

CRKVA U SVIJETU

Tihi čuvari hrvatskih autocesta (1)

ZAGREB (IKA) 22.07.2024. / 14:25

Na dionicama autocesta u Hrvatskoj kojima upravljaju "Hrvatske autoceste d.o.o." nalazimo i njihove tihe čuvare. Kako bi se s njima upoznali, cilj autora vlč. mr. sc. Tomislava Hačka je kroz ovaj rad predstaviti te svojevrzne "krajputaše" koji nisu dostupni široj javnosti. Tako će vozači i putnici (znatiželjnici) koji se u susretu s nekim vjerskim objektom na autocestama pitaju tko se ili što se u njima nalazi, ovim istraživačkim radom po prvi put će moći sustavno dobiti cjelovitu informaciju na kojim se dionicama cesta kojima upravljaju "Hrvatske autoceste d.o.o." nalaze prikazi svetačkih likova koji nas uvijek pozivaju da poštujemo jedni druge kako bi radosno prispjeli k željenom cilju.

1. Čovjek – biće koje putuje

Osim što čovjeka prepoznamo kao razumsko biće (*homo sapiens*), možemo ga i prepoznati i definirati i kao putujuće biće ili kao ono biće koje se nalazi na putu. I zaista, gledajući ga kroz prizmu svakodnevnoga života, čovjek ne miruje, stalno putuje, stalno se nalazi na putu koji redovito obilježavaju tri točke: polazna točka, odredišna točka i ponovni povratak na polaznu točku. Tako se onda slobodno može reći kako se čovjek nalazi na putu iz sobe u sobu u svom obiteljskom domu, ali isto tako svakoga dana odlazi iz obiteljskoga doma u vrtić, školu, posao, na kavu s prijateljima ili pak u posjet dragim mu osobama ili na njemu draga ili razna željena odredišta. I naravno, sa svih tih odredišnih točaka vraća se na onu početnu koju naziva svojim domom. U konačnici i sav čovjekov život, počevši od njegova začeca, bit će opisan kao svojevrсни životni put prema „domovini gdje smrti više nema i gdje je radost vječna“.

S druge pak strane, suprotno gore iznesenim tvrdnjama, stoji sofizam sa svojim dosjetljivim varkama koje dovode do apsurdnosti koje se na prvu čine istinitima. Kao jednoga od poznatijeg sofista ovdje navodimo Zenona iz Eleje (oko 490. – 430. g. pr. Kr.) koji iznosi „argumente protiv kretanja“, a zapisani su u Aristotelovu

djelu „Fizika“. Jedan od tih argumenata glasi i da je „kretanje nemoguće jer ono što je u pokretu mora prvo prijeći pola puta prije negoli dođe do cilja“. Time se dolazi do zaključka kako kretanje (pa onda i putovanje) nikada i ne počinje, odnosno stječe se dojam da čovjek uvijek stoji na mjestu, tj. na svojoj polaznoj točki.

No kako god bilo u filozofskoj misli, u povijesti i u Svetom pismu, nalazimo jasne potvrde i dokaze da je čovjek stvoren kao biće koje putuje, ali ga se i prepoznaje kao biće koje se nalazi na putu: „ta iz zemlje si uzet bio – prah si i u prah ćeš se i vratiti“ (*Post* 3,19).

Kako će izgledati ovo putovanje između početka i kraja čovjekova života, ovisi o čovjeku samom i o njegovim izborima tijekom života, a izbora su samo dva. Na taj način čovjek svakodnevno i u svakoj situaciji može odlučiti hoće li se i želi li se kretati putovima koji su loši i krivi ili onima koji su dobri i ispravni. U tome nam mogu pomoći dvije osobe sa samih početaka Svetoga pisma, Kajin i Noa. I dok je Kajin otišao ispred Gospodinova lica u zemlju Nod (nepoznata zemlja, etimološki je se može shvatiti kao *Zemlja litalaca* [*nad*], usp. *Post* 4,16), Noa je prepoznat kao „čovjek pravedan i neporočan u svom vremenu“, i to samo zato što je putovao s Gospodinom: „S Bogom je Noa hodio“ (*Post* 6,9).

Slijedeći osnovno načelo praktičnoga uma sv. Tome Akvinskoga – „Dobro valja činiti, za njim težiti, a zlo valja izbjegavati“ – dolazimo i do cilja svakoga čovjekova putovanja, a to je: činiti dobro. U protivnom, čovjek počinje lutati.

Zašto čovjek u svom životu često/ponekad radije bira činiti nešto loše, ostaje tajnom i stalnom nutarnjom borbom o kojoj čitamo kod sv. Pavla u Poslanici Rimljanima (usp. 7,15–25): „Zbilja ne razumijem što radim: ta ne činim ono što bih htio, nego što mrzim – to činim. [...] Ta ne činim dobro koje bih htio, nego zlo koje ne bih htio – to činim. Ako li pak činim ono što ne bih htio, nipošto to ne radim ja, nego grijeh koji prebiva u meni. Nalazim dakle ovaj zakon: kad bih htio činiti dobro, nameće mi se zlo. [...] Jadan li sam ja čovjek!“

No, riječima sv. Tome Akvinskoga, „bolje je čovjeku šepati po pravom putu, nego trčati na krivom putu“. I u tom svojevrsnom trčanju, osobito u današnjem svijetu, puno toga promakne čovjekovu pogledu, ali isto tako trčeći čovjek i puno toga propusti, pa i činiti dobro...

2. Cesta

Od kada je svijeta, vijeka i čovjeka, slobodno možemo reći da je čovjek u potrazi za domom, obradivom površinom, hranom, ali i u želji povezivanja s drugim

ljudima uvijek krčio i radio životne prostore koje je nazvao putem ili cestom. Bili oni planinski, utabani, mali, široki ili uski, put ili ceste uvijek su bili u službi međusobnoga povezivanja, ali i u službi lakše komunikacije ne samo između različitih pojedinaca, već i naroda. A radeći neki put ili cestu, čovjek nije otkrivao samo bogatstva prirode i svijeta koji ga okružuje, već je počeo otkrivati i bogate jezične, kulturne, nacionalne i vjerske tradicijske baštine drugih pojedinaca i naroda.

Sva ta nova otkrića nagnula su čovjeka da još više uloži u sebe, u svoje obrazovanje, ali i u ono za čim uvijek teži: da se u svemu prema drugom čovjeku – pokaže čovjekom, odnosno da drugom iskaže i pokaže određeno dobro. Tako se onda ni jedna cesta ili put ne shvaća samo u funkcionalističkom smislu, da vodi čovjeka od polazne do dolazne točke, već čovjeka cesta vodi i prema drugom čovjeku. I upravo se tu otkriva sva veličina cesta i cestovnoga prometa: njima se povezuje cjelokupno čovječanstvo. Jer svaka cesta, velika ili mala, državna ili županijska, lokalna ili nerazvrstana, uvijek vodi do nekamo, ali i do nekoga. Ne vodi li cesta nikuda, dovodi se u pitanje i smisao takve ceste.

No, uz već sve prethodno rečeno o cestama, važno je da čovjek uvijek ide pravim putem, da priprema put, da izvodi na put, da otvara nove putove; jer ne čini li to, na krivom je putu, gubi put, stoji na putu ili na pola puta. Ali to potonje nije cilj njegova putovanja. Čovjek samo želi, koristeći razne cestovne pravce, sretno stići do svoga odredišta i sretno se vratiti u svoj dom, svoju polaznu točku.

3. Povijest izgradnje autocesta u Republici Hrvatskoj

Kako je i spomenuto u prethodnom poglavlju, ceste ili različiti putovi postoje od kada je svijeta i vijeka i teško je odrediti na povijesnoj liniji točku kada je i gdje je napravljena prva cesta ili put. Tako je i s područjem današnje Republike Hrvatske na čijim prostorima razvoj cestovne mreže na poseban način možemo pratiti od Rimskoga Carstva. Spomenuto je područje bilo naseljeno davno prije antičkoga vremena (paleolitik, krapinski pračovjek) te je čovjek i u ovo doba radio na probijanju raznih putova do svojih polja, njiva, lovišta ili susjednih nastanjenih mjesta.

Što se tiče Rimskoga Carstva, jedan od njegovih glavnih interesa bio je i međusobno povezivanje gradova – kako zbog lakšega putovanja i trgovine, tako i zbog vojnih, gospodarskih, političkih, ali i vjerskih razloga (osobito nakon pojave kršćanstva, zbog hodočašća, i to uglavnom prema Rimu ili Svetoj Zemlji). Nažalost, ceste iz doba antike na području Hrvatske danas se u cijelosti ne mogu

pronaći, već samo njihovi ostaci, i to najviše u južnom djelu Hrvatske, npr. Salona (arheološki lokalitet blizu Splita).

Gledajući od tada razvoj cestovne mreže na ovim prostorima, primjećuje se kako je on bio određen i geografskim položajem raznih gradova ili manjih mjesta te raznim povijesnim okolnostima i zbivanjima.

Na povijesnoj liniji razvoj prvih važnih cestovnih mreža na području Republike Hrvatske možemo pratiti od 17. stoljeća te se kao najvažnije ceste mogu izdvojiti:

a) *Karolina* – puštena u promet 1727. godine i u dužini od 105 km povezivala je Karlovac i Bakar; ime je dobila po kralju Karlu III. (1685. – 1740.), a prolazi kroz mjesta Novigrad na Dobri, Bosiljevo, Osojnik, Vrbovsko, Ravnu Goru, Mrkopalj i Fužine

b) *Lujzijana* – kao jedna od najvažnijih cesta u Austro-Ugarskoj Monarhiji povezivala je Karlovac i Rijeku te njezinom izgradnjom prethodno spomenuti cestovni pravac gubi na svom značenju; ime je dobila po kćeri austrijskoga cara Franje II., Marie-Louise (1791. – 1847.), i prolazila je kroz Netretić, Severin na Kupi, Stubice, Skrad, Kupjak, Delnice, Lokvu, Gornje Jelenje, Kamenjak i Grobničko polje

c) *Jozefina* – kako je već bilo i prethodno rečeno, mnogi cestovni pravci bili su poznati još i antičko vrijeme, a jedan od tih je i ovaj koji je povezivao Karlovac i Senj; ime je dobila po caru Josipu II. (1741. – 1790.) koji je inicirao početak njezine izgradnje

d) *Terezijana* – cesta koja spaja Gospić s Karlobagom preko Kaniže, Barušana i Baških Oštarija, a nazvana je po carici Mariji Tereziji (1717. – 1780.); zbog povećana prometa Josip Kajetan Knežić (1786. – 1848.), graditelj, i Simo Kekić, graničarski kapetan, pristupili su rekonstrukciji ove ceste te se prepoznaje i pod imenom *Knežić-Kekićeva cesta*.

Uz ove nabrojane ceste vrijedi još spomenuti i *Dorotejsku cestu* (imala je spoj na Karolinu i vodila je do lazaretske luke u Martinšćici, a ime je dobila po Mariji Doroteji od Würtenberga, u promet je puštena 1833.), *Majstorsku cestu* (od 1832. povezuje Sveti Rok s Obrovcem; budući da ju je bilo teško izgraditi i da je upotrebljavan napredan način njezine izgradnje, zaslužila je nositi ime *majstorska*) te *Rudolfinsku cestu* (od 1874. spaja Ogulin s Novim Vinodolskim, a duga je 68 km; nazvana je po nadvojvodi Rudolfu [1858. – 1889.]).

Sve ove ceste mogli bismo nazvati svojevrsnim pretečama ne samo današnjih cesta nego i mreže autocesta koje spajaju sjever i jug, istok i zapad Hrvatske. No tim autocestama Hrvatska nije povezana samo unutar sebe, već je time postala povezanom i s Europom, ali i svijetom. Samim tim čovjeku je omogućeno da na brz i jednostavan način istraži prirodnu, kulturnu i vjersku baštinu Domovine i svijeta.

Kako se i navodi u publikaciji *Hrvatskih autocesta d.o.o.* (usp. „Hrvatske autoceste“, prosinac, 2007.), prvi kilometri autocesta izgrađeni su početkom 1970-ih. Tijekom toga razdoblja kao prvi kilometri autoceste u Hrvatskoj ističu se oni na relaciji Zagreb – Karlovac u rasponu od 45 km te Zagreb – Rijeka.

Od tada pa do danas razvoj mreže autocesta možemo pratiti u više (povijesnih) faza izgradnje:

- a) do 1983. godine: počinje i završava izgradnja zaobilaznice nekoliko većih gradova (npr. Zagreb, Split, Osijek, Rijeka), otvara se prva dionica autoceste do Zaprešića, započinje izgradnja tunela Učka i Krčkoga mosta
- b) od 1982. do 1986. godine: dovršetak tunela Učka, gradi se i dovršava dionica od Grobnika do Oštovice, dovršetak dionice do Slavenskoga Broda
- c) od 1990. godine: radi se na pripremama projektiranja autocesta od središta prema jugu i istoku Hrvatske; dovršavaju se i nastavlja se gradnjom: dionice Oštovica – Delnice – Kupjak, Istarskoga ipsilona, most Maslenica, gradnja tunela sv. Rok
- d) od 1994. godine: definira se paneuropska mreža transportnih koridora, od kojih su za Hrvatsku važni *Koridor Vb* (Rijeka – Zagreb – Budimpešta), *Koridor Vc* (Ploče – Sarajevo – Osijek – Budimpešta), *Koridor X* (München – Zagreb – Istanbul), *Koridor Xa* (Graz – Maribor – Zagreb) te *Jadransko-jonski koridor* (Trst – Zagreb – Split – Kalamata)
- e) od 2000. pojačava se izgradnja autocesta, a neke od značajnijih su od Zagreba do Dubrovnika, Macelja, Lipovca, Goričana, Rupe, Pule i Osijeka.

Gledajući autoceste u Hrvatskoj danas kroz dostupne podatke iz 2022. godine, trenutno je u prometu 1.341,10 km autocesta s 443 mosta i vijadukta te 53 tunela. Od ukupno planiranih 200 km autocesta trenutno je u izgradnji 141 km (usp. Hrvatska udruga koncesionara za autoceste s naplatom cestarine, *Ključne brojke. Key figures 2022*, Zagreb, 2023.).

4. Sveti čovjek

Osim što je čovjek, kako smo naveli na početku članka, razumsko biće (*homo sapiens*) i biće koje putuje ili biće na putu, čovjek je i biće koje vjeruje: bilo da je ta vjera (povjerenje) usmjerena prema drugom biću ili pak prema biću koje čovjeka nadilazi. Ovo potonje biće čovjek je prozvao bogom. Osim što čovjek bogu raznim obredima iskazuje štovanje, on se tome bogu/bogovima moli i traži njegovu pomoć ili zaštitu: za sebe osobno, obitelj, polje, vrijeme...

Kao što smo rekli i za pojavu cesta, tako možemo i za bogoštovlje reći kako mu se na povijesnoj liniji ne može odrediti polazna točka. Ono je tu otkada je i čovjeka na zemlji jer otkada je čovjeka, uvijek je iskazivao strahopoštovanje prema prirodi i njezinim pojavama. Gledajući u njih, vidio je kako ga one nadilaze i čovjek dolazi do svojevrstna zaključka kako postoji neko *više biće* ili bića koja svime tim upravljaju te traži načine kako to više biće, boga, može odobrovoljiti i pridobiti za sebe. A ovo bogoštovlje čovjek nije pridržao samo za ovozemaljski život, nego on teži i vjeruje u vječni, bolji, život i moli za i moli se pokojnim članovima svoga plemena/obitelji/naroda i u njima prepoznaje dobre duhove koji ga dalje na tom istom putu prema vječnosti čuvaju i prate.

Prethodno opisana vjerovanja uglavnom nalazimo kod politeističkih religija (npr. stari Egipat, antički Rim i Grčka) u kojima svako božanstvo/bog ima *odgovornost* ili bdije nad nekim segmentom čovjekova života. Tako su npr. bog Hermes (Grčka) i bog Merkur (Rim) smatrani bogovima zaštitnicima trgovaca i putnika, a Grci su, između ostaloga, ovom bogu iskazivali štovanje i postavljanjem njegovih statua uz putove s ciljem da ih na tom započetom putu i čuva.

Uz politeističke religije u povijesti ćemo naći i na one monoteističke, odnosno one koje svoje štovanje iskazuju samo jednom Bogu i u kojem prepoznaju stvoritelja i uzdržavatelja ne samo svijeta nego i svega stvorenog. Tako, nakon židovstva, tijekom prvoga stoljeća na svjetsku i povijesnu pozornicu dolazi kršćanstvo koje također ispovijeda vjeru u jednoga, ali trojstvenoga Boga: Oca i Sina i Duha Svetoga. Da je Bog jedan u tri božanske osobe, objavljuje nam, kako je u konačnici definirano i na crkvenom saboru u Kalcedonu 451. godine, Isus Krist, pravi Bog i pravi čovjek. I osim što će u kršćanstvu činjenica je Bog jedan, a opet u tri osobe, ostati nemogućom za shvaćanje do kraja, ono što će još fascinirati u kršćanstvu jest i pojava osoba koje će kršćanstvo prepoznati kao svete osobe. Osobe su to koje su svojim načinom i svjedočanstvom života oduševljavale i još uvijek oduševljavaju u svijetu tolike osobe. Dovoljno se ovdje samo prisjetiti sv. Ivana Pavla II. ili sv. Majke Terezije ili sv. Antuna Padovanskoga.

To čašćenje svetih prastara je crkvena činjenica i svece je na jednak način častila i Crkva na Istoku i na Zapadu. U tom smjeru i Drugi vatikanski koncil uči u

Konstituciji o svetoj liturgiji *Sacrosanctum Concilium* (br. 104): „Crkva je u godišnji ciklus unijela spomene mučenika i drugih svetaca; oni su po mnogovrsnoj Božjoj milosti prispjeli k savršenstvu te su već postigli vječno spasenje, pa na nebesima pjevaju Bogu savršenu hvalbenicu dok nas zagovaraju. Na spomendane svetaca koji su s Kristom supatili i s njime su suproslavljeni, ona u svecima naviješta vazmeno otajstvo, a vjernicima stavlja pred oči njihove primjere, koji po Kristu sve privlače k Ocu; po njihovim zaslugama ona postiže Božja dobročinstva.“

Slijedeći ovo temeljno učenje Crkve o svecima, u njima možemo prepoznati (usp. *Direktorij o pučkoj pobožnosti i liturgiji*, br. 211; dalje u tekstu: *Direktorij*):

1. povijesne svjedoke sveopćega poziva na svetost
2. izvrsne Gospodinove učenike i uzore evanđeoskoga života
3. građane nebeskoga Jeruzalema koji bez prestanka pjevaju slavu Bogu
4. zagovornike i prijatelje vjernika koji još hodočaste zemljom jer sveci, premda uronjeni u Božje blaženstvo, poznaju nevolje svoje braće i sestara i prate njihov hod molitvom i zaštitom
5. zaštitnike mjesnih Crkava, čiji su često bili utemeljitelji ili svijetli pastiri
6. zaštitnike naroda jer su bili apostoli njihova obraćenja
7. zaštitnike društava i zanimanja te posebnih životnih trenutaka.

Na samu kraju učenja o čašćenju svetaca i blaženika, prethodno spomenuti *Direktorij* zaključit će kako je „posljednji cilj štovanja svetaca slava Božja i posveta čovjeka po životu potpuno usklađenu s Božjom voljom i nasljedovanje krjeposti onih koji su bili najizvrsniji učenici Gospodinovi“ (br. 212).

5. Svete slike

Jedan od načina iskazivanja časti svecima jest i njihov prikaz na svetim slikama. Jasne smjernice o tome dao je crkveni sabor u Niceji 325. godine: „Mi definiramo sa svom sigurnošću i istinitošću da, poput predstavljanja dragocjenoga i životnoga križa, tako časne i svete slike – bilo da su naslikane u mozaiku ili kojem drugom prikladnom materijalu – trebaju biti izložene u svetim Božjim crkvama, na svetom namještaju, na svetome ruhu, na zidovima i na drvu, u kućama i **na putovima**; bilo da je riječ o slici Gospodina Boga i Spasitelja našega Isusa Krista, ili slici Bezgrešne Gospe naše, svete Majke Božje, svetih anđela, svih svetih i pravednih“ (DS, br. 600).

U tom smjeru *Direktorij* (br. 239) će naglasiti kako će vjernici pred tim likovnim prikazima svetaca moliti, ukrašavati ih cvijećem, pozdravljati ih različitim

oblicima vjerskoga poštovanja, nositi ih u procesijama ili će ih u znak zahvalnosti stavljati u niše ili u kućice podignute u poljima ili **uz putove**.

Prema nauku Crkve, svete slike su (*Direktorij*, br. 240):

1. ikonografski prijepis evanđeoske poruke u kojoj se lik i objavljena riječ uzajamno tumače
2. slike svetaca znače Krista koji je u njima proslavljen
3. spomen svete braće i sestara „koji nastavljaju sudjelovati u spašavanju svijeta“
4. pomoć u molitvi
5. poticaj na nasljedovanje: „vjernik teži utisnuti u srce ono o čemu razmatra očima: *istinsku sliku novoga čovjeka* preoblikovana u Kristu djelovanjem Duha Svetoga i vjernošću vlastitom pozivu“.

5.1. Krajputaš

Nasljedujući sve ove poticaje Crkve, počevši od prvih stoljeća, vjernici su diljem svijeta, pa tako i na području Hrvatske, podizali nešto što se u hrvatskom narodu prepoznaje kao *krajputaš* (etimološki, spomenik koji se nalazi kraj puta, uz put/cestu), a obično sa sobom nose prikaz raspela, Blažene Djevice Marije ili nekoga sveca koji se časti kao zaštitnik određenoga zanimanja ili kojega važnog mjesta (npr. polja).

Iako je, kao i o svemu do sada rečeno, teško naći izvorišnu točku, poseban razvoj i rast krajputaša na tlu Europe može se pratiti još od kraja srednjega vijeka.

Krajputaši, osim što govore o vjerskom identitetu naroda ili mjesta, razlikuju se po tipologiji izrade, ali i po svojim ulogama (usp. M. Alić, *Krajputaši: duhovnost na putu za sigurnu vožnju*, u: „Revija HAK“, studeni, 2018.):

1. spomen-svjetla mrtvima uz groblja kao simbola besmrtnosti duše
2. zavjetni spomenici koji su podignuti kao zahvala za spasenje od pošasti i zla
3. orijentacija (npr. na hodočasničkim putovima ili na raskršćima)
4. branitelji od nedaća (npr. od poplave, požara i sl.).

Kako dalje nastavlja M. Alić u svom članku, ove krajputaše „s jednakim žarom podizale su sve društvene skupine, od plemićkih obitelji, gradskih uprava, crkvenih predstavnika, ali i seoskih žitelja“ i kao takvi bogatstvo su u hrvatskom narodu.

Osim što pilove ili krajputaše nalazimo diljem Domovine, naći ćemo ih i na dionicama cesta kojima upravljaju *Hrvatske autoceste d.o.o.* te na kojima ovi sveci

borave ne samo kao njihovi tihi čuvari, već i kao čuvari tolikih vozača i putnika kojih je iz godine u godinu na cestama sve više. Tako je u područjima naplate tijekom razdoblja 2022./23. autocestama prometovalo 80.172.262 vozila, što je u postocima čak 15% više od godine prije. Nažalost, s povećanjem broja vozila povećava se i broj prometnih nesreća kojih je tijekom istoga razdoblja bilo 3.082, što je 12% više negoli je to bio slučaj prethodne 2021./22. godine. Osim toga, rastužuje i činjenica kako je tijekom 2022./23. poginulo 40 osoba, što je porast od 11% s obzirom na godinu prije (usp. *Ključne brojke 2022*). Već nam i ti brojevi govore u prilog tome da su na autocestama potrebni ovi tihi čuvari jer što je više zagovornika na nebu, Gospodin udjeljuje i veće obilje svoga milosrđa (usp. *Rimski misal*, str. 570).

No ono što svakako vrijedi napomenuti u ovom dijelu rada za krajputaše, a ticat će se kasnije i same teme rada vjerskih objekata na autocestama, jest i činjenica da ovi čuvari čuvaju još nešto: tajnu tko ih je podigao (pojedinaac ili određena skupina ljudi), ali i tajnu zašto se baš oni nalaze na određenom mjestu uz put. Prvu je tajnu gotovo nemoguće otkriti jer i onaj koji je ili koji su podigli određeni vjerski objekt željeli su ostati upravo takvima, tajnoviti. Jer želja toga pojedinca ili određene skupine ljudi bila je samo jedna: zahvaliti Bogu za dovršen posao koji je bio težak i ispunjen nepredviđenim situacijama. I dok prvu tajnu ne možemo dokučiti, drugu tajnu pokušat ćemo otkriti proučavajući geografski ili drugi smještaj određenoga vjerskog objekta na dionicama hrvatskih autocesta.

vlč. mr. sc. Tomislav Hačko

Tekst je objavljen uz financijsku potporu Agencije za elektroničke medije iz Programa poticanja novinarske izvrsnosti.

Ključne riječi: agencija za elektroničke medije autocesta cesta čovjek
Direktorij o pučkoj pobožnosti i liturgiji krajputaš Tihi čuvari hrvatskih autocesta