

---

Helena BUNIJEVAC

*Stručni rad*

Hrvatski željeznički muzej,  
Zagreb

# ŽELJEZNICA KAO PREDUVJET GOSPODARSKOG RAZVOJA LIKE



Izgradnjom Ličke pruge i njezinim otvorenjem za promet na čitavoj trasi, od Ogulina preko Gospića i Gračaca do Knina, 25. srpnja 1925. bila je uspostavljena željeznička veza između Dalmacije i kontinentalne Hrvatske, koja je zbog interesnih razmimoilaženja Austrije i Ugarske u provedbi prometne politike bila odgađana pedeset godina.

Planovi o gradnji pruge kroz Liku bili su povezani s nastojanjima o povezivanju Beča i Budimpešte kao središta Habsburške Monarhije s jadranskim lukama, što je određeno zakonskim člankom XXXV iz 1836. godine. Od tada se lički smjer više puta spominjao kao moguće rješenje za uspostavu željezničke veze Splita, Šibenika i Zadra s Karlovcem, a potom i s Osijekom, Zemunom, Rijekom. No, aktualni politički događaji i stalno suparništvo između Beča i Budimpešte onemogućavali su svaki odlučan pristup i konkretan dogovor o gradnji željezničkih pruga u Dalmaciji. Zato je Dalmacija početkom 60-ih godina prošloga stoljeća bila jedino područje Monarhije koje je ostalo željeznički potpuno izolirano. Nagli zaokret te izolacijske prometne politike prema Dalmaciji slijedio je nakon rata Austrije i Italije 1866. godine, kojim je jasno bila izražena prijetnja primatu austrijskih interesa u Dalmaciji. Da bi zaštitio svoj položaj, Šibenik je iste godine dobio status austrijske vojne luke, a bila je potaknuta i izrada projekta o uspostavi željezničke veze između Austrije i Dalmacije. Projekt je dovršen krajem 1872. godine, a Carevinsko vijeće ga je prihvatilo i ozakoniло 30. travnja 1873. Prema njegovu 1. članku, austrijska je Vlada dobila ovlast za izvedbu "željezničkog spoja s prugom na parni pogon iz Splita preko Perkovića i Drniša do Knina, kao i otuda preko Očestova do dalmatinsko-hrvatske granice između Pešića i Pribudića s odvojcima od Perkovića do Šibenika i iz Očestova za Zadar preko Benkovca, i to podjeljenjem koncesija."<sup>1</sup>

1 BELAVIĆ, Ivan, rukopis Izgradnja željeznica u Hrvatskoj; Zbirka propisa, povijesnih osvrta i drugih tiskovina o željeznici, Hrvatski željeznički muzej

## Parcijalno ostvarivanje projekta

---

Drugi dio pruge kroz Liku, od Pribudića na dalmatinsko-hrvatskoj granici do Ogulina, gdje bi dalmatinske pruge ostvarivale vezu s prugom Karlovac-Rijeka, trebala je izgraditi mađarska Vlada jer je potpisivanjem Austro-ugarske nagodbe godine 1867. navedeno područje interesno pripalo Mađarskoj. Mađari su se načelno slagali s gradnjom dijela pruge kroz Liku, no u praksi su maksimalno otezali s gradnjom svoje dionice bojeći se konkurencije dalmatinskih luka u odnosu na riječku luku, koja je bila pod njihovom izravnom ingerencijom. Istodobno, Austriji se žurilo s uspostavom željezničke veze od ugljenokopa u Siveriću do luka u Splitu i Šibeniku zbog moguće izravne opskrbe ugljenom svoje ratne mornarice. Zbog toga je već 1874. Austrija počela graditi prve kilometre pruga kroz Dalmaciju trasom iz Siverića do Splita, s odvojkom za Šibenik u Perkoviću. Pruga je za promet bila otvorena 4. listopada 1877. godine. Ubrzo nakon otvaranja pokazala se neprofitabilna. Naime, prometno je bila potpuno izolirana i nepovezana s ostalom mrežom željezničkih pruga. Stoga je, na pritisak parlamentarnih zastupnika u Beču i Budimpešti, članova gradskih skupština dalmatinskih gradova i predstavnika vojnih vlasti (koji su nakon aneksije Bosne i Hercegovine 1878. tražili uspostavu željezničke veze Dal-

**Sl. 1.**  
Željeznički kolodvor Knin 1906. U to vrijeme bio je krajnji kolodvor željezničke pruge Split-Siverić-Knin (presnimak razglednice; fotodokumentacija HŽM-a)



macije i BiH Unskom prugom preko Knina) 1883. godine. bio odobren nastavak gradnje pruge od Siverića prema Kninu. Pruga je u promet puštena 7. lipnja 1888. godine.

## Rok izgradnje šest godina

---

U međuvremenu austrijska Vlada je stalno poticala potpisivanje sporazuma s mađarskom Vladom o gradnji Ličke pruge kako bi novoizgrađene pruge u Dalmaciji mogla uklopiti u postojeću mrežu europskih pruga. Godine 1897. potpisan je i ugovor o gradnji, koja je 1908. godine, trebala biti i započeta. No, mađarska strana u oba je slučaja izigrala dogovore s objašnjenjem da je Dalmaciju s kontinentalnim dijelom bolje spojiti Unskom prugom, jer bi njezina izvedba bila lakša i jeftinija. Unatoč stalnom protivljenju, mađarska Vlada iz političkih razloga bila je prisiljena popustiti pa je MAV 5. ožujka 1912. zaključio ugovor o financijskom praćenju gradnje s konzorcijem mađarskih banaka, na čelu s peštanskom Mađarskom trgovačkom bankom i bečkom Union bankom. Bankovni konzorcij je potom potpisao ugovor s mađarskim građevnim poduzećem Grünwald & comp. Schiffer, koje je imalo iskustvo u gradnji dužih i težih pruga, i u to je vrijeme bilo najveće poduzeće za izgradnju pruga. Tako su obje zainteresirane strane osnovale Dioničko društvo za izgradnju željeznice Ogulin-zemaljska granica, a za predsjednika su izabrale ing. Schiffera, vlasnika građevne tvrtke. Sjedište Društva bilo je u Budimpešti, a u Lici je osnovano Građevno ravnateljstvo sa sjedištem u Otočcu. Ravnateljstvo je imalo ingerenciju nad cijelom prugom u izgradnji, i to preko pet građevnih uprava s ukupno 23 građevna odsjeka. Nadzor nad svim radovima na pruzi provodilo je Građevno nadzorništvo MAV sa sjedištem u Ogulinu i Gospiću.

Društvo se ugovorom obvezalo izgraditi 215 kilometara pruge od kolodvora Ogulin do postaje Pribudić na hrvatsko-dalmatinskoj granici. Spoj od granice do Knina trebala je izgraditi Austrija. Rok gradnje bio je 6,5 godina od potpisivanja ugovora, a cijena svih radova 97,5 milijuna kruna. Ugovorom su bili precizirani i rokovi puštanja u promet pojedinih dionica, i to sljedećim redom: Ogulin-Plaški 19. travnja 1915.; Plaški-Vrhovine 19. listopada 1917.; Vrhovine-Gospić 19. travnja 1918.; Gospić-zemaljska granica 19. listopada 1918.

## Gradnja pruge potaknula je šira gospodarska ulaganja

---

Izmjera pruge te izgradnja priključka za prugu Zagreb-Rijeka u Oštarijama počeli su ljeti 1912. godine. Izmjera je dovršena krajem studenoga iste godine, a angažirala je 40 inženjera i tehničara. Nacrti za izgradnju napravljeni su tijekom zimskih mjeseci 1912./13. godine u Budimpešti, a izgradnja je na cijeloj pruzi počela u proljeće 1913. Zbog nepostojanja infrastrukturnih objekata na području oko predviđene trase Ličke pruge, najprije su se gradili stambeni objekti za zaposlenike i radnike te uredske zgrade, dovozni putevi za dopremu materijala na gradilište, vodovod za opskrbu gradilišta vodom za piće, a tek potom pruga. Uz to, prije početka gradnje valjalo je organizirati radničku kuhinju te dogovoriti liječenje bolesnih i eventualno stradalih radnika. Za prihvata i zbrinjavanje teže oboljelih i stradalih radnika bila je određena bolnica u Ogulinu, a za liječenje lakše oboljelih Društvo je izgradilo vlastite ambulante u Ogulinu, Vrhovinama, Gospiću i Gračacu. Prije početka pružnih radova Društvo je otvorilo veliku pilanu u Vrhovinama te manje pilane u Plaškom, Rudopolju i Ličkom Lešću kako bi samo planiralo obradu drvene građe. Isto tako otvorilo je vlastite kamenolome u Javorniku i Sincu, a s Prometnom upravom u Zagrebu sklopilo je ugovor o posebnom prijevozu građevnog materijala i živežnih namirnica na gradilište.

## Rat je narušio dinamiku gradnje

---

S obzirom na dobru organizaciju i detaljnu pripremu, gradnja pruge brzo je napredovala, pa je prvih 27 kilometara pruge od Ogulina do Plaškoga bilo u prometu već 14. listopada 1914. Početak I. svjetskog rata u prvo vrijeme nije utjecao na dinamiku gradnje. No, početkom 1915. godine već se osjećao manjak radne snage, fizičkih radnika i stručnog tehničkog osoblja zbog sve šire mobilizacije. Istodobno je zapovjedništvo Austro-ugarske tzv. jugozapadne fronte zbog vlastitih strateških interesa (dodatna ugroženost ratišta zbog iznenadnog ulaska Italije u rat na strani Saveznika) požurivalo gradnju pruge jer se kasnilo s rokovima. Stoga je 18. listopada 1917. Direkcija MAV-a s Dioničarskim društvom za izgradnju željeznice Ogulin-zemaljska granica sklopilo novi revidiran ugovor o gradnji Ličke pruge. Prema tom ugovoru gradnja pruge trebala se nastaviti pod nadzorom države, a istodobno je Direkcija MAV-a planirala otkupiti sve do tada izgrađene objekte i

sav na gradilištu zatečen materijal i inventar. Komisijskim utvrđivanjem stupnja dovršenosti pojedinih dionica pruge s izvođačem radova, koji je i dalje bilo Građevno poduzeće Grünwald i Schiffer, zaključeno je da je za dovršetak dijela pruge Plaški-Vrhovine potrebno još 70 radnih dana, a za dovršetak pruge od Vrhovina do zemaljske granice još 320 radnih dana. Prema navedenom, dogovoreni su i okvirni novi rokovi dovršetka pruge, za dio do Vrhovina kraj lipnja 1918.; a do zemaljske granice kraj lipnja 1920. godine, ali pod uvjetom da vojno zapovjedništvo osigura dovoljan broj ratnih zarobljenika za fizičke radove te od vojne obveze oslobodi sve inženjere i tehničko osoblje zaposleno na gradnji pruge.

Uz velike napore prvi rok je djelomično poštovan pa je dio pruge između Plaškog i Vrhovina do 12. lipnja 1918. bio osposobljen za ograničen promet, uglavnom za vojni prijevoz, a tek sporadično i u ograničenom opsegu za putnički promet. Radovi na ostalom dijelu pruge kasnili su jer nisu bili ostvareni ugovorom postavljeni zahtjevi - nije bilo dovoljno radnika, kasnila je isporuka materijala, nije bilo dosta teretnih automobila i benzina, gradilištu nije bilo isporučeno traženih 30 km kolosijeka. Unatoč otegotnim okolnostima te ratnim uvjetima koji nisu pogodovali Austro-Ugarskoj, na gradilištu se intenzivno radilo. Tako je u lipnju 1918. bilo zaposleno 10.700 radnika, što je gotovo doseglo maksimalan broj od 14.000 radnika iz lipnja 1914. godine.

Završetak Prvoga svjetskog rata donio je niz negativnih okolnosti za nastavak gradnje Ličke pruge. Budući da je u ratu Austro-Ugarska Monarhija pretrpjela vojni poraz, ali i raspad dotadašnjeg državno-pravog ustroja, gradilište Ličke pruge je zbog šikaniranja domaćih ljudi, masovno napuštalo stručno osoblje mađarske narodnosti. Tako su krajem 1918. na gradilištu ostala tek četvorica inženjera, među kojima i ing. Nikola Turkalj. On je u izgradnji te željeznice sudjelovao od početka, od izmjere pružne trase 1912. godine. Zbog pomanjkanja stručnog osoblja, ali i ostalih struktura zaposlenika, gradnja se nije mogla nastaviti ni u najmanjem opsegu. No, što je bilo još gore, u razdoblju izdvajanja Hrvatske iz državnog ustroja Austro-Ugarske i početka funkcioniranja pravnog sustava, pripadnici *Zelenog kadra* sustavno su pljačkali skladišta s Ličke pruge otuđujući građevni materijal i strojeve. Također, demolirali su nedovršene građevinske objekte uz prugu, novoizgrađene su rušili, a većinu tehničke dokumentacije i ostalih spisa s gradnje Ličke pruge zapalili su.

Kako bi se navedeno destruktivno stanje prekinulo te se sačuvala preostala imovina, intervenirale su najviše

## Sl. 2.

Ing. Nikola Turkalj (u sredini) sa suradnicima tijekom obilaska gradilišta ličke pruge 1920. (Zbirka fotografija HŽM-a)



državne instancije. Da bi bezvlade prestalo, upravu nad Ličkom željeznicom 11. studenoga 1918. od Narodnog vijeća Gospića kao predstavnika državne vlasti preuzelo je Narodno vijeće za željeznicu, osnovano pri Narodnom vijeću u Zagrebu. Sve ovlasti za provedbu i vođenje daljnje gradnje ličke željeznice tada su povjerene ing. Nikoli Plavšiću, koji je 23. studenoga 1918. imenovan za tehničkog i administrativnog upravitelja pruge. Istodobno je za njegova zamjenika postavljen ing. Nikola Turkalj. Tako su daljnje vođenje gradnje preuzeli iskusni stručnjaci, koji su na tome projektu radili od prvoga dana. Uskoro nakon odabira čelnih ljudi, osnovano je *Građevno ravnateljstvo Ličke željeznice* s trima građevnim upravama sa sjedištima u Gospiću, Gračacu i Kninu. Ravnateljstvo je djelovalo kao državno poduzeće i bilo je pod neposrednom upravom tadašnjeg Ministarstva saobraćaja Kraljevine SHS.

## Prekid gradnje i njezin nastavak o državnom trošku

---

U doba uspostave nove organizacije na Ličkoj pruži bila je dovršena dionica od Ogulina do Plaškoga, dok je nastavak pruge do Vrhovina, iako službeno pušten u promet još početkom lipnja 1918., imao dosta nedostataka. Zato su bili potrebni dodatni manji radovi, pogotovo u postajama Jasenici, Javorniku i Rudopolju. Veći radovi preostali su na dijelovima pruge Vrhovine-Gospić (48 km) i Gospić-



-Gračac (41 km), dok je na dijelu od Gračaca do Knina bilo završeno oko 50% radova. Radove su znatno usporavali klimatski uvjeti, koji su tijekom pet zimskih mjeseci prosječno osiguravali tek trinaestak radnih dana. Na gubitak dragocjenih radnih dana utjecala su i politička previranja zbog kojih je 1919. godine tadašnji ministar saobraćaja Vulović naredio prekid radova. To je objasnio velikim izdacima za tu, kako je rekao, “najskuplju željeznicu na svijetu” i sporom izvedbom radova.

Prema njegovoj naredbi, sve radove valjalo je odmah zaustaviti, a u službi ostaviti samo jednoga ili najviše dva inženjera, koji bi organizirali dovršetak pruge Vrhovine-Gospić. Unatoč stalnoj prepisci tehničkog direktora Plavšića i resornog ministra o nastavku izgradnje te važne i dugo očekivane pruge barem do Gračaca, s obzirom na 85%-tnu dovršenost navedenog dijela pruge, ministrova odluka ostala je neopoziva. Stoga je Ravnateljstvo za Ličku željeznicu 12. ožujka 1919. otkazalo službu prekobrojnim inženjerima te su od njih šesnaest, ostala samo petorica. Odmah potom postupno su prestali radovi. Za dovršetak pruge do Gospića Ministarski savjet naknadno je ipak odobrio kredit od 12 milijuna kruna, a zagrebačka željeznička uprava raspisala je natječaj i organizirala licitaciju za preuzimanje kompletnih radova. Pristigle ponude bile su nepogodne, pa je ministar 3. srpnja 1919. ipak odobrio dovršetak gradnje pruge o državnom trošku.

Helena BUNJJEVAC  
**Željeznica kao  
preduvjet gospo-  
darskog razvoja Like**

**Sl. 3.**

Trasa željezničke  
pruge u Gračacu  
tridesetih godina 20. stoljeća  
(Fotodokumentacija HŽM-a)



#### Sl. 4.

Kolodvor Gospić 1929. (Zbirka fotografija HŽM-a)



#### Gradnja financirana dodatnim kreditima

---

Zbog navedenih nesporazuma, na četiri mjeseca prekinuti su graditeljski radovi u najpovoljnijim ljetnim mjesecima, a u međuvremenu su zbog inflacije znatno porasle cijene rada i materijala. Tako je pruga Vrhovine-Gospić za promet službeno otvorena tek 23. ožujka 1920., iako se promet na tome dijelu pruge zbog pritiska javnosti, odvijao i tijekom cijele 1919. godine na odgovornost Ravnateljstva Ličke željeznice. Budući da je kredit za nastavak gradnje pruge do Gračaca bio odobren, još u jesen 1919. poduzete su sve pripreme kako bi građevinski radovi mogli početi u rano proljeće sljedeće godine. Tako je za rad pripremljena šljunčara u Raduču, osigurano je bilo 40.000 komada pragova, načelno je dogovorena isporuka čeličnih konstrukcija za sedam mostova, koliko ih je trebalo ugraditi u tu dionicu, a koje su u Budimpešti bile izrađene još prije 1918. godine. U to vrijeme postojali su i čvrsti planovi za dovršetak pruge do Knina početkom 1920., pa je Ravnateljstvo Ličke željeznice krajem 1919. uputilo podnesak Ministarstvu saobraćaja da osigura kredit za dovršetak i tog dijela pruge.

#### Zbog političkih razmimoilaženja, ukinuto Građevno ravnateljstvo

---

Novoimenovani ministar saobraćaja dr. Anton Korošec odlučio je 1. ožujka 1920. ukinuti Građevno ravnateljstvo Ličke željeznice pod izgovorom da nije zadovoljavajuće radilo i da je zlorabilo državne interese. Poslije se

pokazalo da su razlog ukinuća bila pojedinačna podmetanja protivnika ing. Plavšića i stranački sukobi. Nakon ukidanja Građevnog ravnateljstva Ličkih željeznica ing. Plavšić premješten je na gradnju pruge Vardište-Užice, a dovršetak Ličke pruge preuzelo je zagrebačko Ravnateljstvo Državnih željeznica. Ogorčeni ukinućem postojećega Ravnateljstva i skidanjem s dužnosti ing. Plavšića, sva petorica inženjera, koji su još bili zaposleni na gradnji Ličke pruge - Turkalj, Niseteo, Milković, Hoffman i Senk – ponudili su otkaz sa 1. travnja 1920. Na taj način Direkcija DŽ-a u Zagrebu nije imala dovoljno tehničkog osoblja za vođenje gradnje Ličke pruge, pa je gradnju povjerila mađarskom državljanu ing. Benykovskom postavivši ga na mjesto upravitelja gradnje. No, zbog njegova tek djelomičnog poznavanja hrvatskoga jezika te općenitog nesnalaženja u poslu, gradnja je slabo napredovala, a na gradilištu su vladali nered i anarhija. Stoga je ing. Benykovski nakon samo dva mjeseca smijenjen, a na njegovo mjesto imenovan je ing. Ivan Poletti, koji je do tada radio kao viši inženjer u Građevnoj upravi u Splitu.

Sve navedene kadrovske kombinacije negativno su se odrazile na brzinu gradnje. Tako je prema programu prvotnog Ravnateljstva pruga Gospić-Gračac trebala biti dovršena za šest mjeseci, a ostali dio pruge do Knina za sljedeća tri mjeseca. No, radovi su se odužili još pet godina, pa je dio pruge Gospić-Gračac za promet bio otvoren godine 1922., a posljednji dio od Gračaca do Knina, sa spojem kod Pribudića, 1925. godine. Cijela pruga u dužini od 321 km u promet je puštena 25. srpnja 1925. godine.

Helena BUNJEVAC  
**Željeznica kao  
preduvjet gospo-  
darskog razvoja Like**

**Sl. 5.**

Otvaranje pružne dionice  
Gračac-Knin 5. lipnja 1925.  
(Zbirka fotografija HŽM-a)



Tog je dana iz Beograda, tadašnjeg državnog središta, za Split krenuo svečani vlak s gostima i uzvanicima. Isti dan navečer iz Zagreba je za Split krenuo i prvi redoviti brzi vlak. Od tada prugom su svaki dan prometovala dva brza vlaka (jedan danju, jedan noću) i dva putnička vlaka. Do 1. svibnja 1928. vlakovi su vozili preko Ogulina, gdje su se morali mijenjati lokomotiva i smjer vožnje. Kako bi se to izbjeglo, s navedenim datumom za promet je bila otvorena postaja Oštarije, koja je imala posebne odvojke za Riječku i Splitsku prugu.

## Najava učinkovitije eksploatacije

---

Lička pruga se gradila mukotrpno i dugotrajno. No, već prvih godina njezina otvorenja višestruki nedostaci sprečavali su njezinu optimalnu iskorištenost. Tako pružne nivelete sa strmim usponima i velikim brojem protupadova nisu bile najpogodnije za parnu vuču, dopušteno osovinsko opterećenje bilo je nisko, propusna moć premala, a brzina vlakova nezadovoljavajuća. Probleme u prometu stvarali su i nepovoljni klimatski uvjeti na dijelu pruge, što je nalagalo dodatne radove na zaštiti usjeka od snježnih zapuha i bure. Izrađeni su mnogi planovi o rekonstrukciji i modernizaciji pruge te o promjenama njezine trase.

Tijekom Domovinskog rata (1991.-1995.), Lička pruga je devastirana. Prvo njezino miniranje 4. listopada 1990., koje je najavilo početak ratnih događanja, bilo je između kolodvora Plavno i kolodvora Zrmanja, i to dizanjem u zrak pruge kod Mokrog usjeka. Godinu dana poslije, 24. srpnja 1991. prekinut je promet između kolodvora Oštarije i kolodvora Knin. Tijekom sljedeće četiri godine Lička pruga je bila izolirana od ostatka hrvatskog željezničkog sustava. Promet je ponovno uspostavljen 26. kolovoza 1995., kada je u 8.07 sati iz Zagreba prema Splitu krenuo "Vlak slobode" s petstotinjak putnika, među kojima su bili ondašnji najviši državni dužnosnici i hrvatski uglednici. Da bi pruga bila na tehničkoj razini iz 1991. godine, valjalo ju je potpuno obnoviti, a to je obuhvaćalo obnovu pružnih pogona, primjerenije osiguranje kolodvora, sanaciju pružnih građevina, kolodvorskih objekata, kapitalne remonte pruge, izgradnju dijela nove pruge te pripremu za prihvat novih vlakova s nagibnom tehnikom kako bi se osigurali bolji uvjeti putovanja i skratilo njegovo trajanje na manje od pet sati. Navedeno se kontinuirano ostvaruje tijekom proteklih deset godina. Ukupna investicija u modernizaciju Ličke pruge iznositi će milijardu i 768 milijuna kuna, pa će to biti prva pruga u Hrvatskoj tehnički spremna za prihvat najsuvremenijih željezničkih vozila, a time i za pružanje prijevoznih usluga na europskoj razini. Ta željeznička pruga će ponovno, kao i u prošlosti, intenzivno poduprijeti gospodarski razvoj te imati

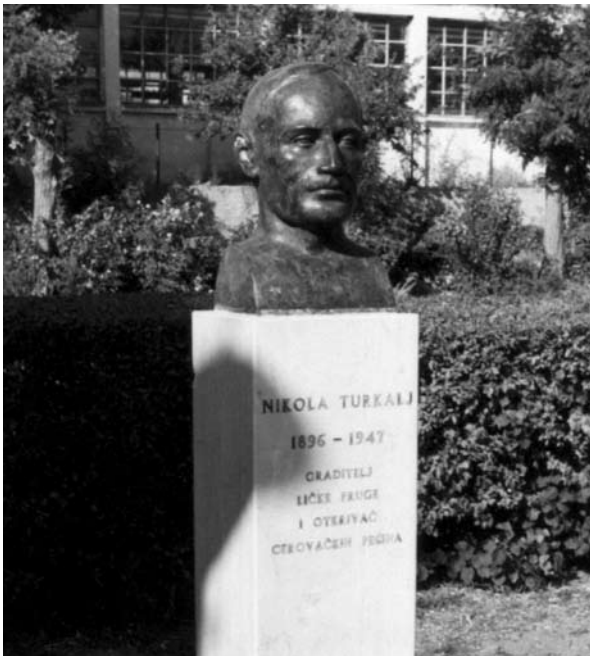
značajnu ulogu u kulturnom i turističkom razvoju tog perspektivnog područja.

### Inženjer Nikola Turkalj – jedan od graditelja Ličke pruge

---

Inženjer Nikola Turkalj bio je jedan od malobrojnih Hrvata koji je kao stručnjak bio uključen u izgradnju Ličke pruge. Tomu je pridonijelo njegovo školovanje koje je 1912. završilo stjecanjem diplome tada malobrojnih građevnih inženjera. Diplomirao je na Visokoj tehničkoj školi u Budimpešti i kao mladi inženjer radio na izmjerama pružne trase Ličke pruge. Godine 1918. imenovan je nadinženjerom, a potom i pomoćnikom ravnatelja Glavnog ravnateljstva Ličke željeznice. Na toj dužnosti izravno je bio uključen u provedbu projekta gradnje pruge kroz Liku. Godine 1920. izašao iz projekta, ali na željeznici je nastavio raditi do smrti 1947., koja ga je zatekla na radnome mjestu u Željezničkoj upravi u Zagrebu.

Osim što je bio vrstan željeznički stručnjak, Nikola Turkalj je bio veliki poštovatelj prirode. Dok je pripremao teren za gradnju Ličke pruge, godine 1913. otkrio je Cerovačke špilje, osigurao ulaz u njih i pokrenuo njihovu stručnu valorizaciju. U znak zahvale za prinos izgradnji Ličke pruge i zaštiti prirode Hrvatske željeznice su 1996. Nikoli Turkalju na kolodvoru Gračac postavile spomen-popsrje, rad akademskog kipara Ratka Petrića.



**Sl. 6.**  
Popsrje ing. Nikole Turkalja,  
rad aka.kipara Ratka  
Petrića, postavljeno 1996.  
na kolodvoru Gračac

## LITERATURA

---

- BELAVIĆ, I. (s.a.), *Izgradnja željeznica u Hrvatskoj*, rukopis, Zbirka propisa, povijesnih osvrta i drugih tiskovina o željeznici, Hrvatski željeznički muzej, Zagreb.
- BOGAVAC, B. (1951.), *Sto godina železnica Jugoslavije 1849.-1949*. Redakcija štamparskog preduzeća Jugoslovenskih železnica, Beograd.
- STULLI, B. (1975.), *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825.-1863*. Sveučilište u Zagrebu, Institut za hrvatsku povijest, Zagreb.
- TURKALJ, N. (1920.), *Gradnja ličke željeznice*, Zagreb, rukopis, Zbirka povijesnih osvrta i drugih tiskovina o željeznici, Hrvatski željeznički muzej, Zagreb.

## ŽELJEZNICA KAO PREDUVJET GOSPODARSKOG RAZVOJA LIKE

**Ključne riječi:** Austro-Ugarska Monarhija, Dalmacija, Lika, promet, željeznička pruga.

Od prvih planova o izgradnji željezničke pruge kroz Liku do konačne izgradnje pružne trase između željezničkih kolodvora Ogulin i Knin prošlo je 90 godina. Zbog toga, hrvatski sjever i hrvatski jug željezničkom su prugom bili spojeni tek 1925. godine. Lika se u željeznički sustav sporo uključivala zbog stalnih nesporazuma između Austrije i Ugarske u provedbi prometne politike, a potom i ratnih događaja između 1914. i 1918. godine.

Izgradnja Ličke pruge, pogotovo njezino otvaranje za promet i cjelovito zaokruživanje željezničke veze između Zagreba i Splita, potaknuli su gospodarski i industrijski razvoj Like, a time su stvorili bolje životne uvjete na tome području.

Pruga je u prometu bila 75 godina, do 4. listopada 1990., kada je minirana između kolodvora Plavno i kolodvora Zrmanja, što je najavilo ratne događaje.

Cjelovit promet na pruzi Zagreb – Knin – Split ponovno je uspostavljen 26. kolovoza 1995. godine.

## RAILWAY AS A PRECONDITION FOR ECONOMICAL DEVELOPMENT OF THE LIKA

**Keywords:** Austrian-Hungarian Monarchy, Dalmatia, Lika, traffic, railroad

Ninety years have passed from first plans until final construction of railroad route between railway stations Ogulin and Knin. Therefore, Croatian North and South have been connected by railroad as late as 1925. Constant misunderstandings among Austria and Hungary, regarding execution of traffic policy, and then war 1914.-1918. contributed to slow inclusion of Lika in railway system.

Lika's railroad construction, specially its opening for traffic and rounding of railway connection between Zagreb and Split, initiated economic and industrial development of Lika, and thereby created better living conditions of its inhabitants.

Railroad has been in traffic for 75 years, until 4 October 1990. , when mining of railroad segment between railway stations Plavno and Zrmanja, announced beginning of war.

Traffic on railroad Zagreb – Knin – Split reopened on 26 August 1995.