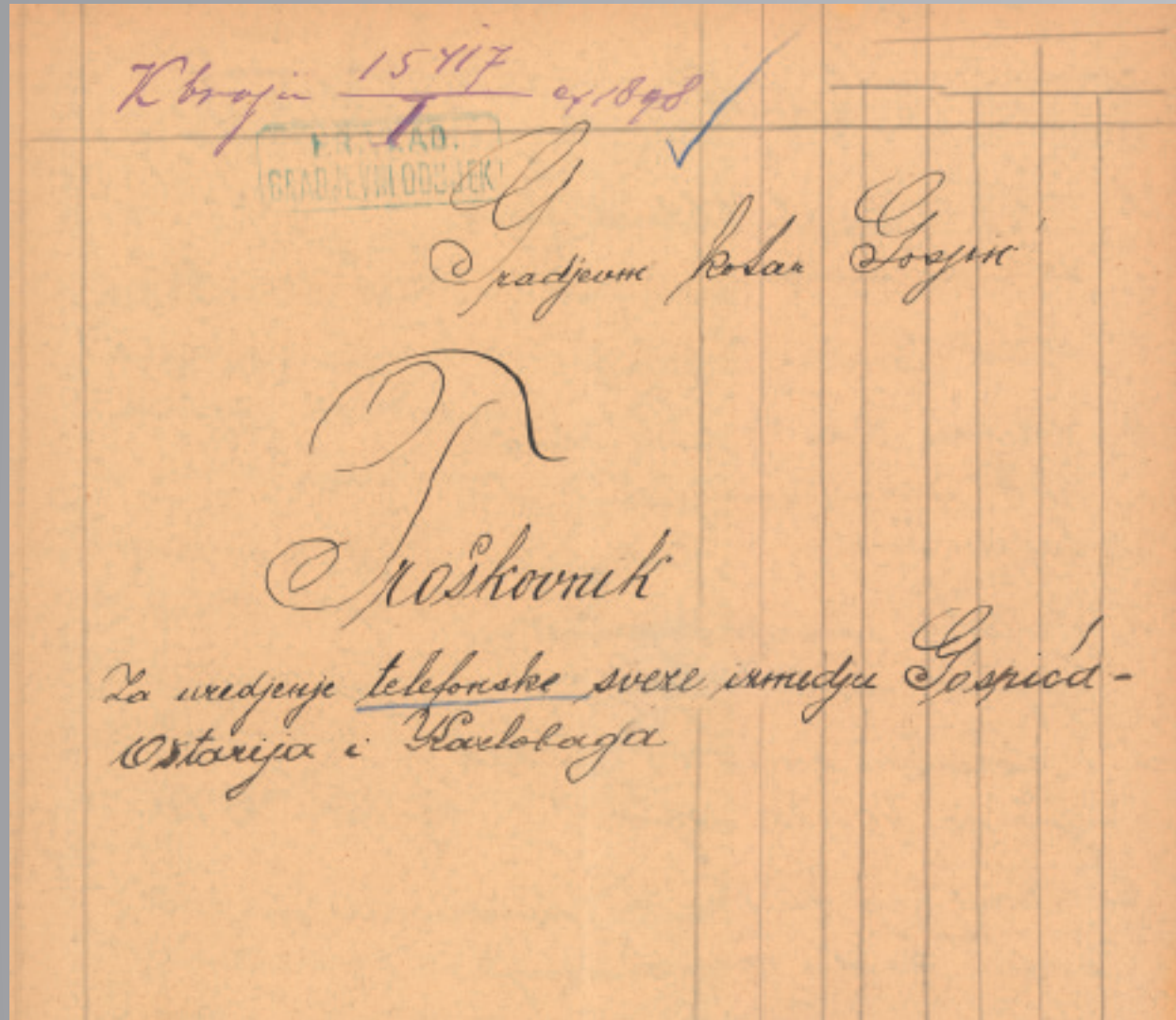
Svaki predplatnik dobiti će telefonski aparat u kuću.

Hrvat, 21.4.1905., str. 3.

Nacrt za izgradnju telefonske linije Oštarije-Gospić iz 1899. godine. HR-HDA-79. Zemaljska vlada. Odjel za unutarnje poslove.



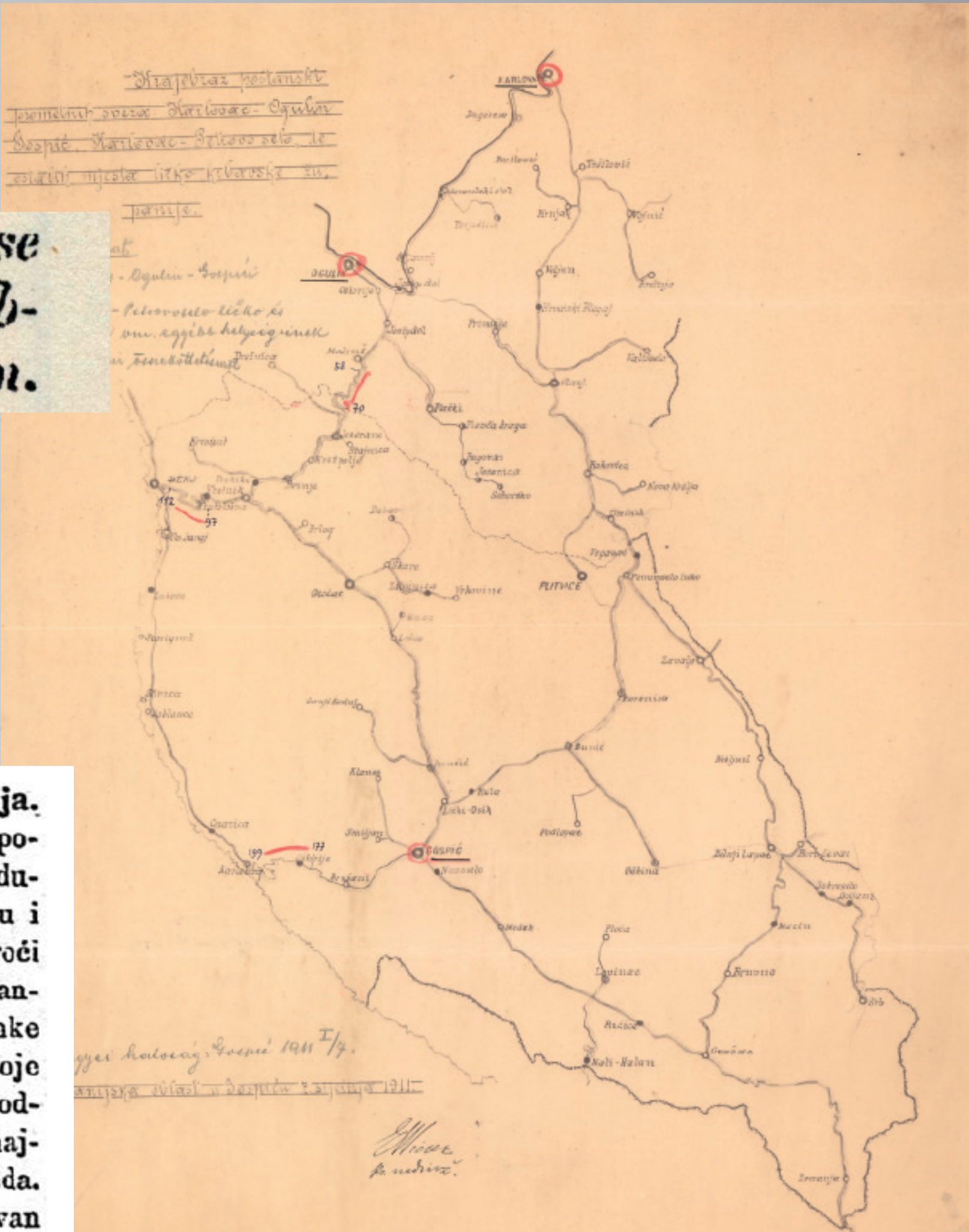
U Gospiću je 1786. g. postojao poštanski ured, brzojavni je ustrojen 24.3.1854., a telefon je pušten u promet 1.11.1909. godine. U Karlobagu i Baškim Oštarijama poštanski ured je postojao 1790. godine, brzojavni ured u Karlobagu ustrojen je 27.11.1871. godine, a telefon pušten u promet 1.10.1906.



Troškovnik za izgradnju telefonske linije Gospić-Oštarije-Karlobag iz 1897. godine. HR-HDA-79. Zemaljska vlada. Odjel za unutarnje poslove.

(Novi poštarski ured). Otvoriti će se u Brušanih ličko-otočkom okružju, koji će obćiti sa poštom medju Karlobagom i Gospićem.

Ličanin god 1., br. 9., 1.5.1886., str. 4.

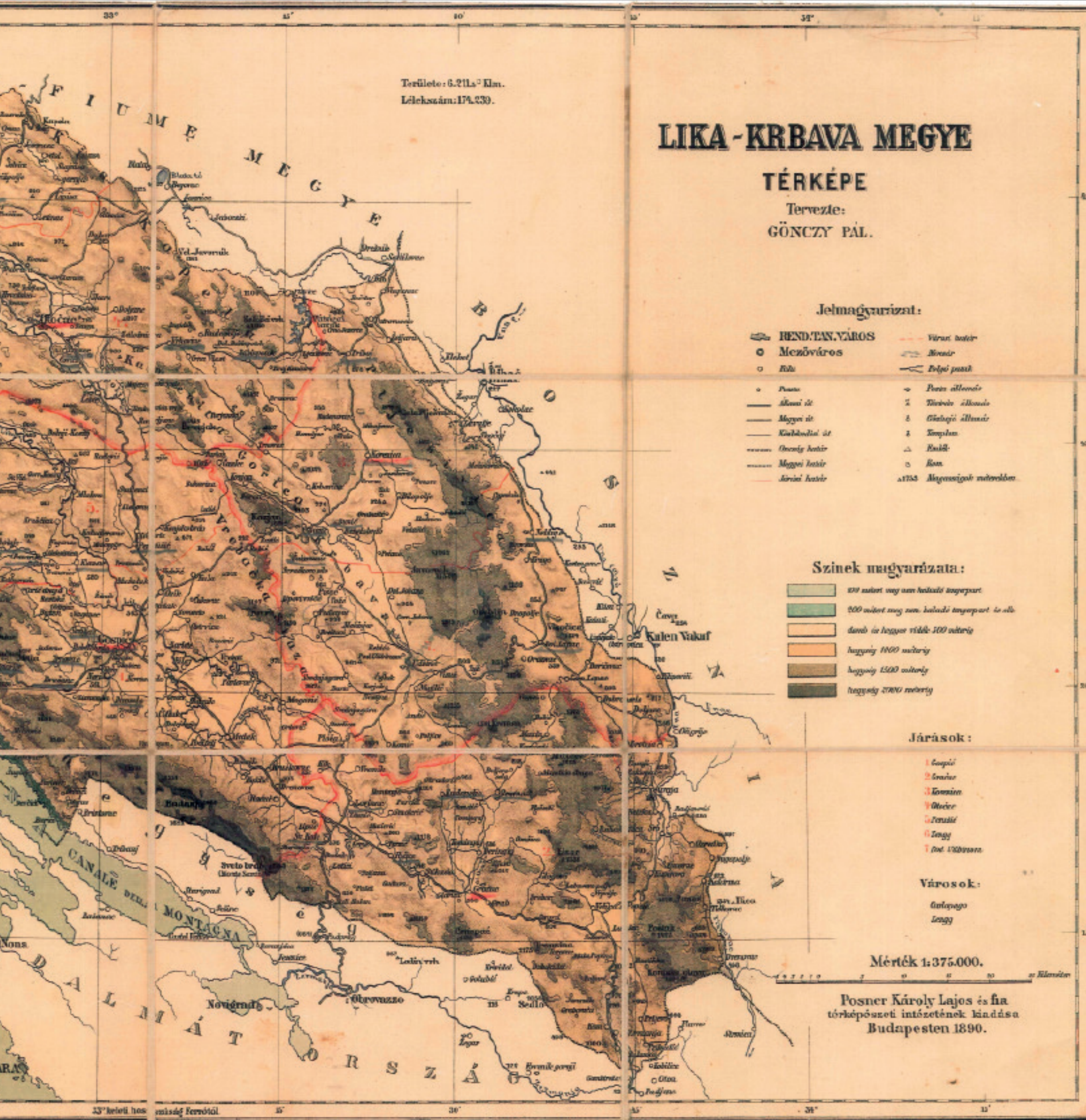
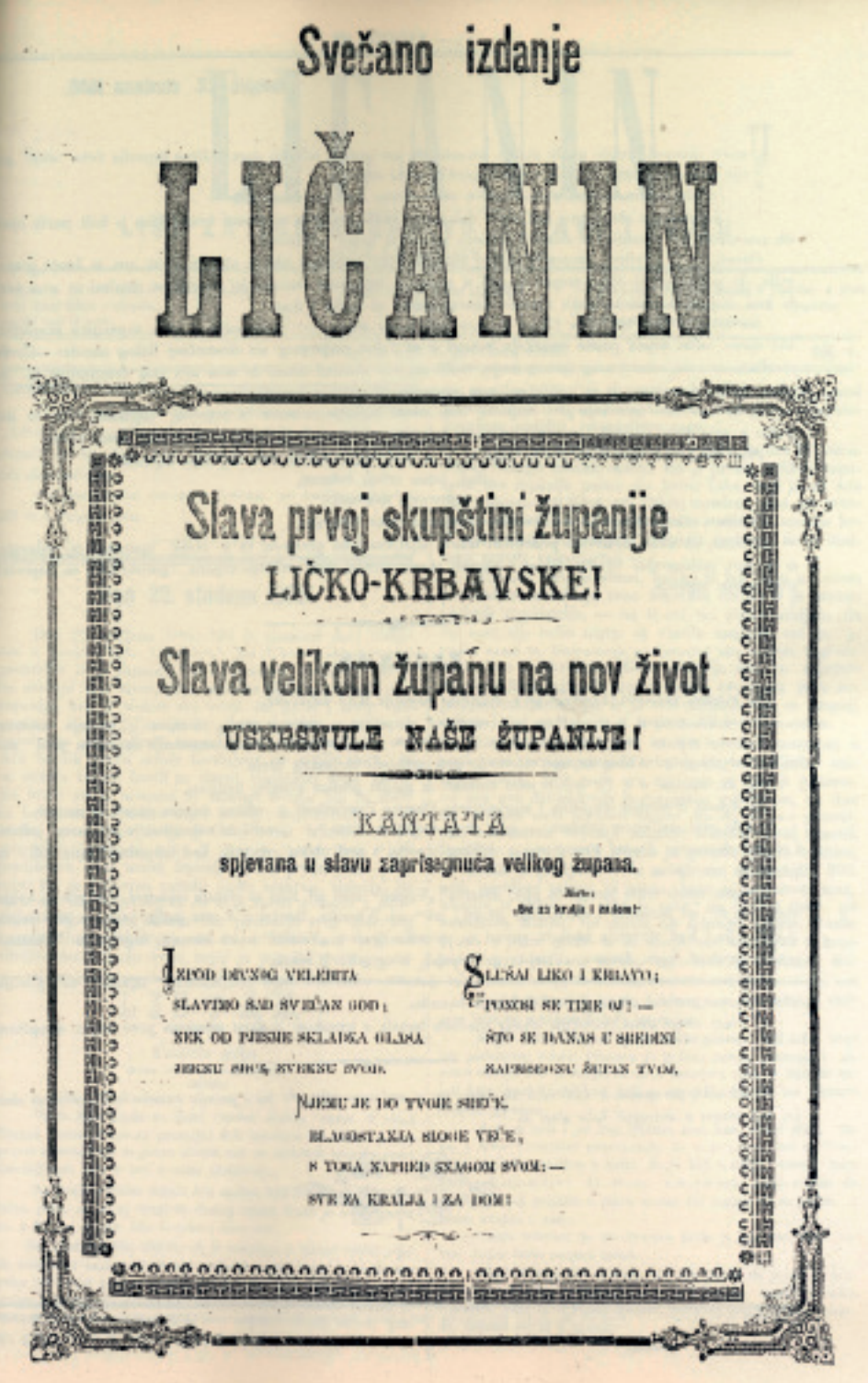


Karta poštanske veze Ličko-krbavske županije kraljevskog nadinžinira Weisera iz 1911. godine. HR-HDA-79. Zemaljska vlada. Odjel za unutarnje poslove.

Pošta, rakijašnica i kramarija. Pišo nam prijatelj iz Brušana: Naš poštar otvorio je uz poš. i brzoi. ured dućanić u kojem takodjer toči rakiju i pivu. U uredsku sobu mora se proći kroz sobu, gdje je rakijašnica i dućanić. A uz to traži isti poštar, da stranke kod njega pazare, koje dolaze po svoje poš. pošiljke. A i u dostavljanju, odnosno izručivanju listova ne vlada najbolji rod, pošto češće izbiva iz ureda. Pošta je uz to na kraj sela i to izvan drž. ceste, te imade iz Rizvanuše dobra 2 sata. Uredi kao što su poš. i brzoi. morali bi biti i svagdje su u središtu mjesta, gdje su crkva, župni stan, škola iđ. a ne izvan mjesta.

Poštanski ured Brušane je otvoren 16.10.1886., brzojavni ured 15.10.1900. godine, a telefonska centrala 21.11.1932. godine.

Kilometrička karta Ličko-krbavske županije. HR-DAGS-115. Kartografska zbirka.



Reprodukcija karte Ličko-krbavske županije (Hrvatski državni arhiv). HR-DAGS-167. Zbirka dopunskih preslika arhivskog gradiva.

Ličanin br. 23., 1.12.1886., str. 1.



Bude pl. Budisavljević veliki župan
Ličko-krbavske županije od 1889. do 1901. godine.
Hrvatski planinar br. 7-8, srpanj 1900., str. 111.

Moja je namisao, da se u Lici osnuje planinskog društvo sa sjedištem u Gospiću. Hvala Bogu, ima u Lici dosta ljudihi, koji bi svojski prionili da se upoznamo sa našimot kršne Like; a ima ih, koji bi uzastojali tuda da se izpiša Fauna i Flora ovog kraja, i to sve prigodom izletah.

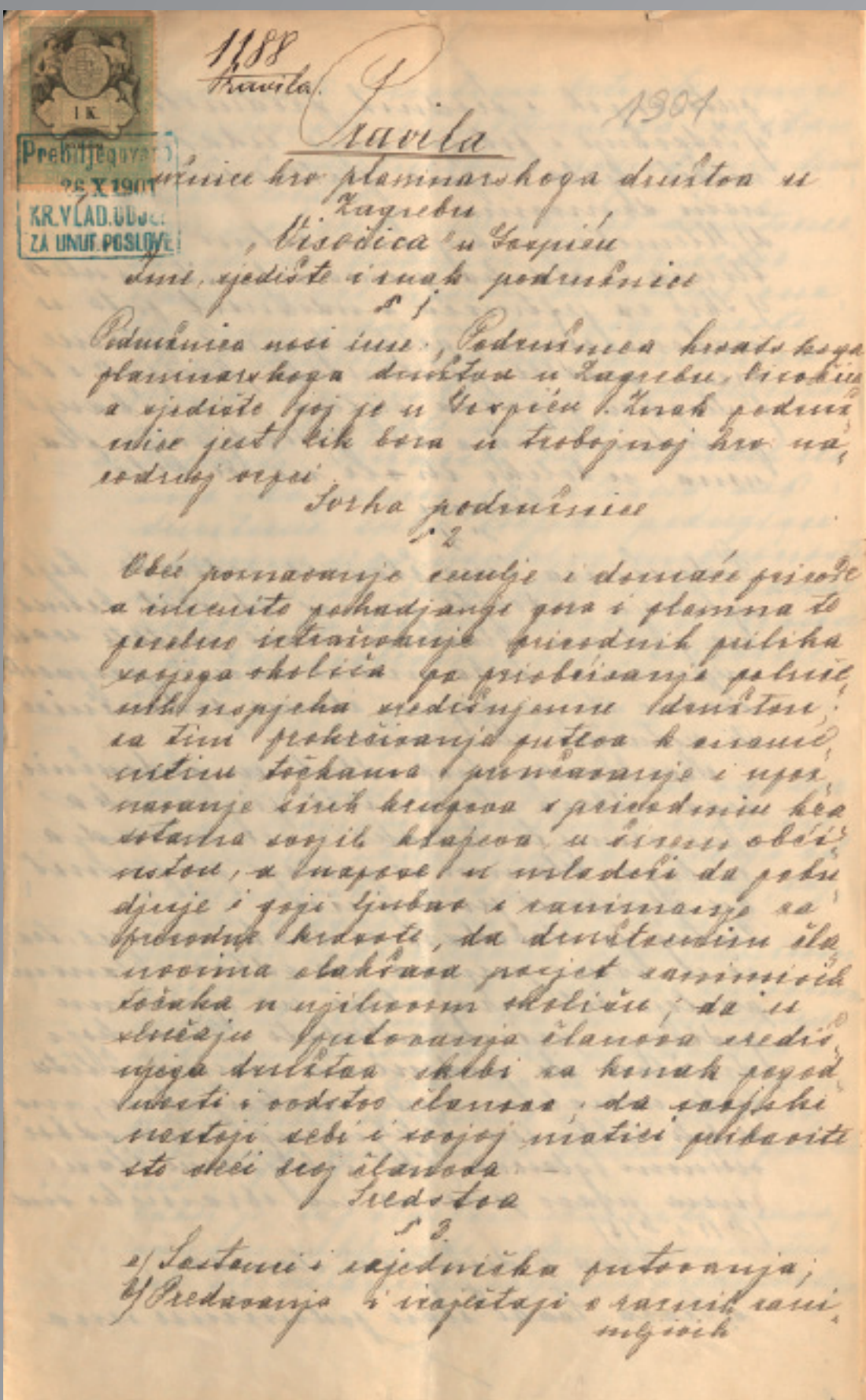
Prijedlog učitelja Ivana Devčića o osnutku planinarskog društva.
Ličanin br. 21, 1.11.1886., str. 2.

Uzlas na Visočicu. Da osnutak podružnice u Gospiću prvim članovima osnuje u trajnoj zagonet, pona D. g. nadimom M. Drenovac prijateljskim pismom na zajednički put na Velika Visočica (1619 m) na Velebitu. Bilo je to 2. i 3. prošloga mjeseca.

»Hrvat, list za pouku, gospodarstvo i politiku, što izlazi u Gospiću piše o tom putu ovo: »U prošlu subotu pošli podne sda naš preko 20 na Visočicu, taj vrhunc u našem krsnom Velebitu. Isti dan dopriremo da pod vrh Visočice, gdje smo pomašli, a tuđim dan namom bismo sa vrhuncu, Zabođe, da je iz rana jutro, bilo maglovito, te smo tek oko 7 sati imali po jeto te gleda na Like i krbavsku visopoljanu, te na pavietu Adriaticu. Izgled bijaše baš divan i da je prije izlaska sunca bilo čisto, tuda bi lakso vidjeti i tajlanjski polobotak. — Među izletnicima bilo je više profesora naše gimnazije, koji su u mnoge zanimljive svrhe puo kog razbježili i pribra. U nedeđu pod večer povratimo se vesela srca i zadovoljni, te letjeći, da bi se zgodnice sliči niti potdimali i na druge vrhunce, kao n. pr. na Malovu, Sv. brdo, jer ćemo namo tako spomeni krsnoe naše naše hrvatske domovine.

Na Visočici su bila ora eg.: sudci J. Vender i P. Petaj; politički činovnici A. Blisković, Vi. Dertos, M. Lopašić; šumari R. Schmidinger, M. Drenovac i A. Čauć; profesori Drag. Fraudić, dr. Stij. Gvajala, D. Travica, M. Penčević i I. Rakavina; ingovci M. Doša i M. Vukelić; književnici A. Sudec, nek. gimnazijalci (Tako valja! Ur., I. pl. Budisavljević, Sodea, K. Vout i Rojčević, te hugot Stijan, Rojčević i Vajmond, koji su neutrdivo nastojali, da se izletnici što lakše upuau, na prva zasluga i hvala ide g. našimarnu Drenovcu, koji je cto izlet pridlo.

Hrvatski planinar br. 3, 1. kolovoza 1898., str. 47-48.



Prva i posljednja stranica Pravila planinarskog društva Visočica.
HR-HDA-79. Zemaljska vlada, odjel za unutarnje poslove.

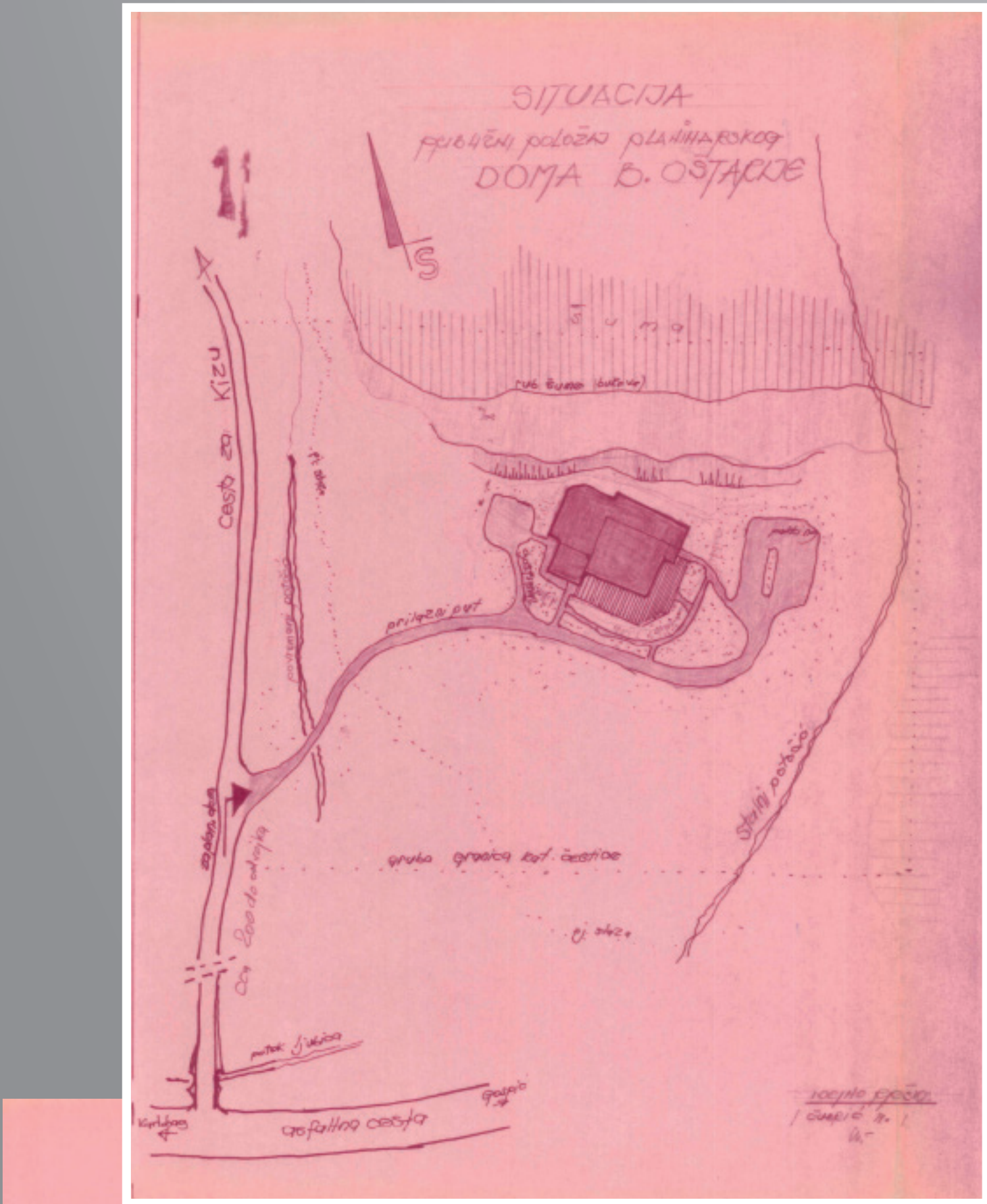


Poljak, Željko: Velebit.
Zagreb. 1969., str. 211.

Razglednica u vlasništvu autora izložbe



Ostarci Planinarskog skloništa na Baškim Oštarijama.
Fotografija autora izložbe.



Nerealizirani projekt planinarskog doma na Baškim Oštarijama.
HR-DAGS-30. SO Gospić.



Planinarska podružnica u Gospiću. Na poziv prev. g. Bude Budisavljevića Prirodorskoga, velikoga šepana španje izložbarstva, sadrali se 15. lipnja u osnovu matične članovice prijedlogi planistarstva ne samo iz Gospića, već i okolice, da se dogovore, kako će osnovati planinarsku podružnicu. Već su dan spisa sa 20 članova te je već im brojem podružnica u sastavi-mijen kraja domovine osigunana.

Kako nam prev. g. naštao pribije pismom od 6. pr. mj, nada se pmo jačama broja članova, dok budu odobrena pravila planinar. društva u Zagrebu. Kako je na Olu toga jutera muž, koji je u 1874. na ovaj prijedlog osnove u Zagrebu »Hrvatsko planinsko društvo«, stalo je naše, da će podružnica u Gospiću biti prva u domovini, a das Bog na dobruhi kršne i našake Like i krbave.

Hrvatski planinar br. 3, 1. kolovoza 1898., str. 45.

Planinarska podružnica u Gospiću složila se brigom i nastojanjem kr. velikoga šepana Bude pl. Budisavljevića, pa su joj do sada članovima ova p. n. eg.: A. Blisković, kr. kot. predstojnik, I. Devčić, rav. učitelj, V. Dertos, kr. kot. pristav, M. Drenovac, kr. nadšumarnik, Drag. Fraudić, kr. profesor, dr. S. Gvajala, kr. profesor, M. Hellmann, c. kr. umir. satnik, P. Huber, kr. kot. predstojnik, I. J. Kedić, c. kr. umir. satnik, Iv. Koračević, šumski činovnik, F. Lovrić, učitelj, N. Pavelić, trgovac, P. Petaj, kr. kot. sudac, M. Petičević, kr. profesor, P. Sudec, blagajnik škole, i Stijep. ravu. učitelj, (Šmiljan) S. Sudec, rav. učitelj vice djet. škole, R. Schmidinger, kr. šumar, nadstojnik, I. Rakavina, D. Travica, kr. profesor, I. Vender, kr. sudb. vijećnik, F. Vukelić, trgovac; svi ovi u Gospiću.

Hrvatski planinar br. 5, 1. listopada 1898., str. 79.

PRILOZI ZA POVIJEST SPORTA I TJELESNOG VJEZBANJA U LICI (39)

Jubilej planinarstva

Piše: Petar Stanić

(Nastavak iz prošlog broja)

Novosnovana podružnica u Gospiću svoju aktivnost je provodila na osnovu sljedećih

PRAVILA

Podružnice Hrv. planinarskog društva u Zagrebu »Visočice« u Gospiću

Ime, sjedište i znak podružnice.

§ 1.

Podružnica nosi ime: Podružnica Hrvatskog planinarskog društva u Zagrebu »Visočica«, a sjedište joj je u Gospiću. Znak podružnice jest lik bora u trobojnoj hrv. narodnoj vrpici.

Svrha podružnice

§ 2.

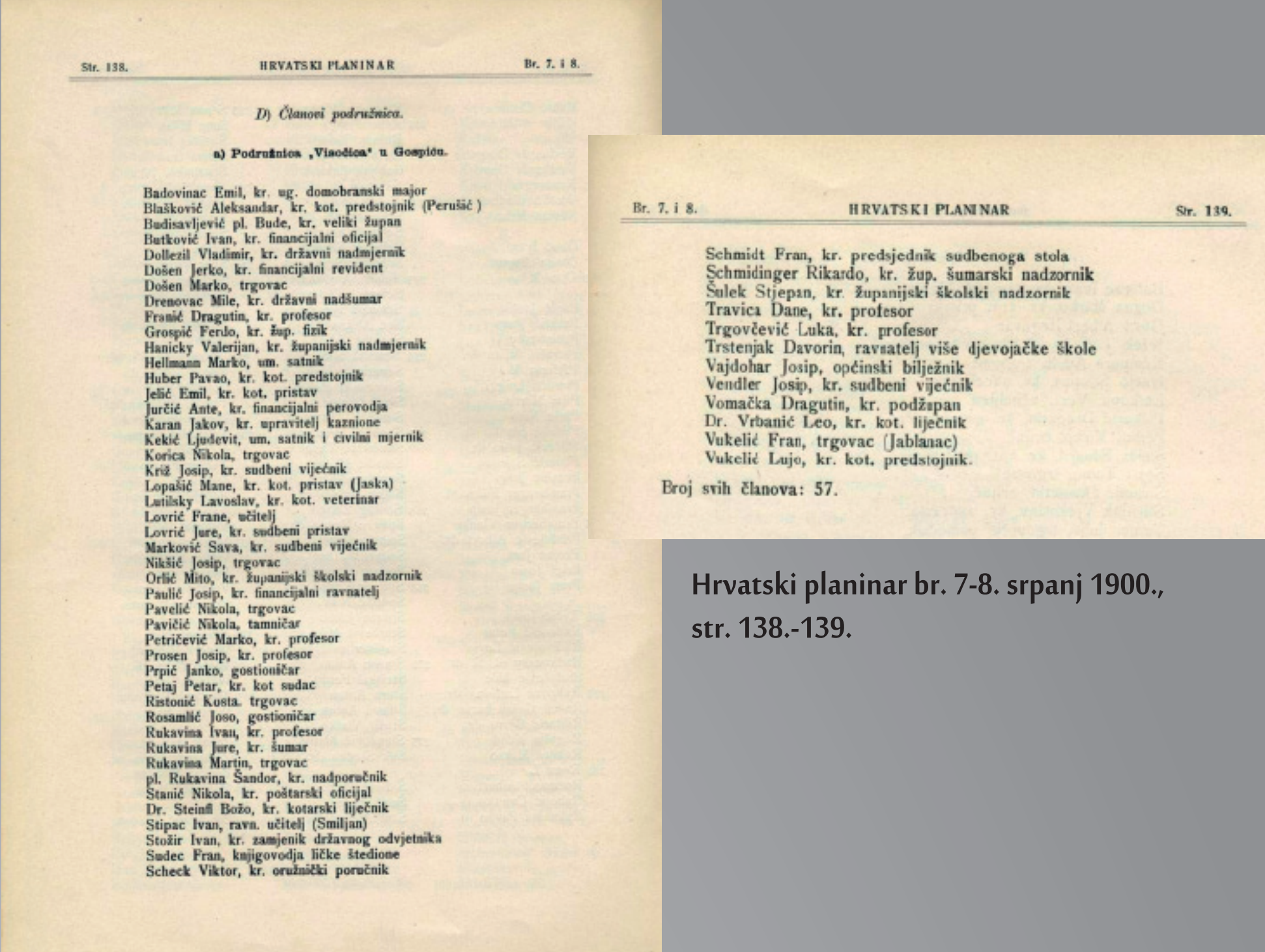
Obće poznavanje zemlje i domaće prirode a imenito po-hađanje gora i planina te posebno isstraživanje prirodnih prilika svojega okoliša pa pribižavanje polućenih uspjeha središnjemu društvu; za tim pokrivanje puteva k zna-menitim mjestima pružavanja i upoznavanje širih krugova s prirodnim krasotama svojih krajeva u širem obdinstvu, a napose u mladeži da pobuđuje i gaji ljubav i zanimanje za prirodne krasote, da društvenim članovima olakšava posjet zanimljivih točaka u njihovom okolišu; da u slučaju dužnosti članova središnjega društva stupa za konak po-godnosti i vodstvo članova; da svojski nastoji sebi i svojoj matici pribaviti što veći broj članova.

Lički vjesnik, broj 21, 1.12.1984., str. 12.

Medju mđevima, koji dodjele na dogovor 15. listopada g. 1874. da po-lože temelj planinskom društvu, vidimo i Buda Budisavljevića, koji je i poslije svakom nu danom prilikom promicao hrvatsko planinarstvo.

Nitko se preporodu hrvatskoga planinarstva nije toliko poveselio, nitko nije osnutak planinarskih podružnica tako zasnoa srca pozdravio: kao Bude pl. Budisavljević.

Hrvatski planinar br. 7-8, srpanj 1900., str. 108.



Hrvatski planinar br. 7-8, srpanj 1900., str. 138-139.

SLET PLANINARA

Spomen-ploča na Visočici

Preko 20 planinara iz čita-ve Republike sudjelovalo je u predjelju B. Ispita na stetu pla-ninara na Velebitu, a u novo-da proslave 70-godišnjice osni-ovanja PD »Visočice« iz Gospića.

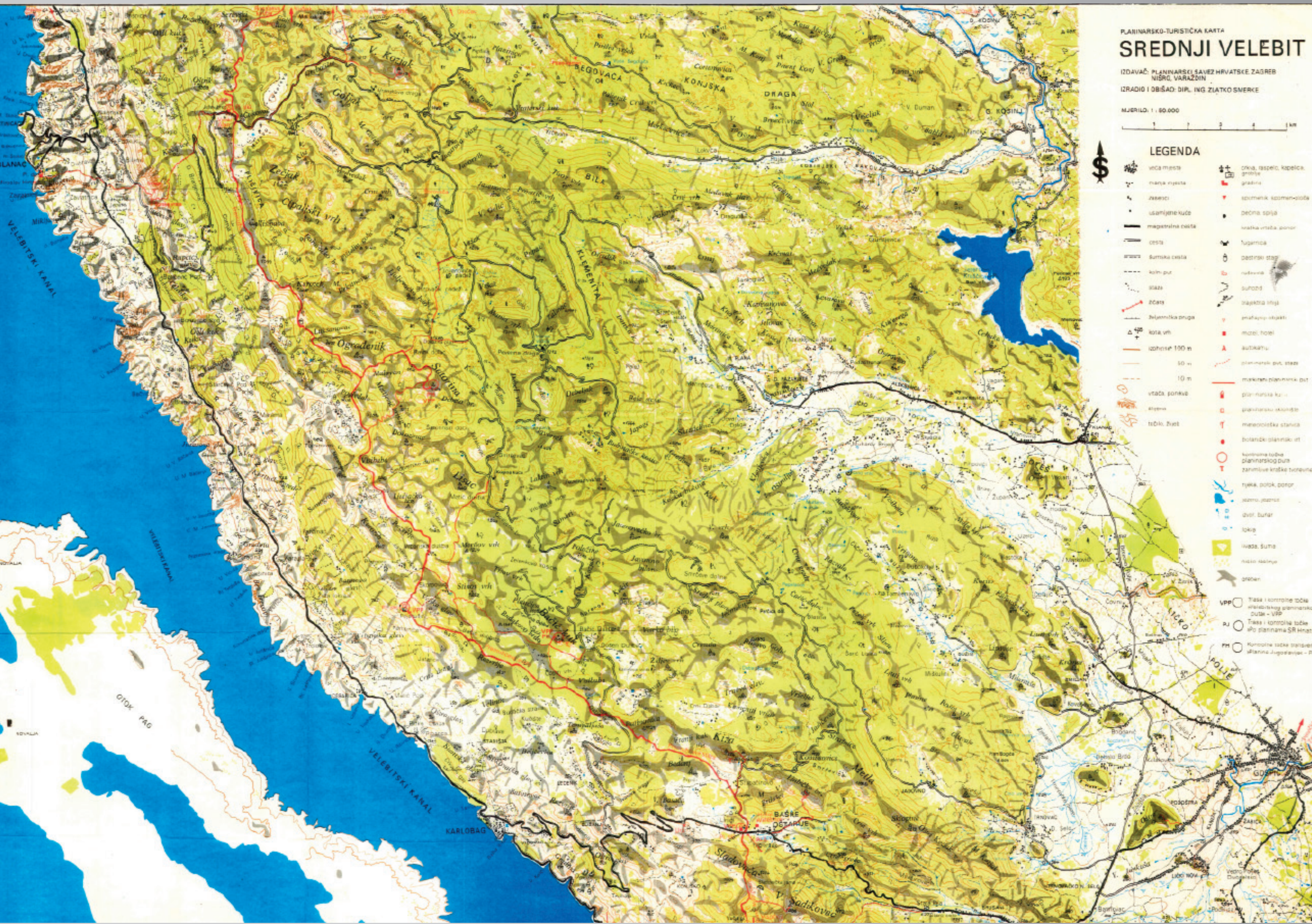
Ovo manifestaciju prisu-avali su predsjednik Škopske o-čine Gospić Miro Jelača, prvi stavnici PS Hrvatske, predstavnici planinarskih društava »Gra-litara, »B. Rantara, »Štites, »Jastrebarsko«, »Zagreb-Mati-ce« i »Zeljenčar«, svi iz Zag-reba, zatim PD »Paklenica« iz Zadra, »Kleke« iz Ogulina, dok su najmasovniji bili plani-nari PD »Dubovce« iz Karlov-ca, kojih je bilo oko 30.

Miroš Korica, predsjednik PD »Visočice«, svatano je otvorio ovu manifestaciju najstarijeg Planinarskog društva u Jugo-

slaviji. U kratkom referatu Mi-loš Korica upoznao je sve pri-nedjelju B. Ispita na stetu pla-ninara na Velebitu, a u novo-da proslave 70-godišnjice osni-ovanja književnik Bude Budisavljević.

Priznanom književniku odala je počasi na taj način što je predsjednik Škopske o-čine Gospić Miro Jelača održio spo-men-ploču u planinarskoj ku-ći na Velebitu, svčanog čina sudionici sleta su se pomeni na sam vrh Visočice, koji je visak 1819 metara. Na izletu, običaj koji su zastili podnožja vele-bitskih visova, osmogućili su planinarima užitek u prekras-nim pogledima na more i Liku dolinu. Na kraju su planinari zapalili logorsku vatru i izra-zili želju da se što više na ovaj način sastaju.

Ličke novine broj 12., 15.6.1968., str. 3.



HR-DAGS-115. Kartografska zbirka.

DOPRINOS PD »INDUSTROGRADNJE« ZAG-REB

POSLIJE PLANINARSKOG PUTA I - DOM

BAŠKE OŠTARIJE — Za-hvažujući masovnim članovi-ma našim osnivanjem Pla-ninarskog društva »Indus-trogradnja« Zagreb, žudimo, da bi se jedan put na Velebitu, mošta i naj-ljepši, postao je dionici pri-rode, jer, go-spodstvo, a feritizirano je tek 1884. godine i sada već ima preko 700 članova, naj-ljepši je gradsko sklonište »Industrogradnja« pod Velebitom.

Taj vrlo zanimljiv plani-narski pravac ima osam kot-lovskih točaka, uporište kot-lova »Velebit«, a savršeno u predgrađu Dubrovnika. Put je osamsto sklonište proi, de-beraj Porečbanter.

Ovo gradsko put, što novog uspijeha naprednosti planina-rista. Poslije osnivanja naša na konvenciji osnivanje škole uprta u Ravnom Du-bro, ovog je ljeta otvoren planinarski dom »Izvrsni Du-bar«, u središtem Velebitu.

Nada vrlo upuć upuću ima ovdašnjem krsu, za-odnosno našim našim, a dovoljno je ljeti, podiže, da je vidljivost preko preko 15 miliona čina, i, ne al-mo u vrijeme ljeta, već i u drugo godišnje doba u domu de bita planinara, ljubitelja Velebita i prirode. Šteta je, osim što je, da je u ljetni ba-ter »Industrogradnja« na Baškim Oštarijama, uz kojeg

Lički vjesnik broj 29., 15.11.1986., str. 4.

Prihvaćena trasa velebitske transversale

Nedavno je u Zagrebu održana sjednica Izvršnog odbora Planinarskog saveza Hrvatske na kojoj je definitivno prihvaćena trasa Velebitskog planinarskog puta. Ujedno je objavljeno da je izvršeno kompletno marširanje tog puta, izuzev jedne dionice od sat i pol hoda.

Najviše problema predstavlja su objekti za smještaj na dionici srednjeg i južnog Velebita. Ostvareno je da se Velebit može proći za sedam dana, i to zahvaljujući tome što će do skoro otvorenja biti osposobljena toje realne mogućnosti

dva planinarska skloništa, na Skorpovcu i Oštarijama.

Na južnom Velebitu Sumarija iz Grčevca za planinace osigurati će smještaj na Alanu. Na planinarskim domovima Visočici i Širovcu stalno bi bila uređena jedna prostorija u slučaju da se dom zatvori. Na planinarskom domu Zavižan također su radovi pri završetku. To bi vječno bila početna tačka puta.

Iako postoji još problema oko nabave inventara za skloništa, iskaznica, zračaka i dr., poje, odakle se nastavlja na Visočicu, Širovac i preko Vaganjskog vrha do Svetog Brda. Na posljednjim dionici nije riješeno još pitanje slaska u Veliku Paklenicu i uređenje skloništa na Ivini Vodi cama.

T. Č.

Ličke novine broj 7., 1.4.1968., str. 6.



Fotografija autora izložbe

Premužićeva staza

Da bi se pješačenjem prešli najljepši predjelji sjevernog i srednjeg dijela Velebita, potrebna su barem četiri dana hoda. Put se odvija planinskom stazom dugom više od 50 kilometara, koja je poznata pod imenom »Premužićeva staza«. Projektant ovog izvanrednog planinarskog puta bio je šumarski inženjer, Slavonac Ante Peružić, koji je kao direktor Direkcije za šume u Sušaku dao izgraditi ovu jedinstvenu stazu u Jugoslaviji. Staza se gradila 1930 — 1933. godine. Njena širina iznosi 1,20 metara, detaljno je trasirana, usijecana u stijene ili predvođena vijaduktima. Prolazi kroz predivne velebitske krajeve, dovodi do najviših vrhova Velebita, jer se gotovo na cijeloj svojoj dužini nalazi na visini od 1500 metara.

S. K.

Lički vjesnik broj 10., 15.5.1986., str. 8.



MKM-HEM-S-195-1. Svijet, oko 1930.

HR-DAGS-185. Zbirka razglednica.



Ar/Obag

PODIZANJE TURIZMA U LIČI



Velebitno dišno turističko mjesto na Velebitu

Od prilike pola sata autobusom od Karlobaga u najljepšu predjelu ličnog i pomenog Velebita, 1000 metara nad mornarom puštinom, našao se potpuno gori kraj, koji su lički seljaci prozvali Velebitom. To je vjerna ramena na hrvatskoj Velebitu, nedaleko sela Oštarija. Lijepom Velebitu potpuno zaslepih svoje ime, jer doista, ovaj je kraj — velebiti — kraj su svi poznati i doktora sa Gornje Dalmacije na naš Velebit dolazila su ljepotom tog ličkog pre-

Lički Hrvat, 20.10.1937., str. 9.

Đački planinski dom na Bačić kosi.

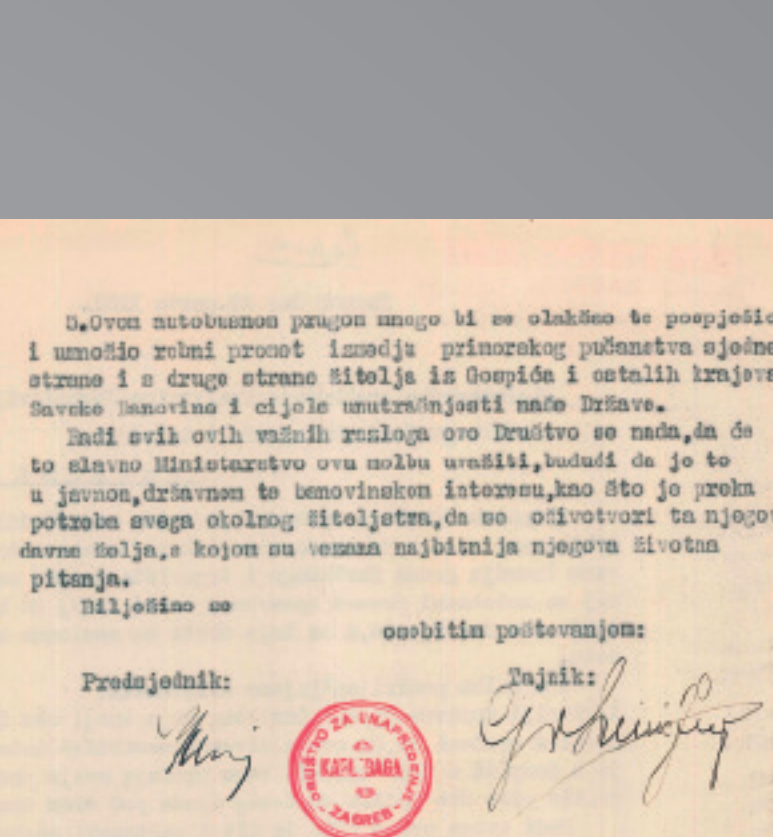
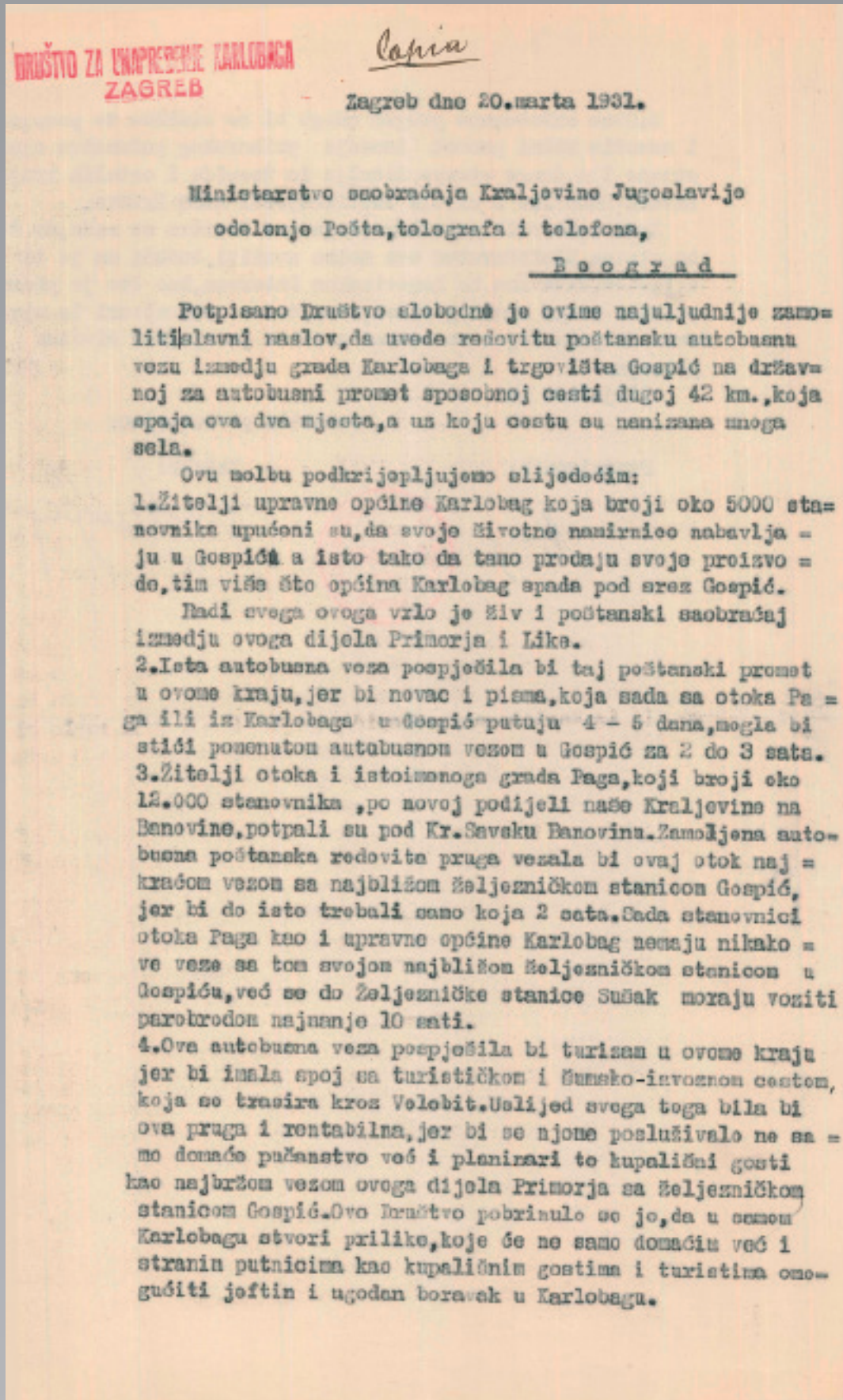
Fotografija Radivoja Simonovića

Fotografije dr. Radivoja Simonovića: Velebit, Dalmacija. Knjiga druga, Muzej Vojvodine, 2019.

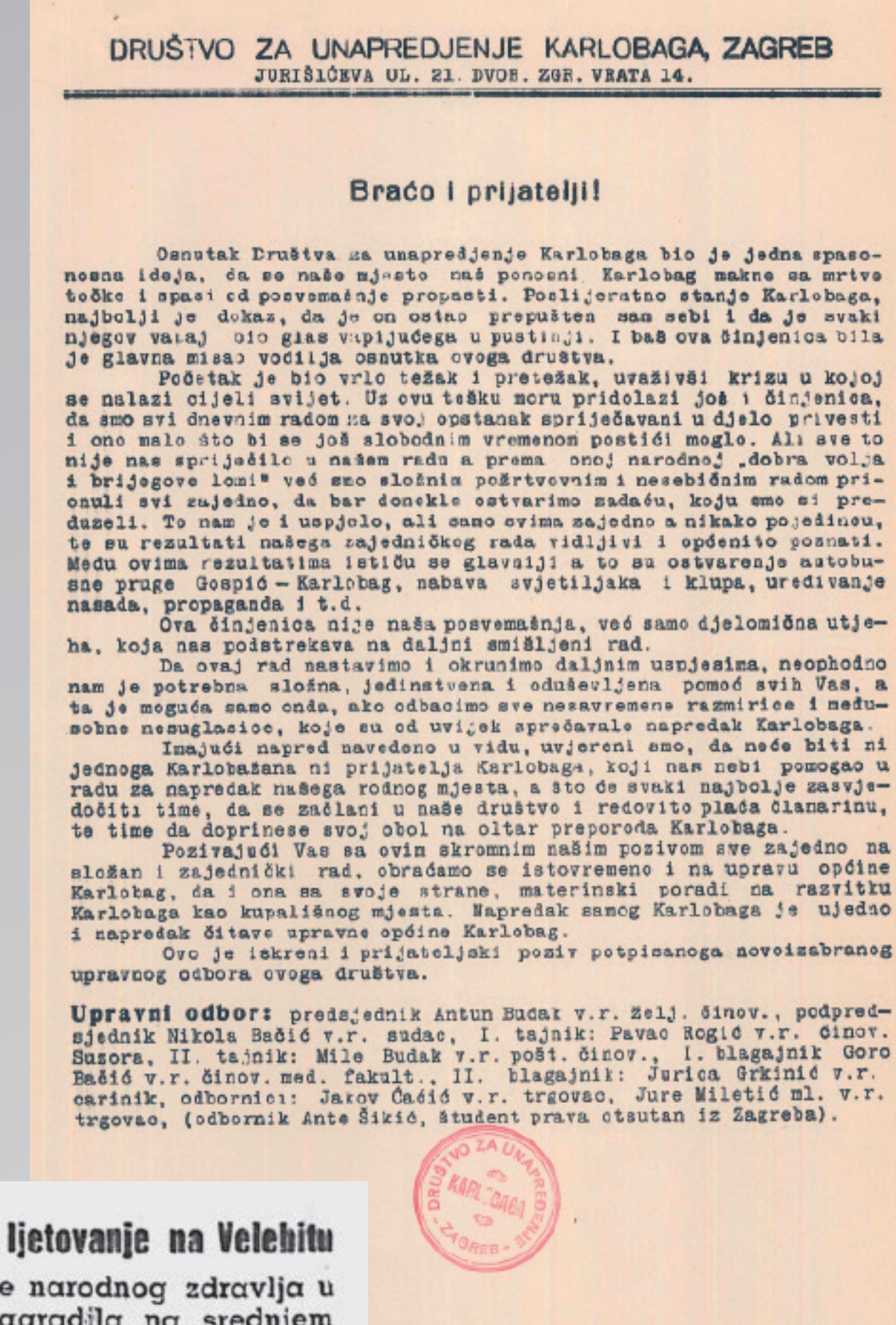
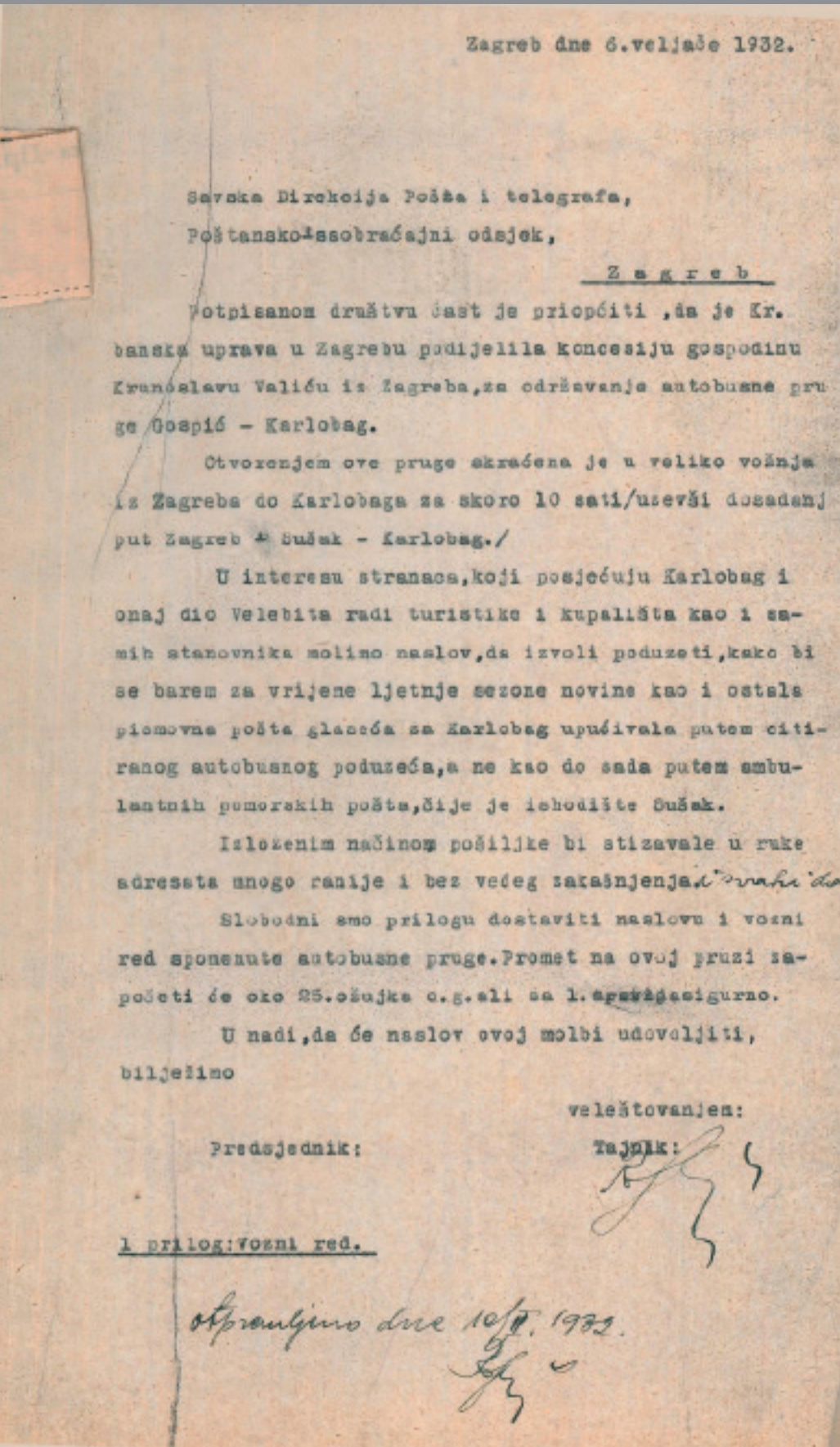


Ostaci đakčkog planinarskog doma na Bačić Kosi.

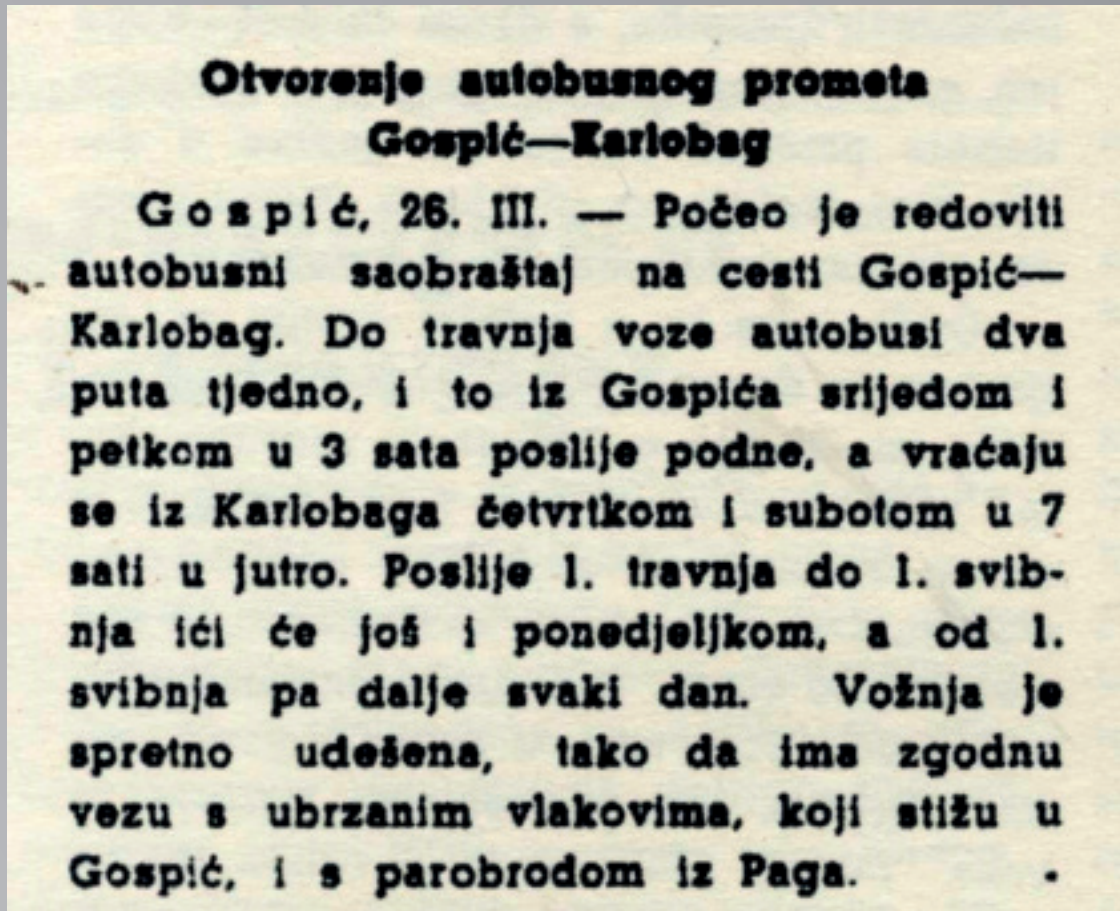
Fotografija autora izložbe.



HR-DAZG-805. Društvo za unapređenje Karlobaga.



HR-DAZG-790. Društvo Ličana Hrvata.



Lička sloga broj 6-7; 31.3.1938., str. 4.



Ličke novine broj 19, 1.10.1962., str. 3.

Planinsko ljetovanje na Velebitu

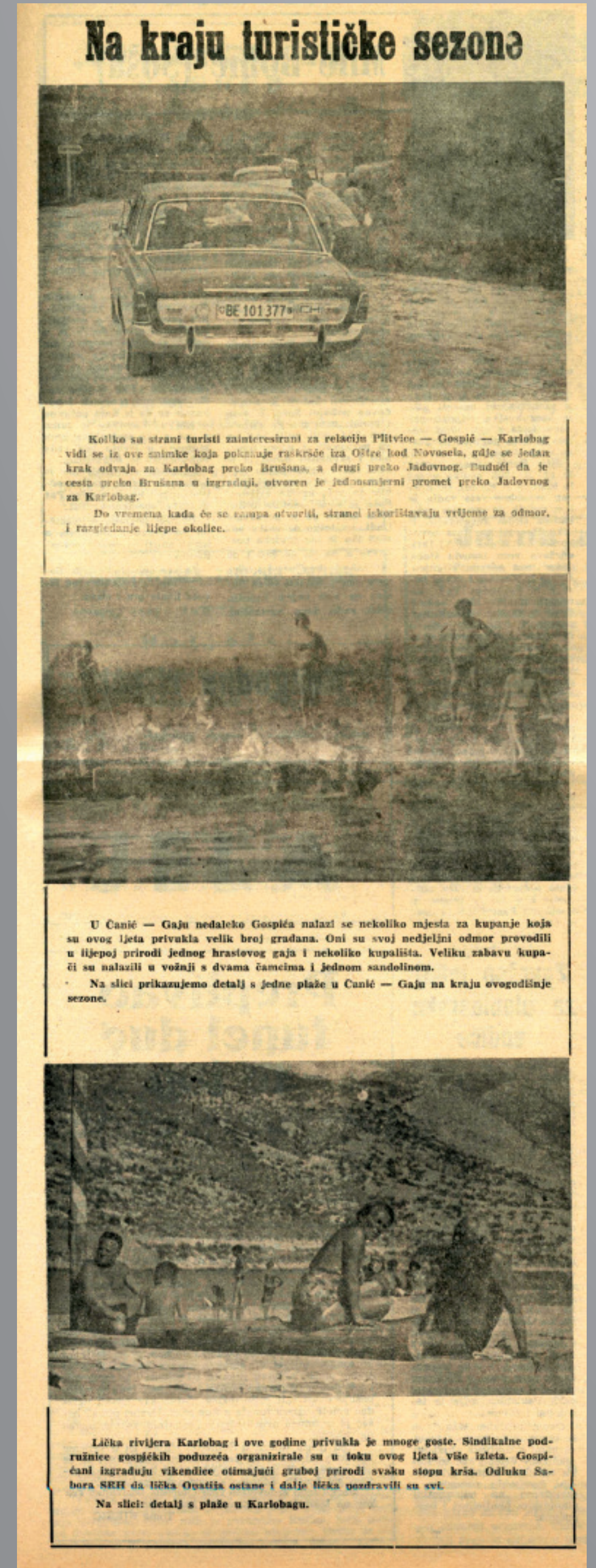
Škola je narodnog zdravlja u Zagrebu sagradila na srednjem Velebitu dva đakčka planinska doma, jedan na Ogradenici na visini od 1345 m, a drugi na Bačić-kosi na visini od 1118 m. Dom na Ogradenici nalazi se na spojnici između Jablanca i Širovača s izletima na Ogradenik (1614 m), na Šatorinu (1624 m) i u Širovaču. Dom na Bačić-kosi nalazi se povi. Karlobaga s izletima na Bačić-kukove (1308 m) i u Cmi Dabar. S oba je doma vidik na more, na otoke Rab, Lošinj, Pag i na obalu sve do Zadra. Svaki dom imaće 30 udobnih ležajeva, veliku čistu i obilnu zbirku pitke vode, pronicajni i engleski mušketir. Doprinosi su stalno opskrbljeni. U domovima će se organizirati pored kratkih planinskih ekskurzija u srpnju i kolovozu ove godine ljetovalište za grupe od 10 do 20 daka pod vodstvom nastavnika u trajanju od 10 do 20 dana, već prema njihovoj želji. Pozivamo gospodu profesore i učitelje, koji bi željeli organizirati jednu grupu daka za ovakvo planinsko ljetovanje, da nam se što prije jave radi dogovora i rasporeda vremena. Za ljetovanje mogu se javiti i daci pojedino. U koliko ne bi bilo dovoljno odziva sa strane daka može ljetovati na jednaki način i druga omladina i planinari. Dnevna opskrba (ležaj s kompletnom posteljinom i jednostavna, ali obilna i ukusna hrana) 20 dinara za dake dnevno, a 25 dinara za odrasle. Informacije i prijave u Skoli narodnog zdravlja u Zagrebu, Mirogojska 4, telefon 5977, 5978.

Lička sloga, 28.5.1936., str 2.

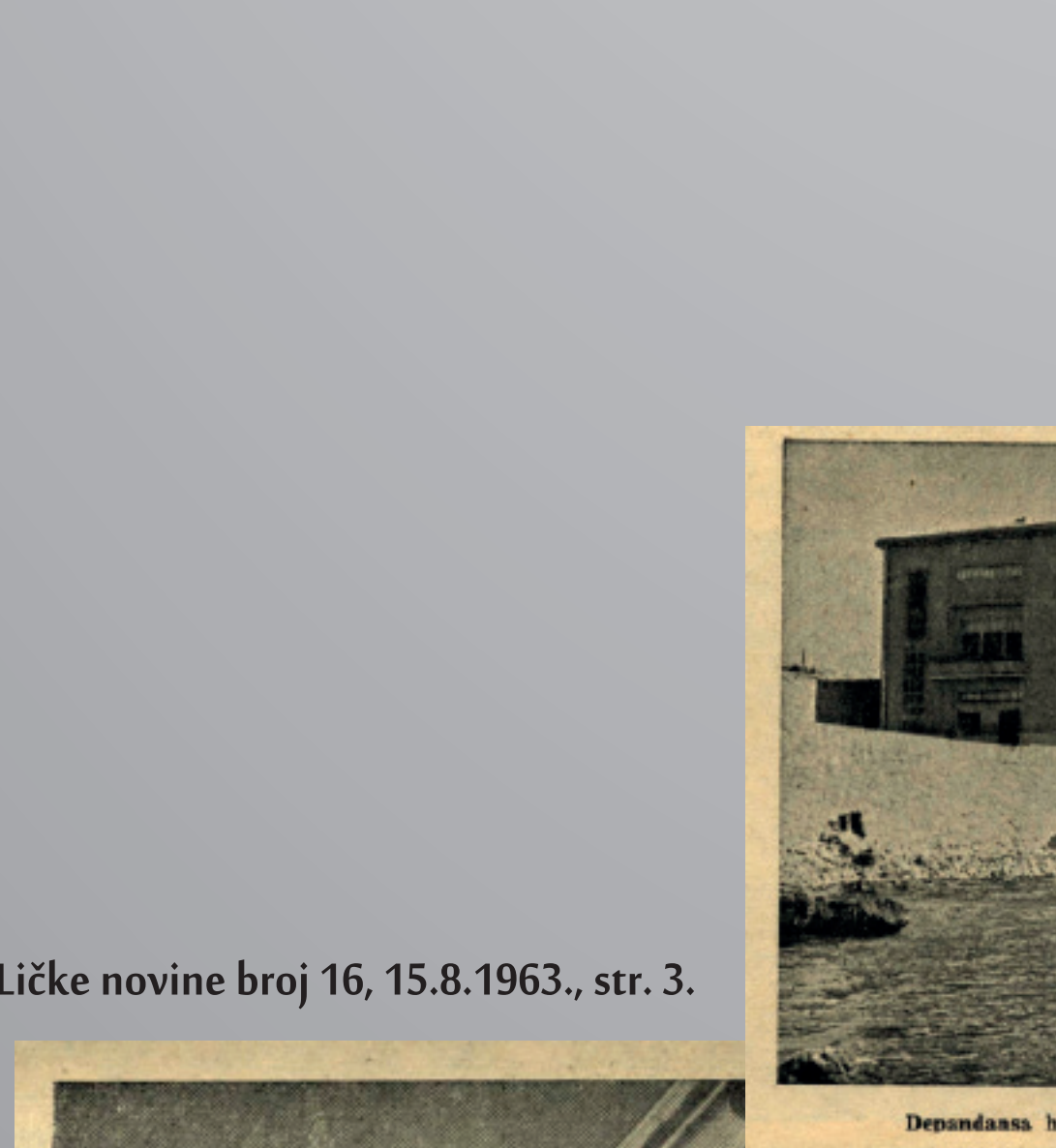


Lička sloga 31.5.1935., str. 1.

Ličke novine broj 22, 29.11.1969., str. 11.



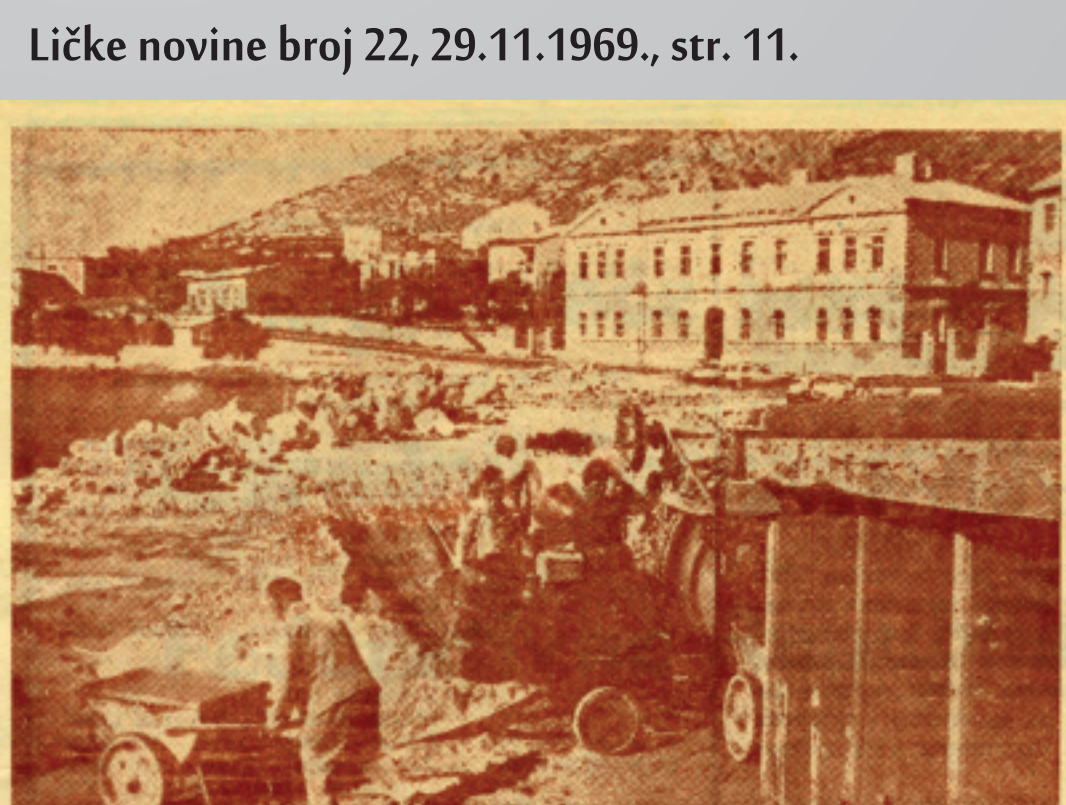
Ličke novine broj 1, 1.1.1963., str. 2.



Ličke novine broj 16, 15.8.1963., str. 3.



Depandansa hotela »Jadrane« u Karlobagu



Ličke novine broj 22, 29.11.1969., str. 11.



Ličke novine br 14-15, 27.7.1976., str. 10.



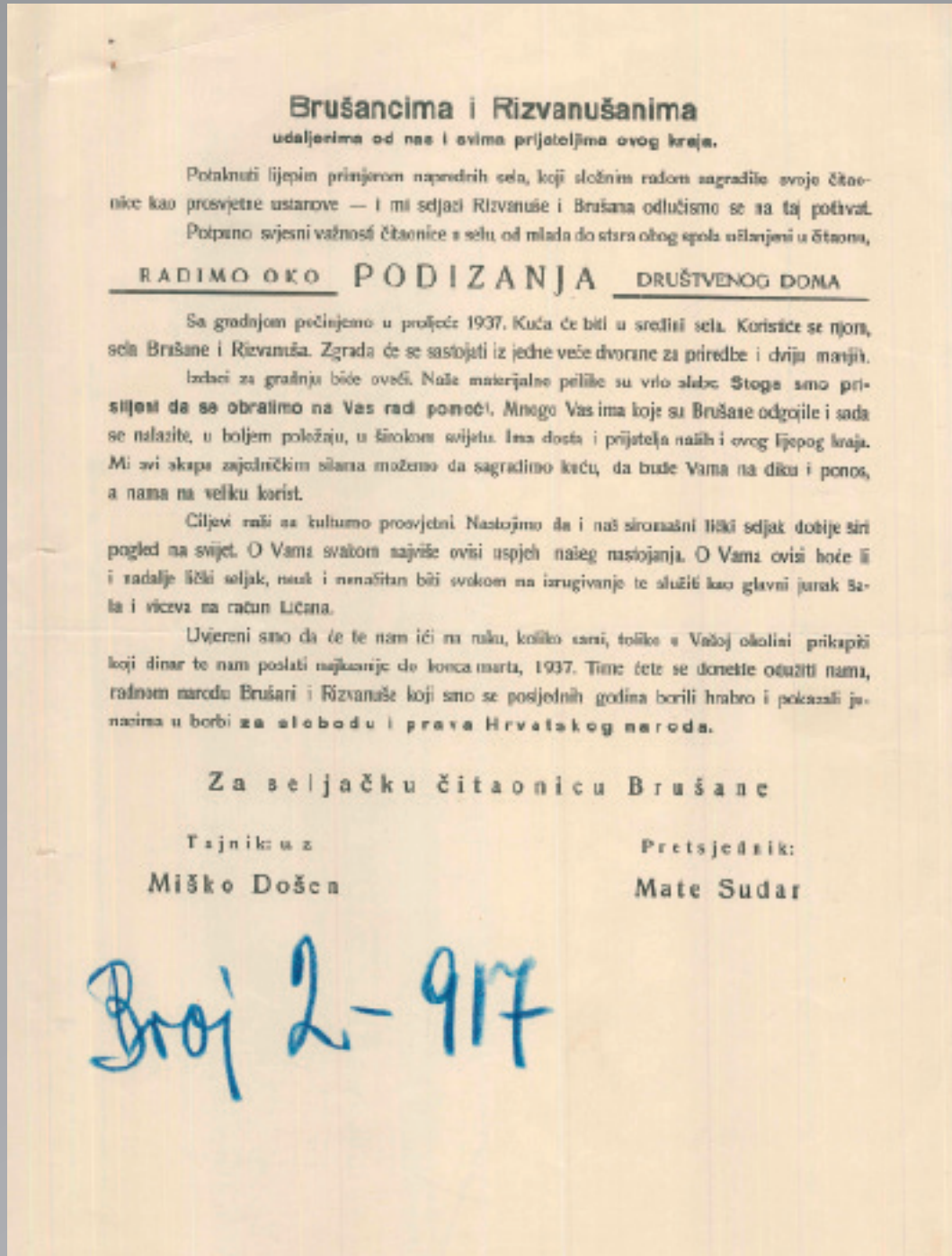
Lički vjesnik broj 3, 1.2.1986., str 1.



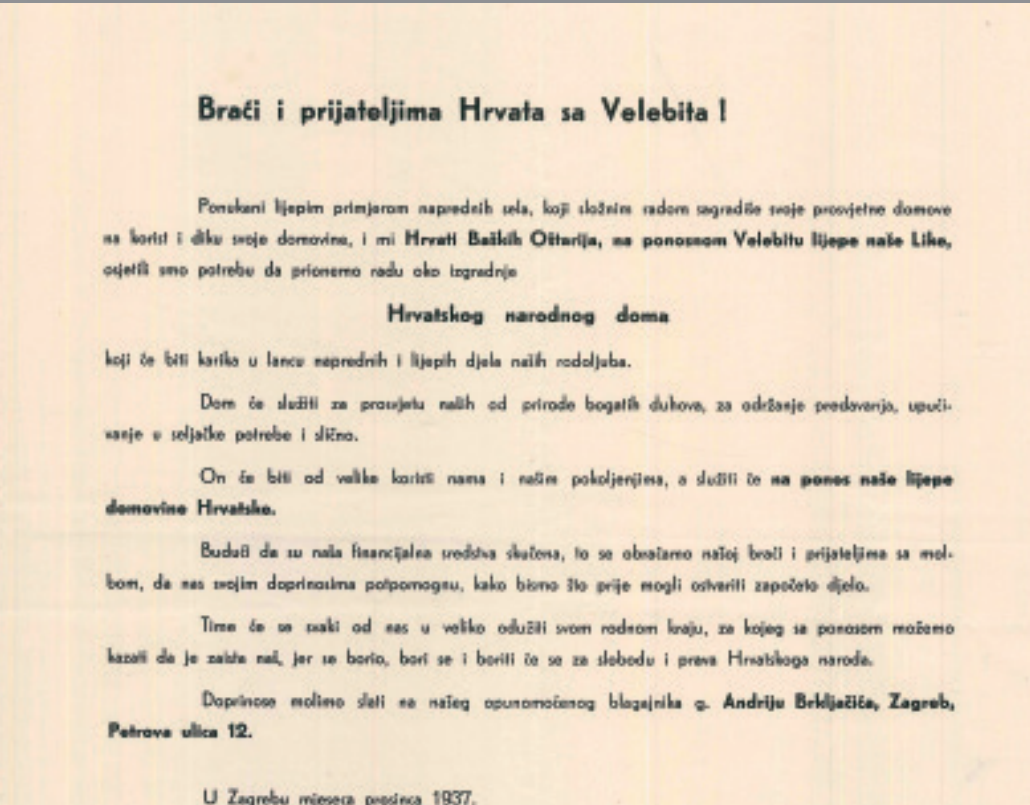
Lički vjesnik, broj 8, 15.4.1984., str. 1.



HR-DAZG-790. Društvo Ličana Hrvata.



HR-DAZG-790. Društvo Ličana Hrvata.



Zagrebački gradski klimatsko gorsko ljetovalište i oporavilište na Velebitu

NA IZJAZNINU DROSTVA „VELEBNO“ PRISTUPITVALO JE OKO 100 PREDSTAVNIKA
IZJAZNINU DROSTVA „VELEBNO“ PRISTUPITVALO JE OKO 100 PREDSTAVNIKA
IZJAZNINU DROSTVA „VELEBNO“ PRISTUPITVALO JE OKO 100 PREDSTAVNIKA
IZJAZNINU DROSTVA „VELEBNO“ PRISTUPITVALO JE OKO 100 PREDSTAVNIKA



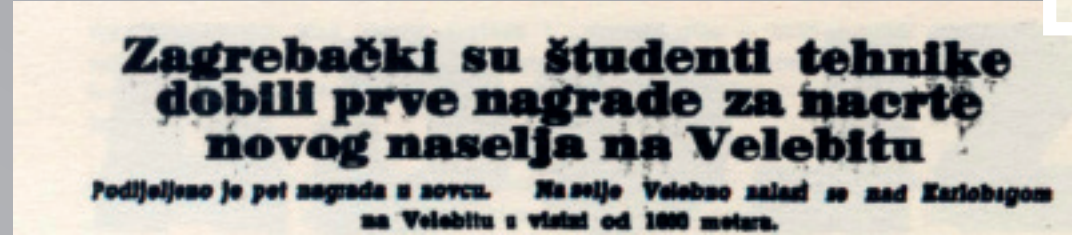
Ličke novine broj 11, 1.6.1970., str. 1.



Ličke novine broj 12, 15.6.1969., str. 1.



HR-DAGS-167. Zbirka dopunskih preslika arhivskog gradiva.



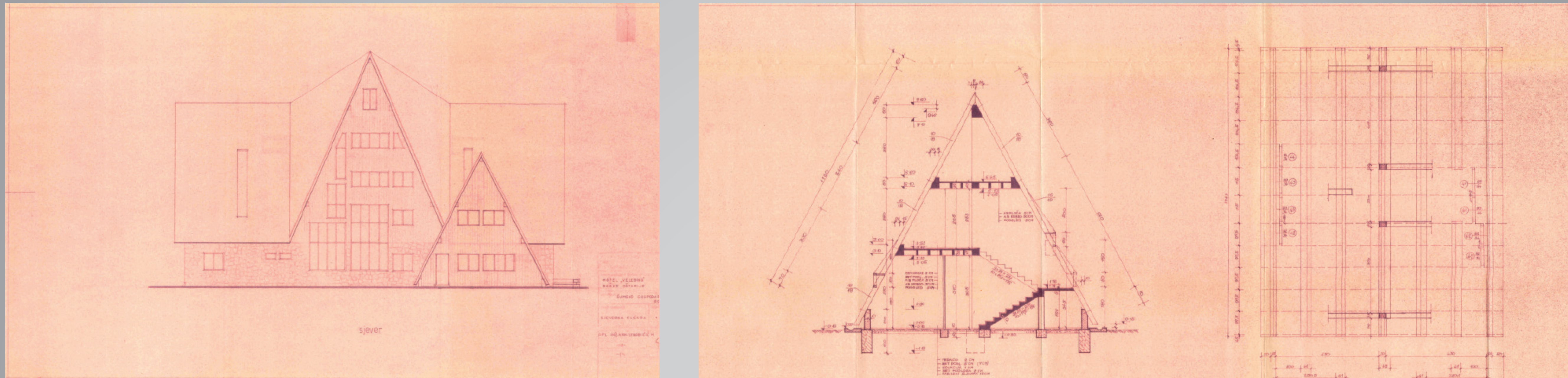
Lička sloga broj 3, 6.2.1938., str. 2.



HR-DAGS-167. Zbirka dopunskih preslika arhivskog gradiva.



Lička sloga broj 13-16; 24.9.1940., str. 10.



HR-DAGS-30. SO Gospić.



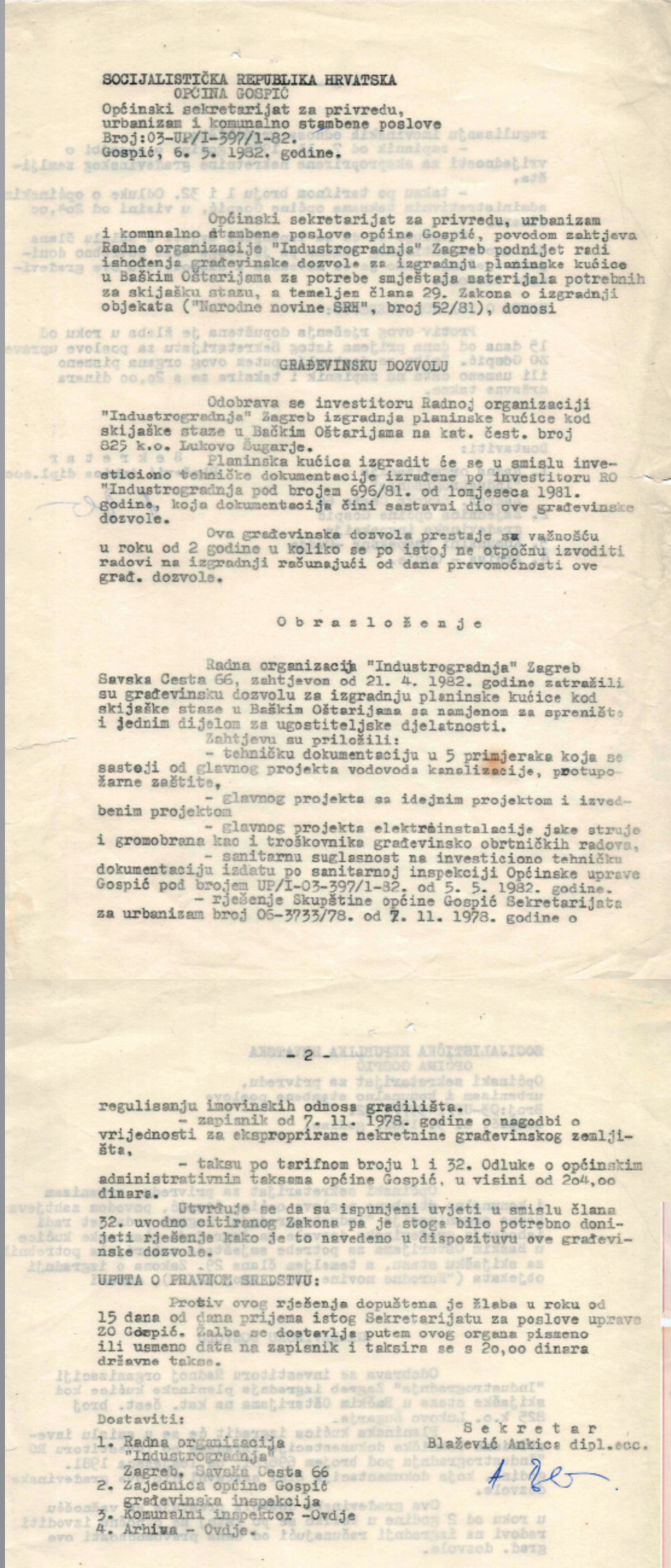
HR-DAGS-250. Osobni fond Alojza Kukuka.



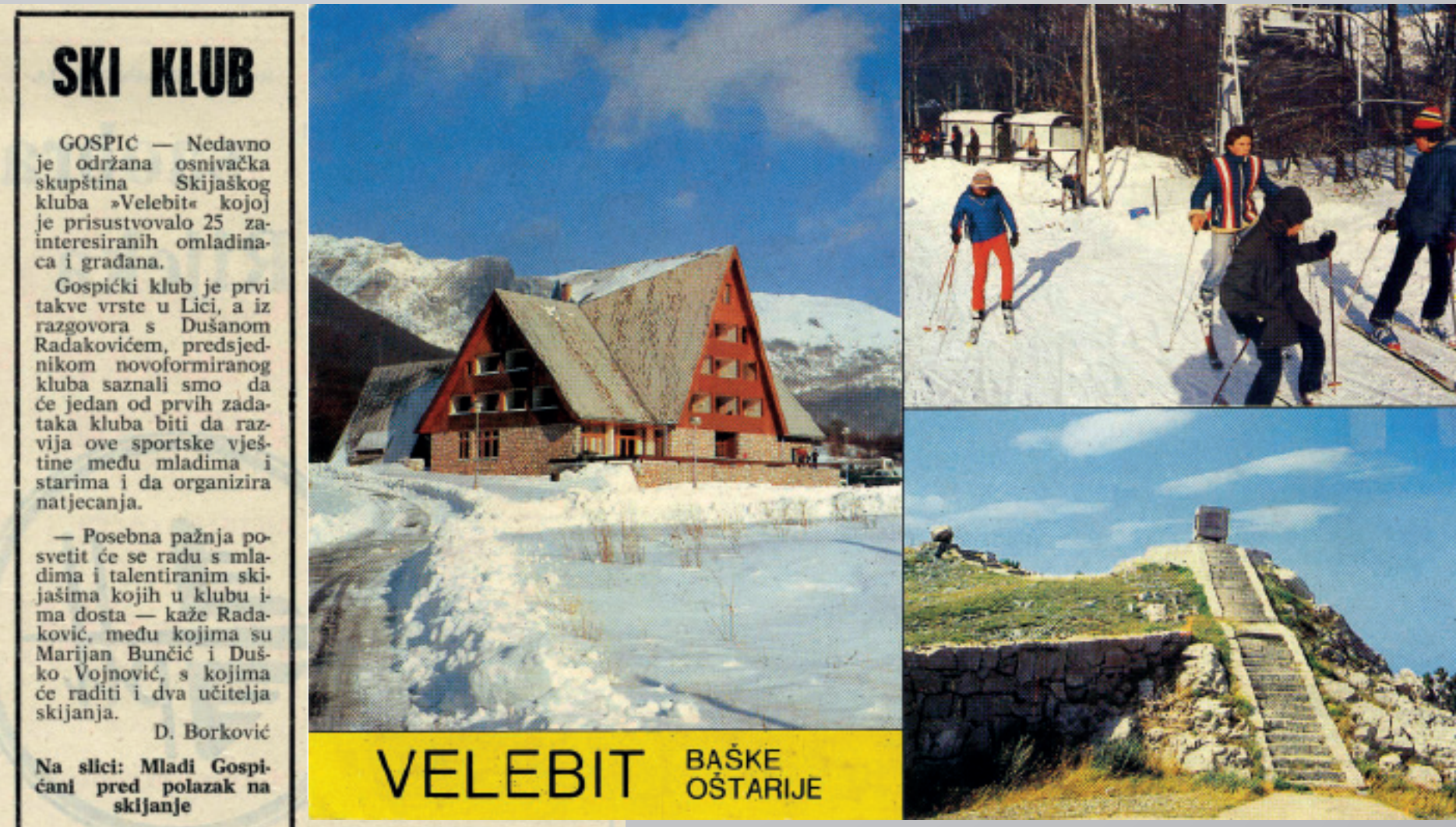
HR-DAGS-313. Osobni fond Ante Bežen.



HR-DAGS-313. Osobni fond Ante Bežen.



HR-DAGS-30. SO Gospić.

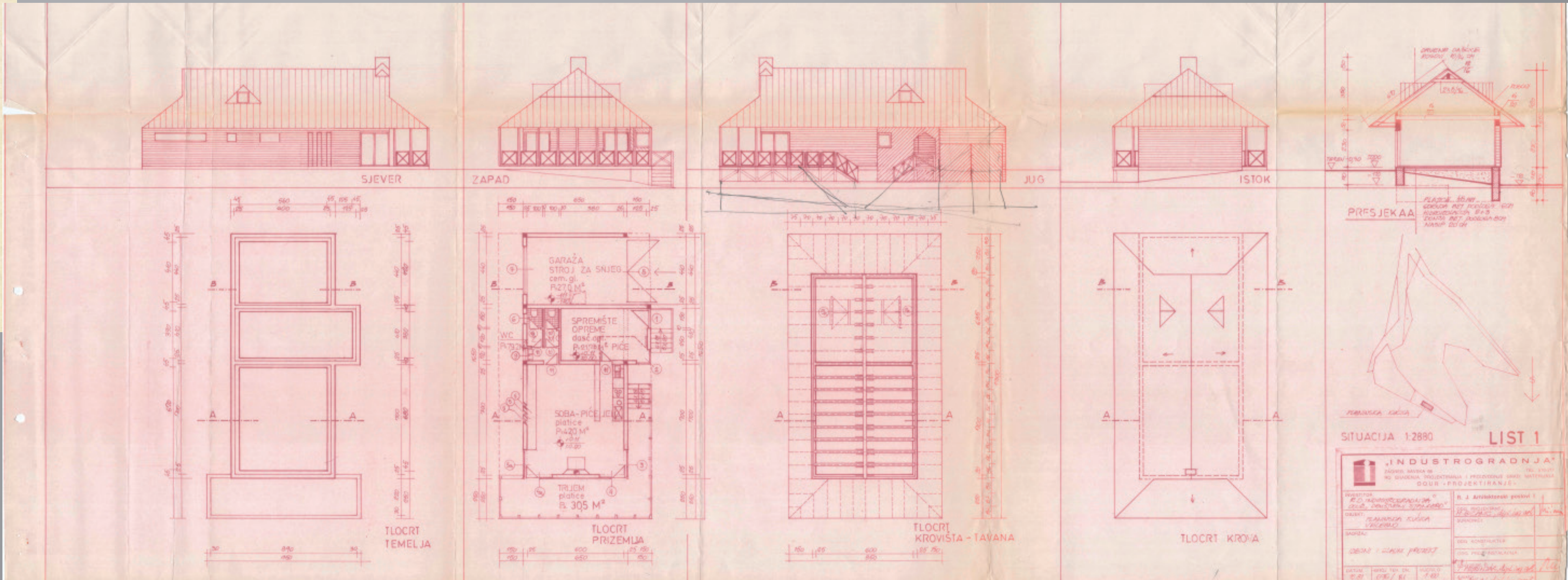


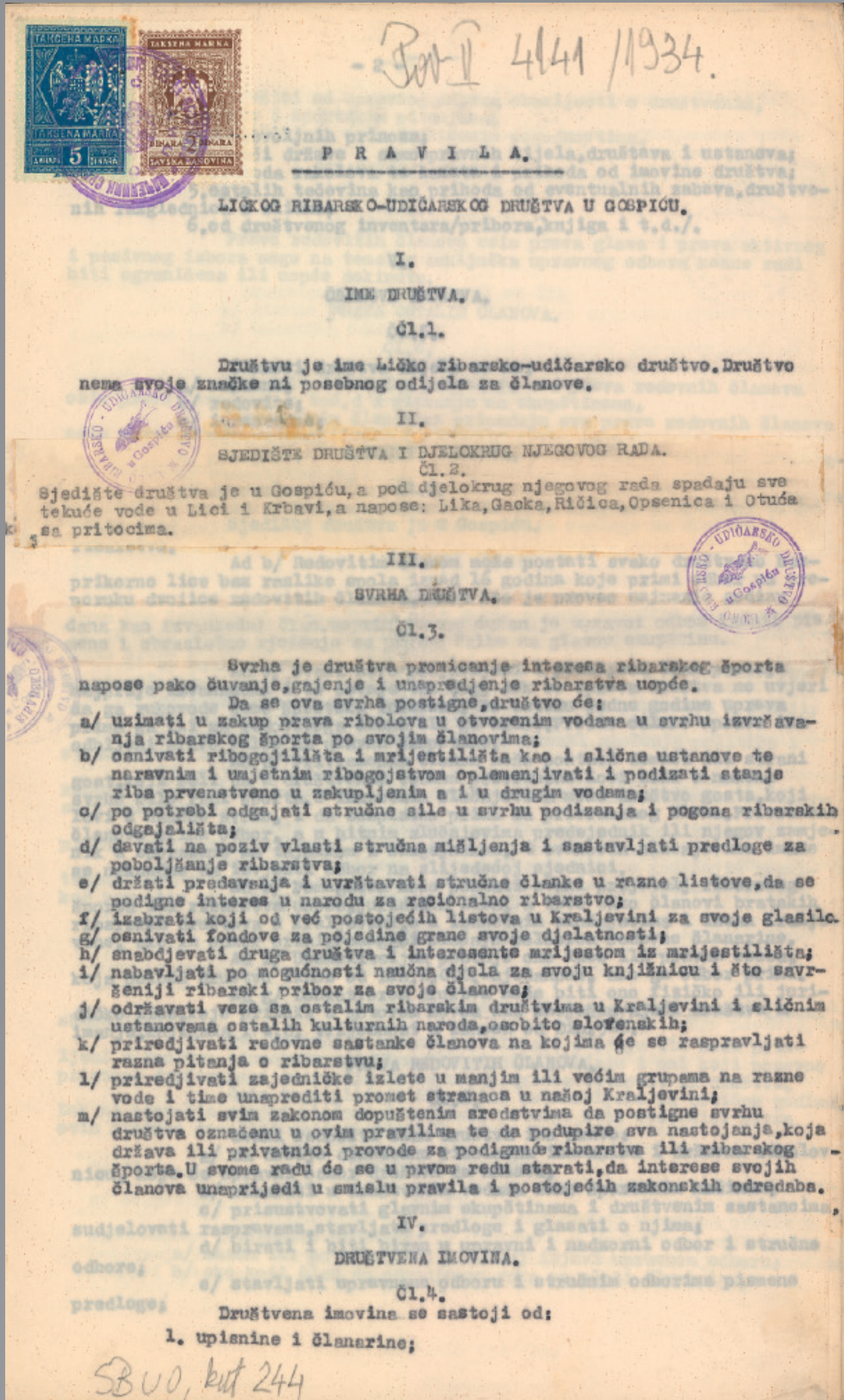
Lički vjesnik br. 36, 15.2.1981., str 5.



HR-DAGS-30. SO Gospić.

Lički vjesnik, broj 1, 1.1.1984., str. 12.





HR-HDA-145. Savska banovina. Odjeljak upravnog odjeljenja za državnu zaštitu.

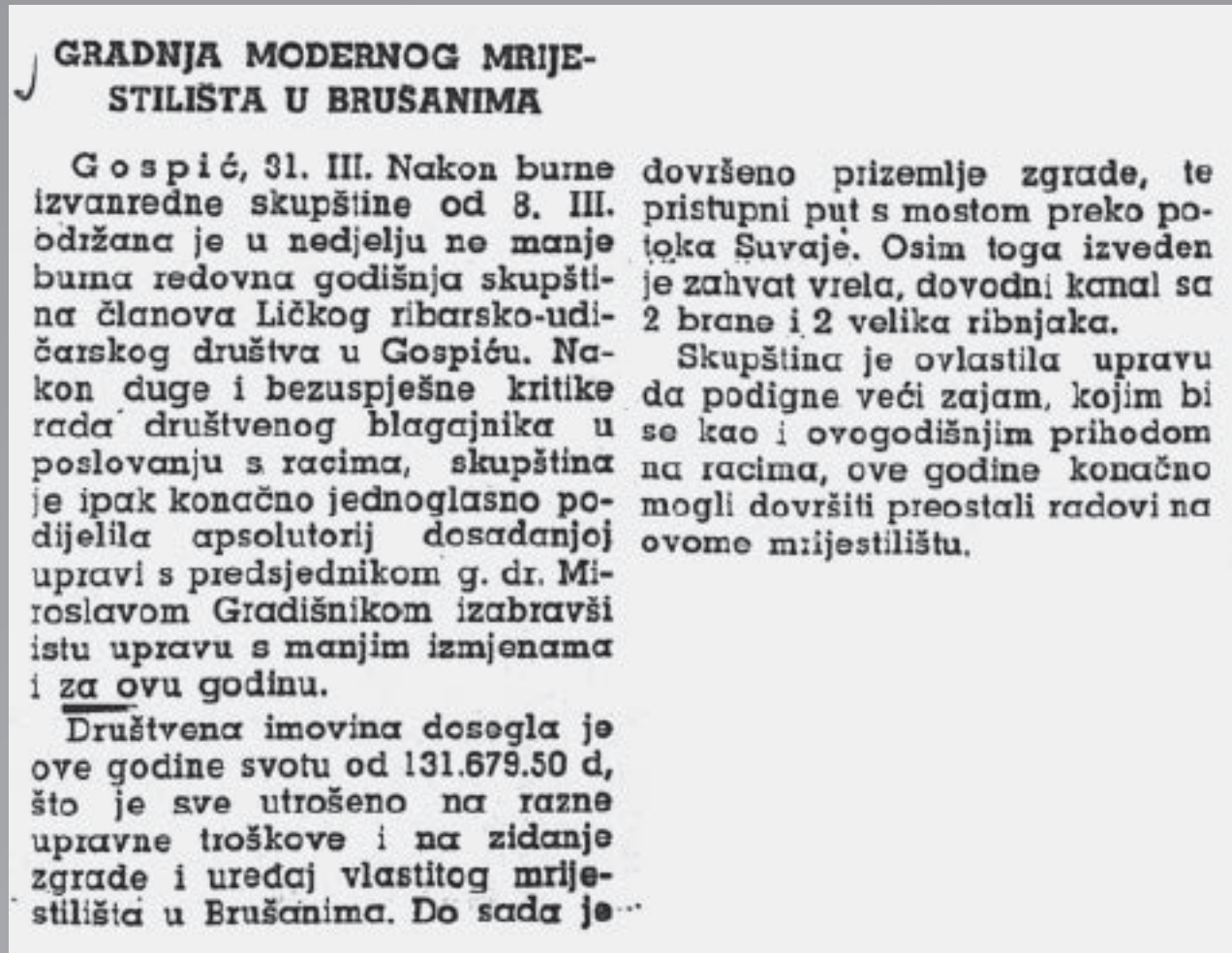


Lička sloga broj 10-12, 5.7.1939., str. 2.

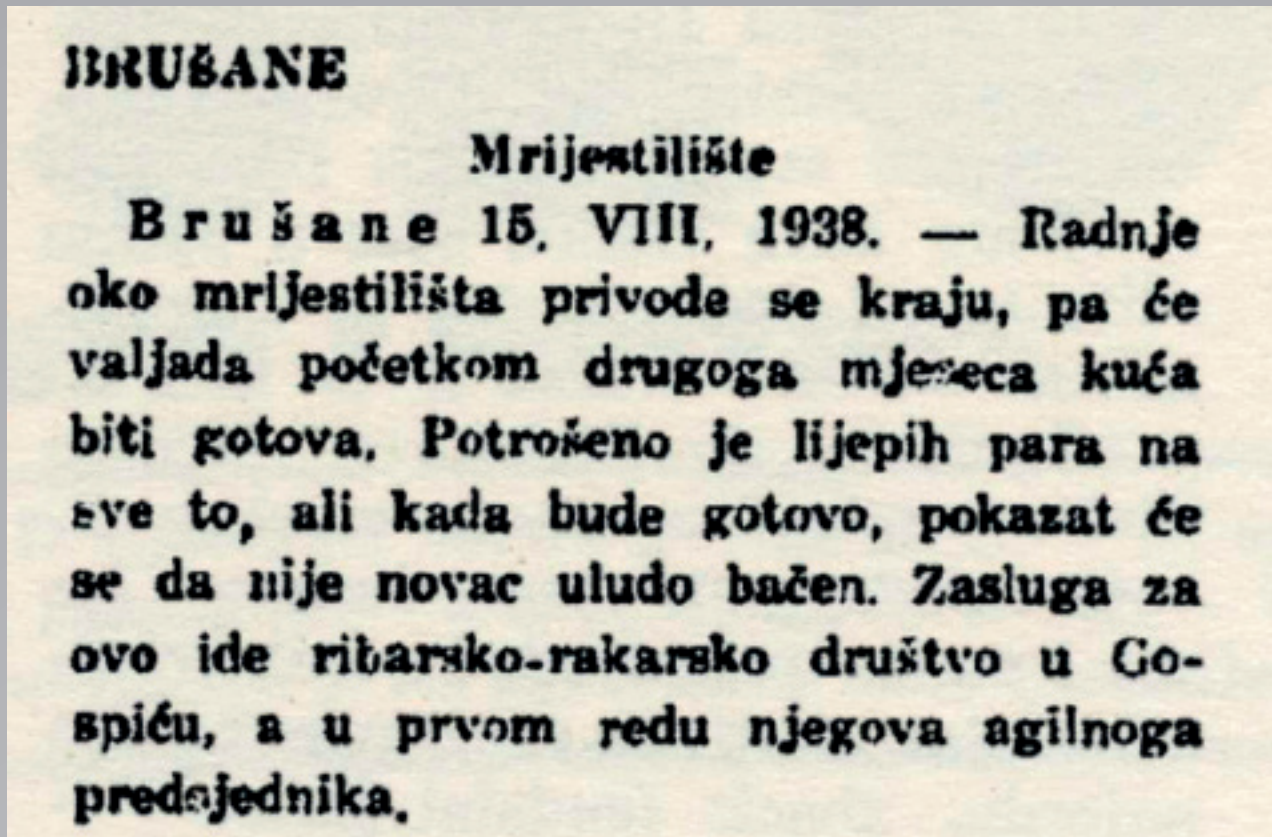


HOTEL KOD MRIJESTILIŠTA

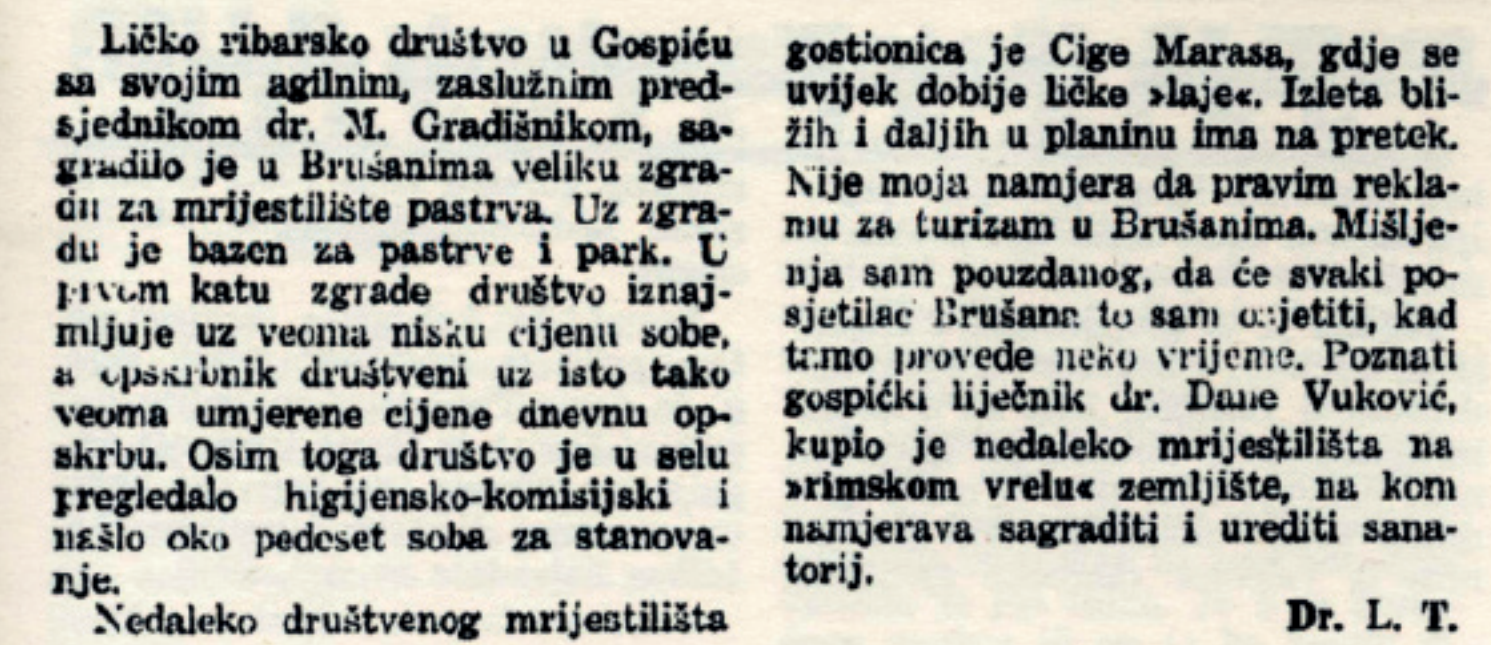
Ličke novine broj 18; 15.1.1954., str. 3.



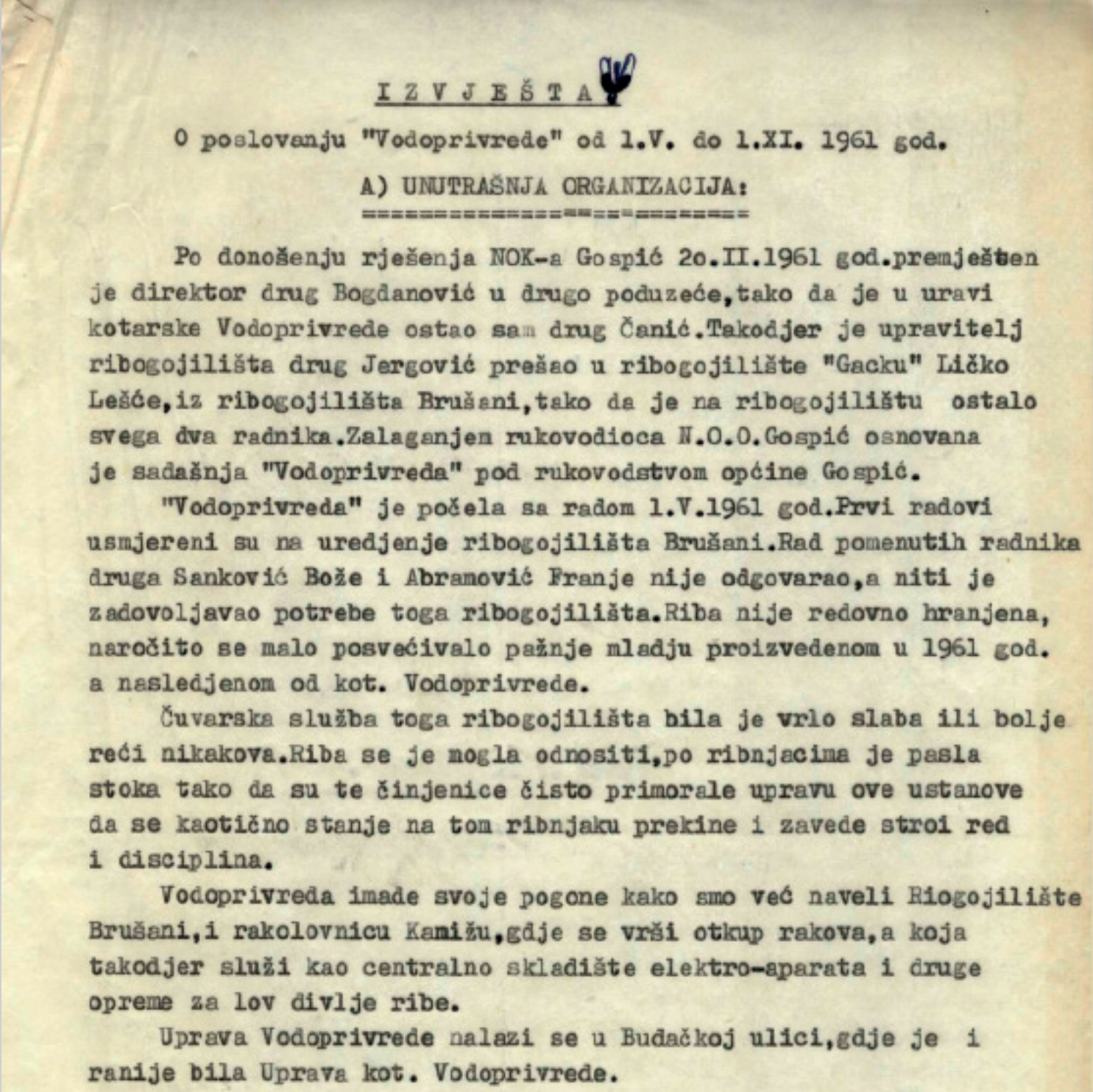
Lička sloga, 7.4.1936., str. 4.



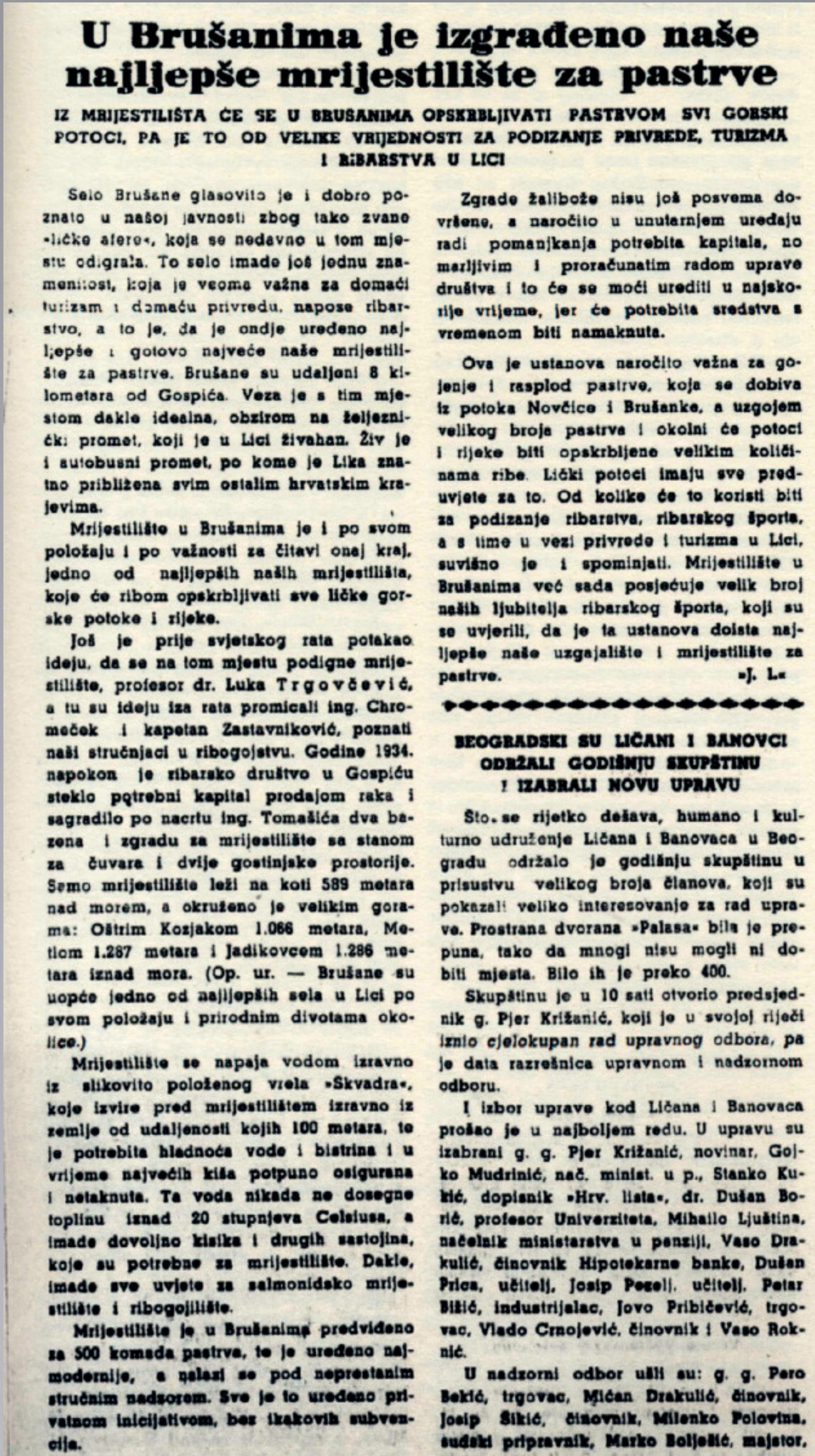
Lička sloga broj 17-19; 23.10.1938., str. 7.



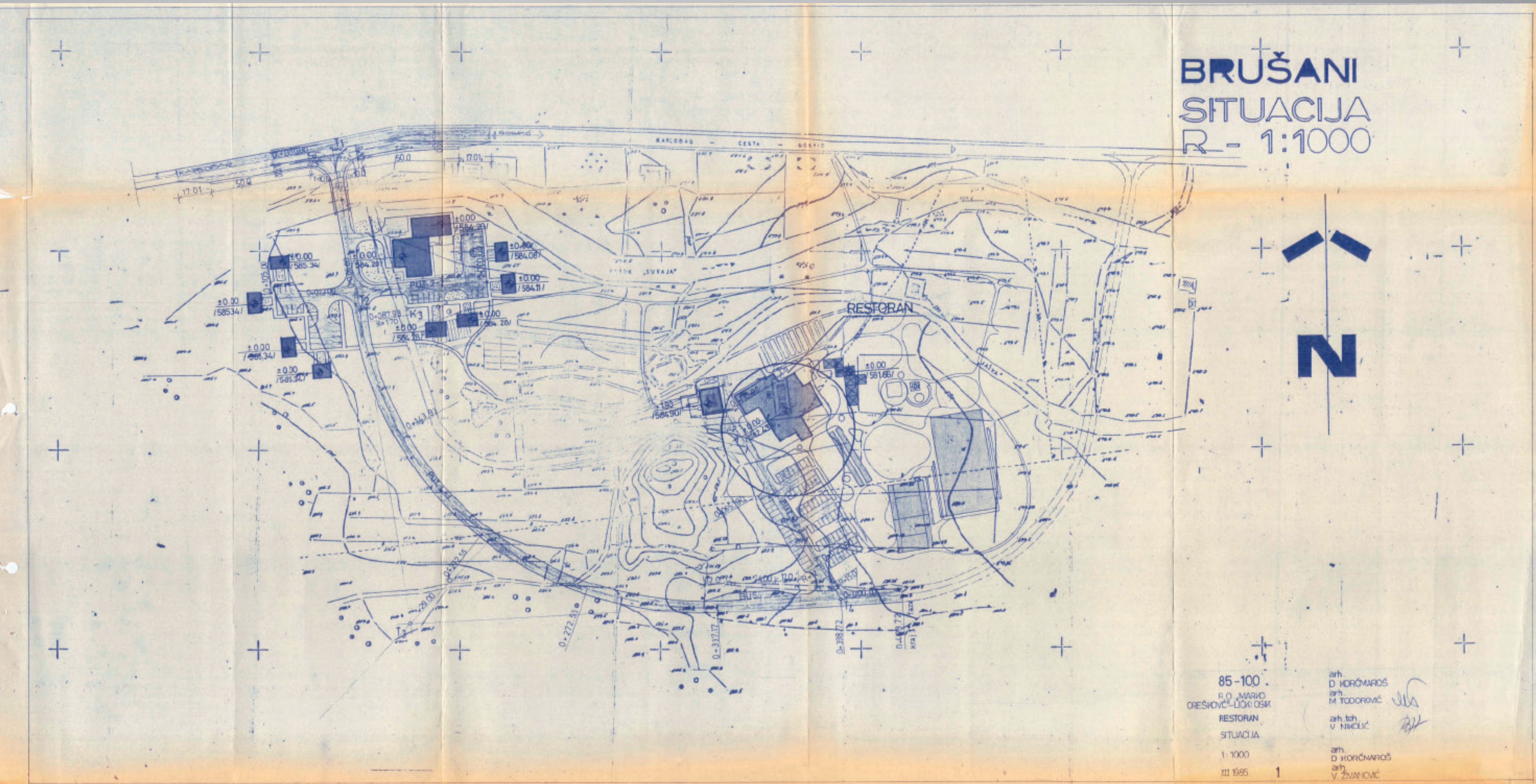
Lička sloga broj 10-12; 5.7.1939., str. 2.



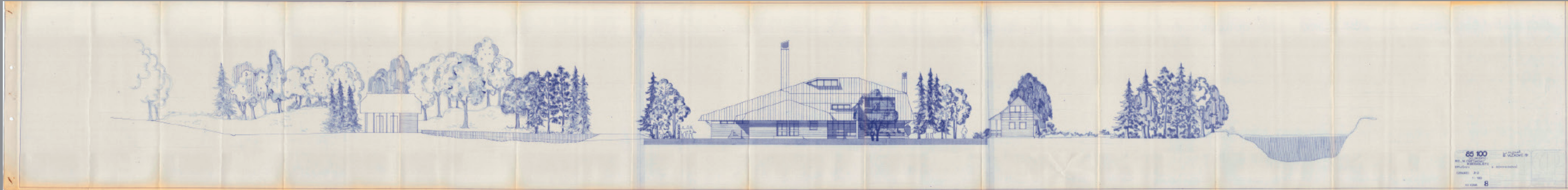
HR-DAGS-30. SO Gospić.

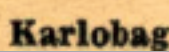
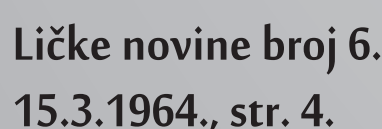
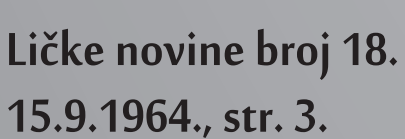


Lička sloga broj 6-7; 31.3.1938., str. 3.



HR-DAGS-30. SO Gospić.





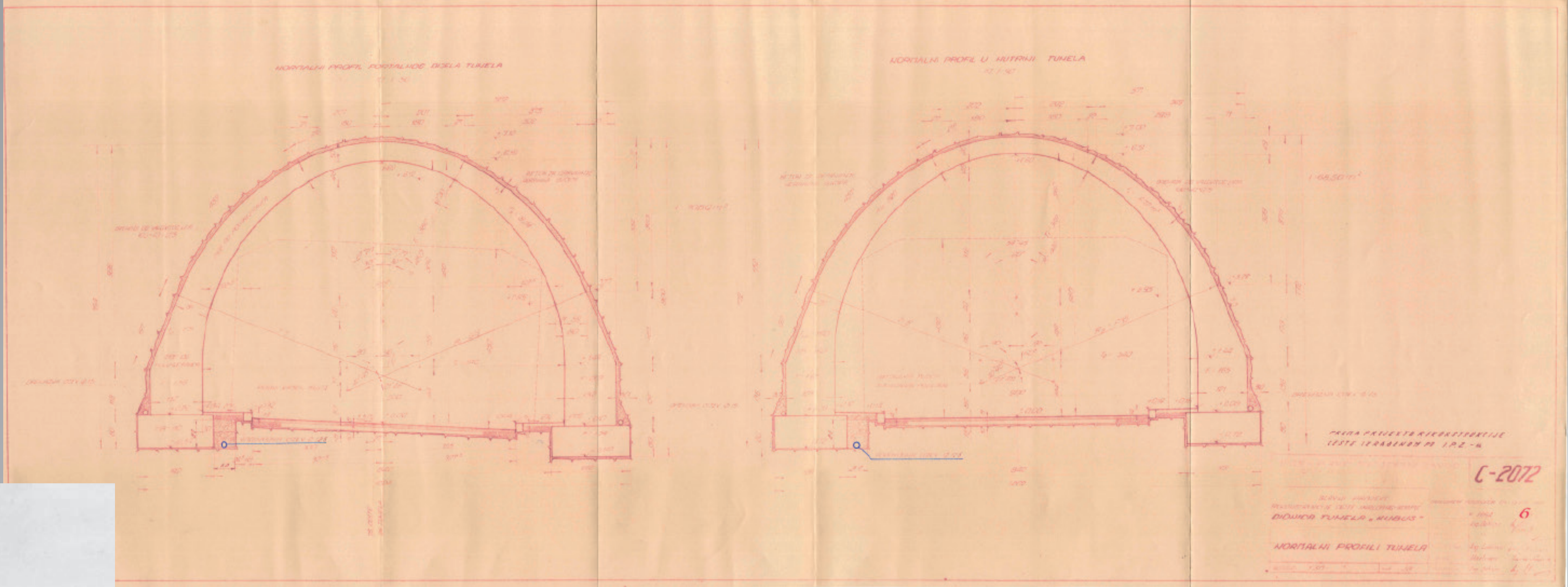
Mataija, Ivica: Lika '68. Gospić. 2018. Str. 69.



Na cesti Gospić — Karlobag bit će i jedan tunel

Ličke novine broj 15-16, 27. 7. i 15.8.1968., str. 4.

HR-DAGS-30. SO Gospić



HR-DAGS-313. Osobni fond Ante Bežen.

Karlobažani pred sezonu

IZGRAĐENO NOVO PARKIRALIŠTE UZ OBALU — VEĆI BROJ POSTELJA U KUĆNOJ RADINOSTI

Predsezona je gotovo pri kraju i »Lička Opatija« postat će više nego ikada do sad meta stranih i domaćih turista. Karlobag se iz godine u godinu izgrađuje, i proširuje, a cesta Gospić-Karlobag, kad se asfaltira postat će glavna i najbliža veza Plivička jezera-Gospić - Jadransku magistralu.

Unatoč problemu lokacije podno samog Velebita sve je više kampova i novih kuća i ljetovališta. Ove godine Karlobažani su sve dali za uređenje grada, kupališta i priprema za doček Meduna-

rodne turističke godine. Izgrađen je novi kamp, povećao se broj privatnih postelja za preko stotinu i otvorena su tri nova i specijalna ugostiteljska objekta.

Najveći problem koji se privremeno riješio je izgradnja auto-parkirališta. Ono se sada nalazi uz samu obalu i ima kapacitet 60 automobila. Ovo se parkiralište namjerava proširiti nasipanjem i proširenjem obale, u čijem bi se produžetku izgradilo pristanište za trajekt. Naime, već duže vremena parkirališ-

te ispred hotela i pristanište za trajekt nalaze se jedan na suprot drugome i dijeli ih usko grlo magistrale koja ovduda prolazi. Zbog toga je često dolazilo do zastoja u saobraćaju.

Vjerujemo da će uz znatna ulaganja i angažiranja svih činilaca naše komune Karlobag ići usporedo s ostalim turističkim mjestima na Jadranskoj s pravom se nazivati »Lička Opatija«.

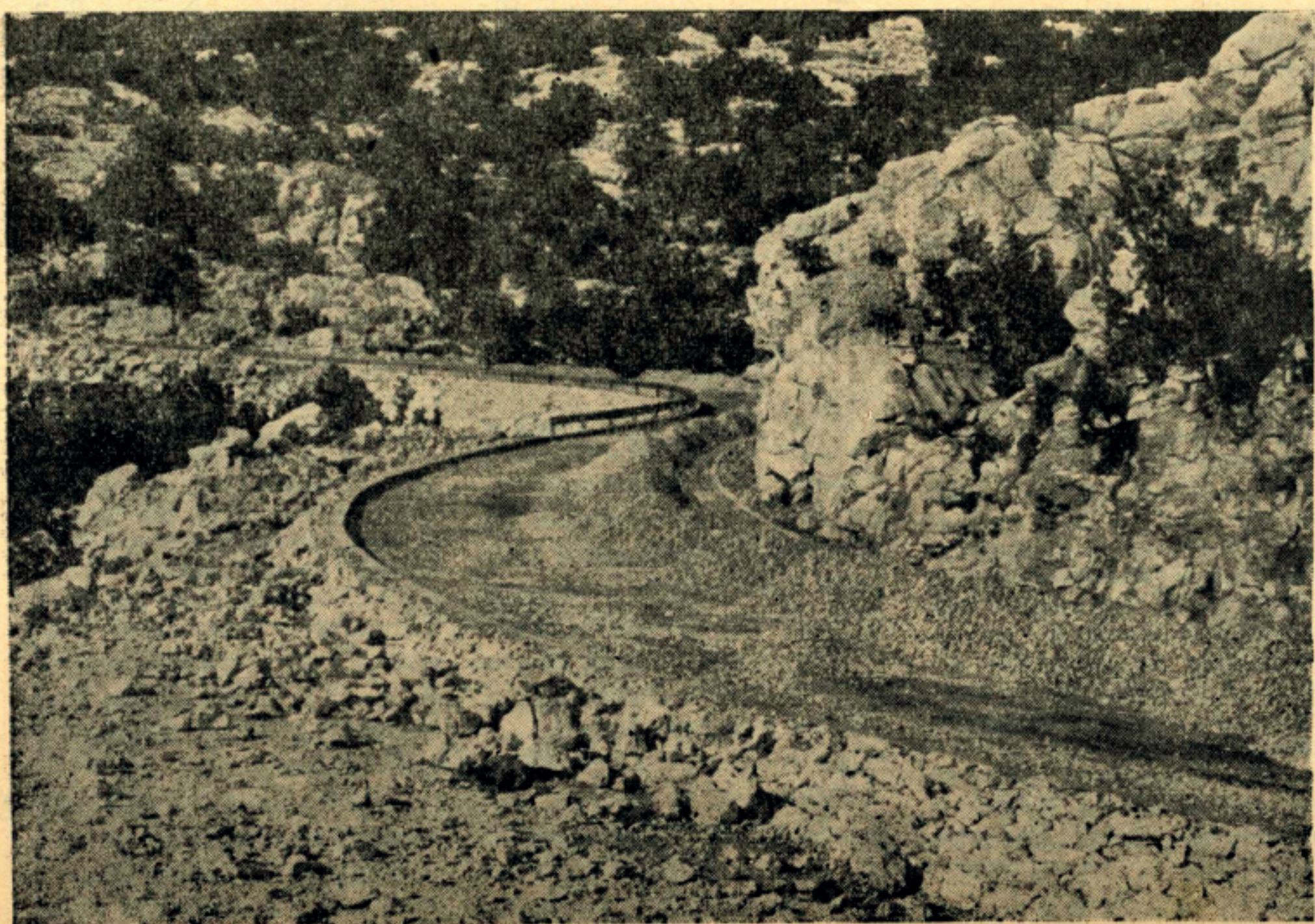
T. Č.



Fotografija autora izložbe.

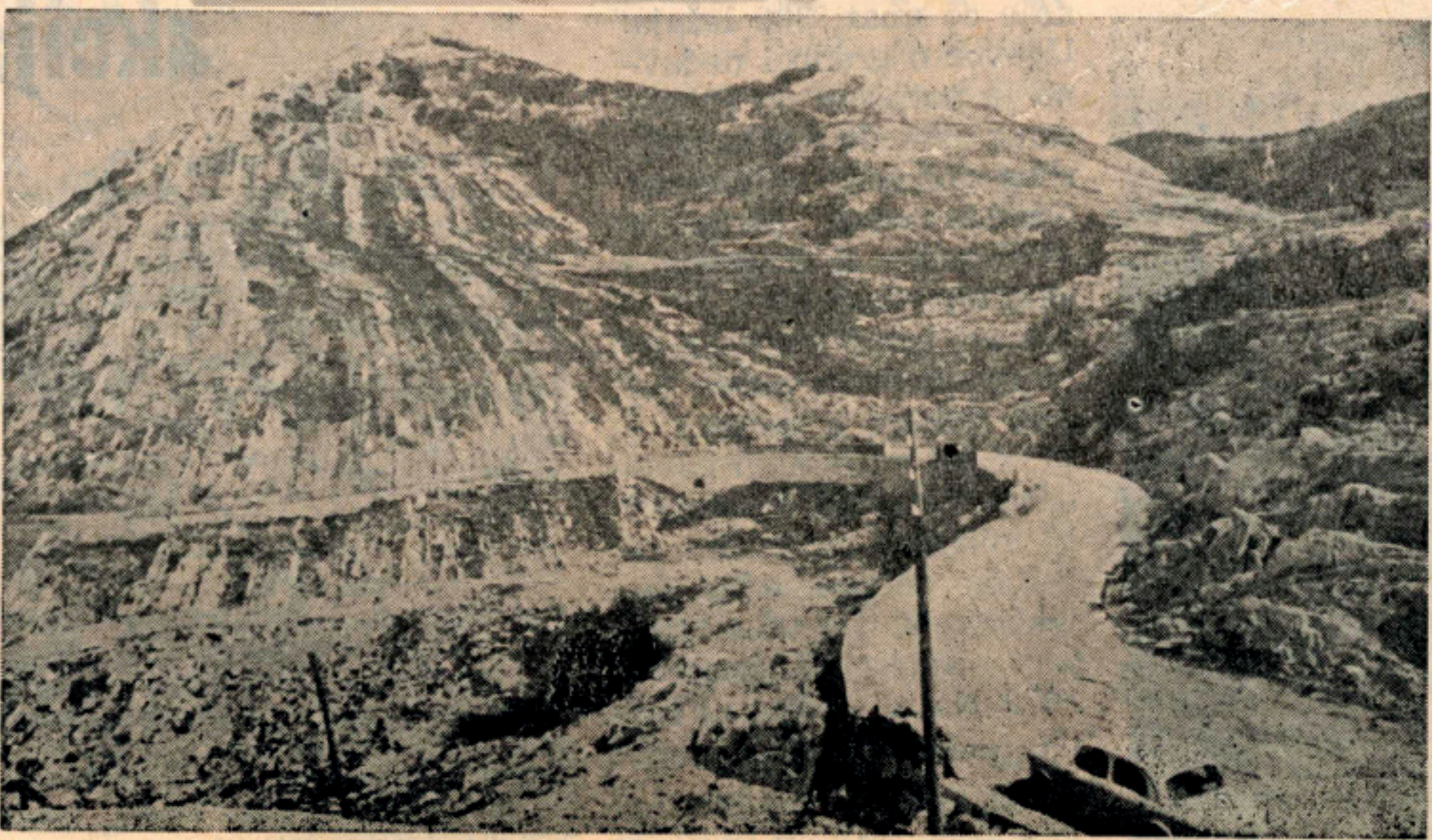


Ličke novine broj 11, 1.6.1967., str. 4.



Cesta Gospić — Karlobag sporo se gradi

Ličke novine broj 23, 29.11.1968., str. 1.



Cesta preko Velebita

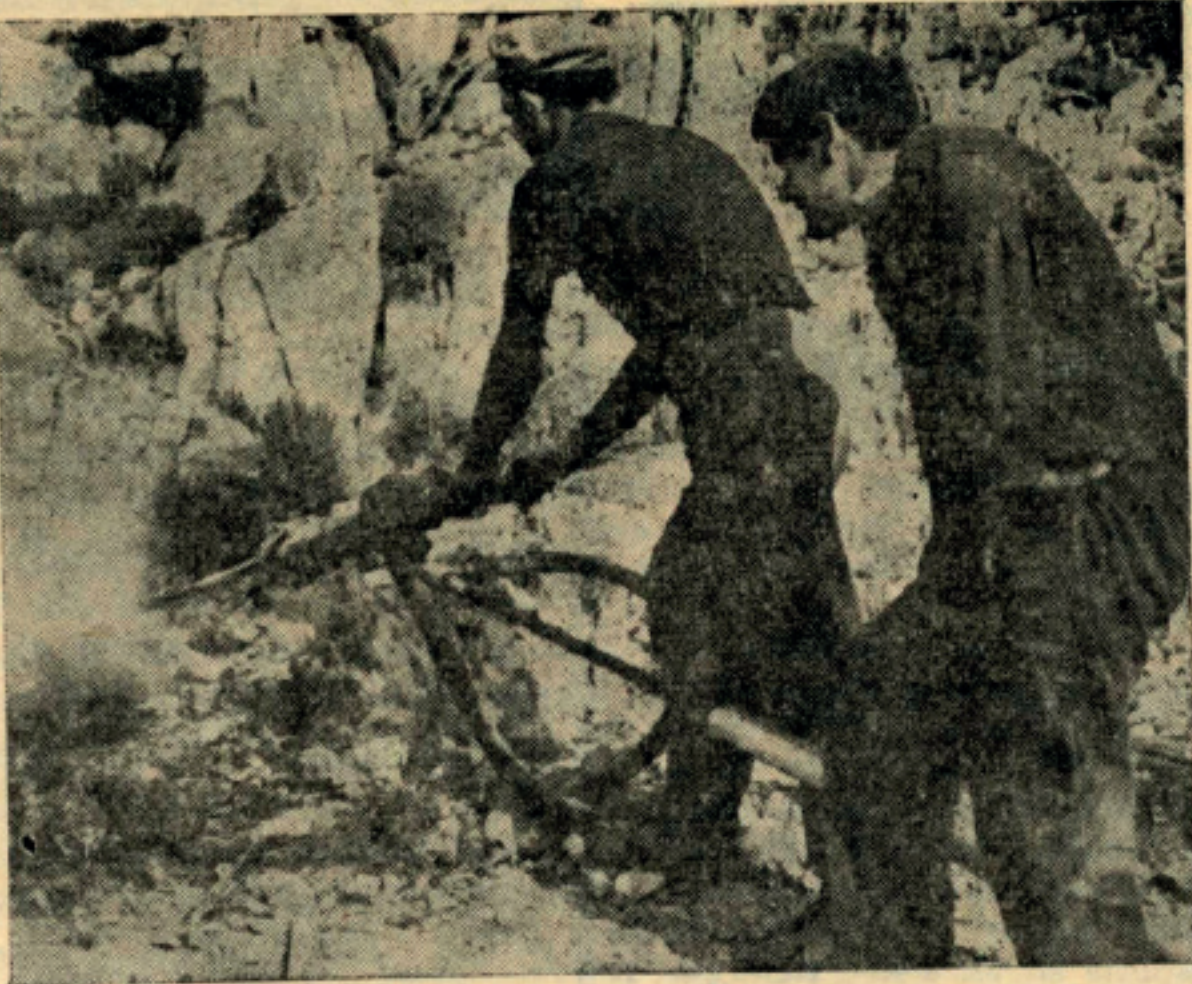
Ličke novine broj 19, 1.10.1967., str. 2.

Kako graditi u Karlobagu

Karlobag je oduvijek bio »mekas« Gospićana — a čini se da to sada postaje i sve više. Oko 35 kilometara asfaltnog kolovoza preko Velebita »približit« će Karlobag i Gospić. Vjerojatno računajući s na tu činjenicu, već su sada na karlobaškoj obali Gospićani izgradili tridesetak vikend-kućica, a još je toliko Gospićana podnijelo molbe za dodjelu gradilišta.

Međutim, da se ne bi gradilo bez plana, Općinska skupština Gospić prihvatila je odluku koja zamjenjuje urbanistički plan. Tako će se sada moći graditi samo u građevinskom rajonu, dok će oko njega biti izkozovani zaštitni pojas. Inače, ovom odlukom regulirano je još nekoliko pitanja koja direktno određuju način gradnje u pojedinim zonama, kakvi objekti trebaju biti i slično.

Sigurno je također da će i radne organizacije pokazati više interesa za uređivanje svojih odmarališta, kad se dogotovi asfaltiranje ceste Gospić — Karlobag.



Radovi na velebitskoj cesti

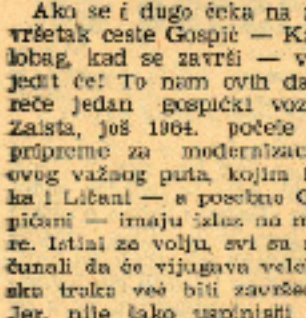
Uskoro - nastavak

Prvih proljetnih dana započet će intenzivni radovi na modernizaciji ceste Gospić — Karlobag. Kao što smo već pisali — dio ovog puta već je asfaltiran od Karlobaga do Sušnja, u dužini od 10 kilometara. Nastavak radova bit će na već pripremljenom dijelu ceste od Sušnja do vrha Velebita, zatim preko Oštarija i u Takalicama. Za ove radove mehanizacija je pripremljena i kako se očekuje bit će je dovoljno. Prolaz do Karlobaga bit će i ovog ljeta završen.

Ličke novine broj 5, 1.3.1967., str. 3.

Sve bliže završetku

VEĆINA »TEŽAK« TJEKNE ZA IZVOĐENJE RADOVA — JEDAN KILOMETAR ASFALTA PREKO 140 MILIJUNA STARIH DINARA — TUNEL ISPOD »KREŠIT« BIĆE DUG PREKO 14 METRA — ELASTIČNE ODKLONE NA CIVILNOJ CESTI — ZAVRŠETAK CESTE KARLOBAG-GOSPIĆ



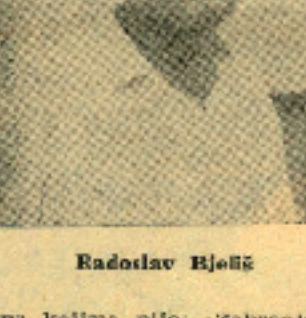
Miro Škerić



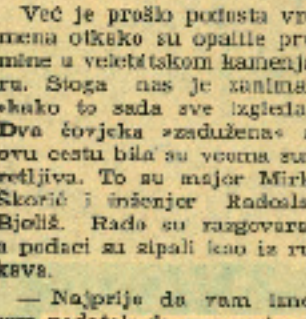
Radoljub Hladil



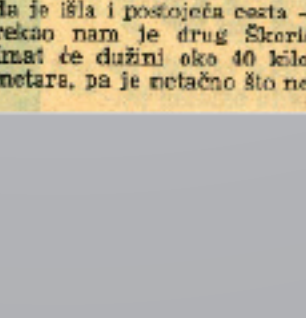
Miro Škerić



Radoljub Hladil



Miro Škerić



Radoljub Hladil

Ličke novine broj 19, 1.10.1968., str. 2

fotoreportarica

Sa ceste Gospić - Karlobag



Radovi u velebitskim vrtinama sporo su se odvijali



Dugo kolone automobila često su čekale da se cesta rascisti poslije miniranja



Na cesti Gospić — Karlobag ispaljeno je desetina hiljada mina. Na slici: Pripreme za miniranje



Kilometarske kolone na cesti Karlobag — Gospić

Ličke novine broj 17, 1.9.1968., str. 1

Ličke novine broj 23, 29.11.1968., str. 4.



HR-DAGS-185. Zbirka razglednica.



HR-DAGS-185. Zbirka razglednica.

Ivan Šikić Jungo

Umro je sam, sa svojim idejama, idejama za koje se borio čitav život. Bilo je vrlo malo onih koji su ga ozbiljno shvatali i vjerovali da će njegova nesvakidašnja upornost jednog dana ipak uroditi plodom. Iako pritješnjen teškoćama i brigama bio je uvijek vedar, agiln, srdačan uvijek u pokretu i nadasve pošten. Ivan Šikić Jungo — više nije među nama ali njegova ideja njegov domoljubivi i humani lik uvijek će biti prisutan.

S njim sam razgovarao mjesec dana prije smrti. Ivan Šikić Jungo, tvorac je ideje tunela kroz Velebit, punih se jedanaest godina, javno, putem tiska borio za ostvarenje svoje zamisli.

Na ideju je došao sasvim slučajno. još kao dječak, kad je maštajući htio pomoći ljudima da lakše i brže pređu Velebit u zimskim danima kad je to gotovo nemoguće. Ideja je tinjala, razgarala se, sve dok Jungo nije sebi rekao — Moram uspeti! — I stvarno da nije uspio ne može se reći, a da je do kraja uspio također jer nedavno su se predstavnici Zadra i Zagreba dogovorili da će se ipak kopati tunel kod sela Sv. Rok, a i taj tunel jedna je od njegovih sedam ideja.

Međutim iako je svoje ideje izložio i najvišoj stručnoj ustanovi: Savezu inženjera i tehničara u Zagrebu, ona prava zamisao izgleda da će još dugo čekati svoju realizaciju. No on se nije mogao odreći kako je sam kazao — životnog djela.

Tunel kroz Velebit na relaciji Gospić — Karlobag bi riješio mnoge probleme jer bi omogućio brži razvoj turizma, zatim da se lakše provedu telefonski, električni, a također i osobito značajni vodovodni vodovi. Ulaz u ovaj objekt bio bi u prekrasnoj dolini Duliba, na 850 m. iznad mora, a izlaz također u jednoj dolini na 450 m. gdje je temperatura i zimi iznad nišnice stupnjeva.

Bio bi oko 4200 m. dugačak, 7 m. visok i širok 12 do 14 m. U promicanje te ideje Jungo je uložio znatna materijalna sredstva, u karte — razglednice, presjeke, idejne projekte, a osim toga iza sebe je ostavio oko tisuću stranica »tipkanog« teksta u kojem je do u detalje razradio svoju zamisao. Međutim od svoje skromne penzije koja mu je bila potrebna za život nije više mogao odvajati, tako da nije bio u mogućnosti da izda knjigu.

Unatoč svemu, nesebični Jungo nije žrtvovao samo materijalna sredstva već i više, zapravo najviše što je mogao, svoj život. Svi problemi vremena bili su i njegovi problemi, želio je pomoći svom ličkom čovjeku, zalagao se nesebično. Svojom smrću Ivan Šikić Jungo, nas je Ličane obavezao da potaknemo pitanje realizacije tunela kroz Velebit na relaciji Gospić — Karlobag.

Zar stvarno neshvaćen od zajednice čovjek mora umrijeti da bi njegova zamisao našla svijetlo dana tek nakon njegove smrti. Gubitak koji je nastao Jungovom smrću nesaglediv je...

30 Karlo Rosandić Dado



HR-DAGS-185. Zbirka razglednica.

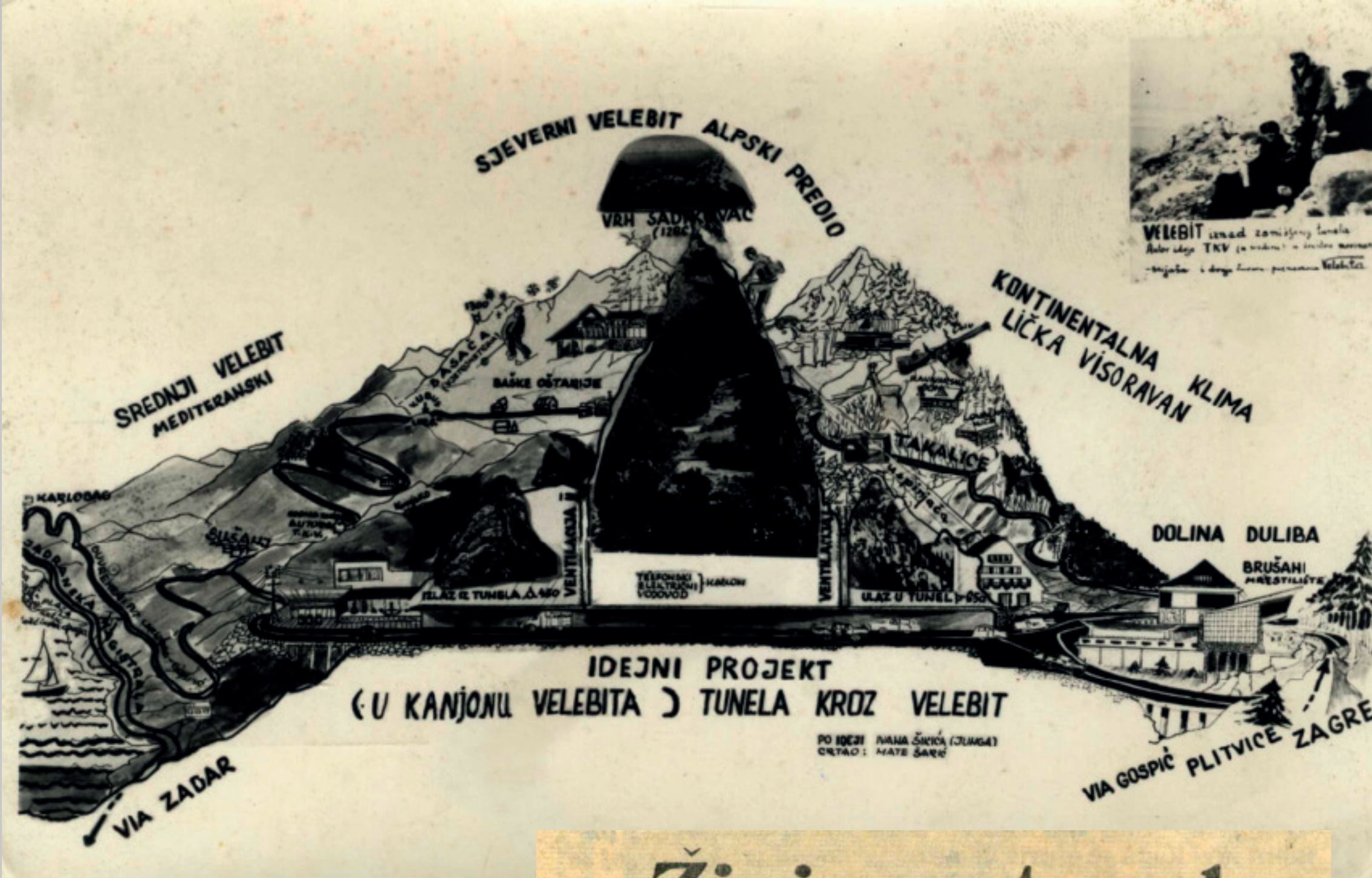


Radovi na trasi ceste Oštarije-Karlobag, 1961. god.
HR-DAGS-167. Zbirka dopunskih preslika arhivskog gradiva.



HR-DAGS-167. Zbirka dopunskih preslika arhivskog gradiva.

Razglednica u vlasništvu autora izložbe.



Živi za tunel

U izdanju »Generalturista« iz Zagreba u Gospiću se ovih dana pojavila u prodaji neočekana razglednica, rađoj poledini pše »Jungova konceptna perspektivnog integracionog turističkog razvika Like i Primorja«. Na razglednici je, naime, prikazan idejni projekat »tunela kroz Velebit« od podvelebitškog sela Brušana do Karlobaga, a izrađena je po ideji Ivana Šikića — Junga, penzioniranog bankarskog službenika iz Gospića.

Još prije trideset godina rodila se u glavi Ivana Šikića — Junga ideja o povezivanju Like i Primorja putem tunela, koji bi bio prokopan ispod Velebita. U vezi tunela Šikić je napisao temeljnu studiju od preko 1.000 stranica rukopisa, koleg ilustriraju mnogobrojne fotografije ličkog i primorskog dijela Velebita. Ideju o prokopavanju tunela Šikić je publicirao u više listova i časopisa, a prije nekoliko godina predočio ju je i na jednoj skupštini geologa Hrvatske.

Zbog para na ostvarenju svojih zamisli Šikić je uložio i znatna materijalna sredstva. Nije onda ni čudo što često dišite da on »živi za tunel«.

Ličke novine broj 3, 1.2.1967., str. 4.



HR-DAGS-185. Zbirka razglednica.



Predah tijekom izgradnje ceste Gospić-Karlobag, 1965. god.
HR-DAGS-167. Zbirka dopunskih preslika arhivskog gradiva.



HR-DAGS-185. Zbirka razglednica.



HR-DAGS-185. Zbirka razglednica.



HR-DAGS-185. Zbirka razglednica.



Iz Zbirke fotografija Muzeja za umjetnost i obrt.