

STJEPAN S. NOSSAN

STARE CESTE GOSPIĆ — BRUŠANE — BAŠKE OŠTARIJE — KARLOBAG U XVIII. I XIX. STOLJEĆU

U V O D

Potpisom mira u Srijemskim Karlovcima god. 1699. i u Požarevcu god. 1718. između Austrije i Turske prestao je dugogodišnji ratni period u srcu Evrope koji je kočio razvitak gospodarstva, osiromašio narod i doveo do gotovo potpunog rasula i ono malo prometnica koje su u to doba postojale u Austriji, a naročito u Hrvatskoj, koja je bila najviše na udaru osmanlijske najezde.

Da se narodno gospodarstvo opet pridigne i država ekonomski ojača, potrebno je bilo što prije oživjeti trgovinu, a za to su bili potrebni uporabivi i dobri putovi.

Tako su tokom XVIII. stoljeća pod vrlo teškim uvjetima tadanjih primitivnih tehničkih pomagala i bez prethodnih iskustava građene ceste Gospić—Oštarije—Karlobag (Karolinska cesta, a kasnije i Terazijanska cesta) i Karlovac—Senj (Jozefinska cesta). Te su građevine u svoje doba širokom koncepcijom i načinom izvedbe, tj. kameni tarac kolnika, masivno rubno kamenje, teški potporni zidovi, savršena odvodnja, širina kolnika do 6 metara pa i više predstavljale su prava remek-djela građevinskog inženjerskoga umijeća.

Teško održavanje u terenski i klimatski izuzetno nepovoljnim prilikama, te mjestimično nepovoljna trasa i velike strmine, ukazali su početkom XIX. vijeka na potrebu da se primorske luke Senj i Karlobag te grad Zadar povežu sa zaleđem boljim cestama. Tu se javlja graničarski časnik Josip Kajetan Knežić kao traser i odličan izvođač planinskih cesta na modernoj osnovici, a u najtežim klimatskim i terenskim prilikama. Tako su pod njegovim rukovodstvom u prvoj polovini prošlog vijeka izrađene prekrasne planinske ceste Obrovac—Mali Halan—Sv. Rok, Karlovac—Senj i Gospić—Oštarije—Karlobag poznate na daleko radi svoje virtuozne trase i savršene izvedbe.

Dovršenjem Knežićevih novih cesta napuštene su prije spomenute stare ceste iz XVIII. vijeka, zub vremena ih je nemilosrdno razarao i od njih su ostali još samo ostaci ostataka, a na mnogim sektorima im se uopće zameo svaki trag.

Naišavši god. 1936. po prvi put na terenu na tragove spomenutih starih cesta, počeo sam ih snimati i proučavati, nastavivši taj rad i u godinama 1937. i 1938. Ratne prilike nastale u Evropi god. 1939. prekinule su daljnju mogućnost istražnih radova na terenu. Istraživanja sam nastavio 1957—1958. godine. U stručnoj literaturi i pristupačnim arhivima nema o tehničkim karakteristikama tih starih cesta gotovo nikakvih podataka jer ih nikada nitko nije istraživao.

Nema dvojbe da bi se znatna tehnička dokumentacija o tim starim cestama našla u arhivu bivšeg zagrebačkog glavnog zapovjedništva (General-komande) kao neposredno pretpostavljene vlasti bivše hrvatske Vojne krajine i u arhivu bivšeg dvorskog ratnog vijeća u Beču, kao vrhovne uprave cjelokupne Vojne krajine, ali nisam imao materijalnih mogućnosti da navedene arhive pregledam i proučim, tako sam bio upućen pretežno samo na vlastite istražne radove na terenu, što dokazuju i brojni fotografski snimci pojedinih dijelova i objekata tih starih cesta. Jedan dio arhiva bivše zagrebačke Generalkomande nalazi se doduše pohranjen u Državnom arhivu u Zagrebu, ali materijal nije ni inventariziran ni sređen pa tako praktički nepristupačan.

Autor se nada da je ovim radom kao građevinski inženjer dao tehnički dokumentiran doprinos upoznavanju i pravilnoj ocjeni do sada gotovo nepoznatih velikih i značajnih cestograđevnih radova u Hrvatskoj, izvršenih od početka XVIII. st. do sredine XIX. vijeka, u doba prvog velikog i na naučnoj osnovi fundiranog zamaha građevnog inženjerstva u Evropi i Hrvatskoj.

I. STARA KAROLINSKA CESTA

Točniji datum građenja ove ceste nije poznat, ali se može zaključiti, da je građena negdje u 4. deceniju XVIII. vijeka, tj. u drugoj polovini vladavine Karla III., pošto se nalazi već urisana u jednom nacrtu bez oznake godine, posvećenom zapovjedajućem generalu karlovačke Krajine Scherzeru koji je tu dužnost obavljao od 1749—1754.

Na starim austrijskim vojnim mapama 1:75.000, zona 27, kolona XII, krivo je nazvana ova stara Karolinska cesta na sektoru Brušani—Oštarije kao »Maria Theresien Strasse«, a na sektoru Oštarije—Karlobag kao »Louisen Strasse«. Ta je netočnost otežala autoru pravilnu identifikaciju u toku istražnih radova na terenu.

Cesta se može podijeliti na nizinski sektor Gospić—Brušane (11,0 km) i na brdski sektor Brušane—Oštarije—Karlobag (18,9 km).

Izlazeći iz Gospića (km 0,0; 565 m.n.m.) cesta prelazi potok Novčicu drvenim mostom na kamenim upornjacima te ide na Lički Novi (km 5,5; 565 m.n.m.) i Novo Selo (km 8,0; 570 m.n.m.) do Brušana (km 11,0; 589 m.n.m.) na istočnom odnosno sjeveroistočnom podnožju Velebitskog masiva.

Na nizinskom sektoru nije stara cesta pružala ništa zanimljiva, a slijedila je vjerojatno trasu stare jahaće staze koja je vezivala Gospić s Karlobagom. Nizinsku je trasu na mnogim mjestima već vrlo teško identificirati jer se gubi među drugim, kasnije građenim putovima.

Planinski sektor stare Karoline počinje u Brušanima (km 11,0; 589 m.n.m.). Trasa ide uz lijevu obalu potoka Brušane sjeverozapadnim smjerom do Ratkovića (km 13,7; 620 m.n.m.) gdje prelazi potok Jazmak koji dolazi iz doline Jazine i vrela Kosne. Tu počinje strm uspon stare trase sa 4 kratke

i oštre serpentine na planinski hrbat Mali Mašinovac (km 14,8; 770 m.n.m.). Te serpentine, koje narod zove »Zavoji«, danas su potpuno zarašetne i ne mogu se gotovo više ni prepoznati. Od Malog Mašinovca ide stara trasa hrptom brijega, koji dijeli dolinu potoka Milašnovca od doline potoka Jazine, preko Velikog Mašinovca (km 16,3; 850 m.n.m.) do glavne kulminacije stare Karolinske ceste na Crnim Gredama (km 18,6; 1050 m.n.m.), gdje prelazi glavno bilo Velebitskog gorja kratkim i strmim serpentinama. Od Crnih Greda spušta se trasa lagano do Baških Oštarija (km 19,9; 924 m.n.m.). Od prijelaza preko potoka Jazmaka kod Ratkovića pa sve do pred Baške Oštarije ide stara cesta prilično gustom šumom i tragovi joj se mjestimično jedva mogu raspoznati.

Od Baških Oštarija ide stara Karolina oštarskom visoravni pravo na sedlo Stara vrata (»Kubus«, »Ura«, km 22,6; 927 m.n.m.) gdje prelazi sekundarnu kulminaciju. Odavde se spušta najkraćim mogućim smjerom prema Karlobagu.

Prešavši Stara vrata cesta se spušta do visoravni Mamudovac (km 23,5; 810 m.n.m.) i dalje do sedla Sušanj ispod Grabova brda (km 24,8; 680 m.n.m.). Prešavši to sedlo, pa drugo sedlo Velika glavica (km 25,6; 620 m.n.m.) počinja strmi silazak u više serpentina kroz pusti krš na Lomivrat (km 26,50; 520 m.n.m.), Varičekovac (km 26,8; 435 m.n.m.), Veliki Zavoje (km 27,2; 325 m.n.m.) i Vuino pleće (km 27,4; 255 m.n.m.) Cesta se potom spušta u kanjon Baške drage koji u dnu prelazi kamenim svođenim mostom (km 28,3; 120 m.n.m.), da potom laganim usponom prijeđe Baško brdo (km 28,5; 150 m.n.m.) te kod Baškog dolca (km 29,1; 50 m.n.m.) stiže na domak Karlobaga. Ovdje skreće stara cesta oštro na jug te, prešavši duž istočnog ruba Karlobaga i nekadanje stare tvrđave (»Fortica«), spušta se do mora kod župne crkve i Mandača (km 29,9; 1 m.n.m.), ušavši u Karlobag s južne strane.

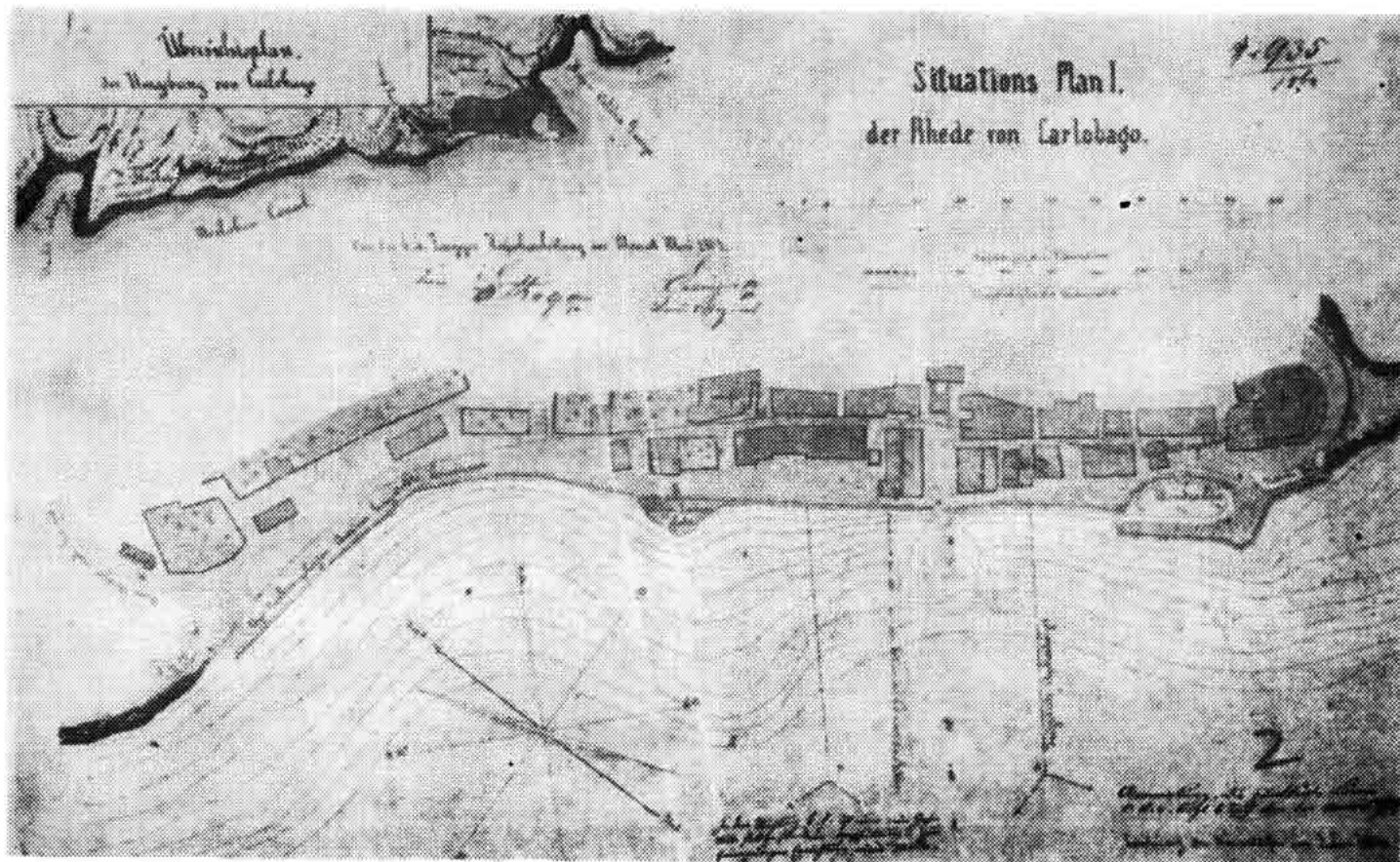
Trasa stare Karoline siječe postojeću Knežičevu cestu samo na sektoru Oštarije—Karlobag kako slijedi (stacioniranje odnosi se na današnju kilometražu postojeće Knežičeve ceste Gospić—Karlobag): 1) neposredno pred sedlom Stara vrata (»Kubus«, »Ura«) u km 23/24 tri puta; 2) između Starih vrata i Mamudovca, kod km 25; 3) kod Mamudovca, km 25/26; 4) između Mamudovca i Sušnja, km 26/27; 5) kod Vujinog pleća, km 36; 6) kod km 37; 7) kod Baškog dolca, km 39/40.

Razmatrajući trasu stare Karoline u cjelini vidi se da ona od Oštarija na Karlobag ide najkraće mogućim putem, 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 svođeni 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.



Sl. 47 — Situacioni plan obalnog dijela grada i luke Karlobag, 1860.



Sl. 48 — Spomenik Antonu Mollinariju, posljednjem generalu Vojne krajine, stajao je na trgu u Karlobagu od 1878—1945.

Manje potočice, kao npr. potok Jazmak kod Ratkovića i potok Ljubicu kod Oštarija, stara je cesta prelazila neposredno preko korita, taracanom plosnatom užljebinom bez mosta.

Širina ceste, čak na teškoj 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 cca 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 Karlobaga bili izvedeni brojni potporni zidovi, iako razmjerno male visine.

Stara Karolina bila je od Brušana do Karlobaga taracana kamenjem plosnatog oblika na posebno pripremljenoj podlozi, pa je takav solidan tarac znatno olakšao kretanje vozila, životinja i ljudi po velikim strminama nivelete. Pošto o ovoj staroj cesti kod nas do sada nisu nigdje pronađeni tehnički podaci, ne bi se o toj i takvoj taracanoj kaldrmi ništa više znalo da pomnim istražnim radovima na terenu nisu pronađeni ostaci ostataka taraca i na licu mjesta snimljeni.

Takvi ostaci taraca održali su se u jedva primjetnom obliku između Malog Mašinovca i kulminacije na Crnim gredama, zatim na sektoru između sedla Sušanj i svodenog mosta u kanjonu Baške drage, zatim kod Baškog dolca i na istočnoj periferiji Karlobaga.

Prema ostacima pronađenim na istočnoj periferiji Karlobaga čini se da je barem na tom sektoru jedan rubni pojas taraca bio pomnije izrađen, vjerojatno za pješake, dok je širi dio ceste bio namijenjen prometu konja i vozila.

Po cijeloj duljini stare Karoline bila je taracana kaldrma učvršćena masivnim obrađenim rubnim kamenjem, a u razmacima od 8 do 12 metara bili su na nizbrdnim rubovima postavljeni kolobrani, od kojih stoje još samo nekoliko oštećenih komada.

Da se oborinska voda, koja se slijeva na cestu, što brže odvede s kolnika, bile su u izvjesnim razmacima izvedene kamene traverze koje su bile položene koso preko ceste i tako vodu slijevale nizbrdo. Duž traverze, na uzbrdnoj strani, bio je izveden plitki rigol, a sama traverza virila je iz taraca kolnika nekoliko centimetara. Traverza se sastojala od odabраних i djelomično obrađenih, nešto više zaobljenih duguljastih kamena. Osim za brzu odvodnju, ove su kamene dijagonalne traverze služile i za stabilizaciju kolnika, naročito na strmijim sektorima, iako su pronađene i na položitim odsjecima stare ceste.

Na cijeloj svojoj duljini od Starih vrata («Kubus», «Ura») do Karlobaga, a djelomice i na sektoru Brušani i Oštarije, cesta je minirana u raštenu pećinu Velebitskog masiva. Unatoč tomu uspjelo mi je na cijeloj staroj trasi pronaći samo još jednu jedinu preostalu minersku bušotinu, i to na silasku između Starih vrata i Mamudovca, dok je ostale izbrisao zub vremena.

Promet na staroj Karolini odvijao se pješice, na konjima odnosno margarcima i na kolima. Uočivši velike strmine a djelomice i oštre krivine, mislio sam u početku da se promet cestom odvijao samo pješačenjem odnosno jahanjem. Razmotrivši činjenicu da je cesta imala razmjerno veliku širinu od 4 do 6 metara s proširenjima u zavojima čak 7 metara, nadalje da je imala odličan kameni tarac, masivno obrađeno rubno kamenje i jake kolobrane (iako na prilično velikim razmacima) došao sam do uvjerenja da se teretni a vjerojatno i putnički promet — osim konjima i mazgama — vršio također kolima i taljigama. Na to ukazuju i znatna proširenja stare

ceste u zavojima, što je učinjeno očigledno zato da se omogući kolni transport dugačkih drvenih greda (»bordunala«) iz ličkih šuma do karlobaške luke. Za jahaću stazu ne bi bila potrebna ni tolika širina, ni tako solidno izveden taracani kolnik, a ni kolobrani.

Kameni tarac bio je na ovoj planinskoj cesti potreban da se sačuva kolnik od razornog djelovanja oborinskih voda i jake bure. U protivnom slučaju bio bi kolnik razoren u najkraće vrijeme.

Stara Karolinska cesta, napuštena god. 1786. nakon dovršenja Terezijske ceste, nalazi se danas u potpuno razrušenom stanju, pa je svaki promet, osim pješačkog, nemoguć.

Kroz razdoblje od preko 170 godina razorile su oborine i bura taracani kolnik koji nitko više održavao nije, potpuno i do temelja, da mu je na mnogim mjestima i traga nestalo. Potporni zidovi u kamenu su već gotovo potpuno propali. Na sektoru Ratkovići—Oštarije u šumovitom terenu nestalo je na mnogim potezima svakog traga ceste koja se pretvorila u šumsku vododerinu, zaraslu šikarom, tako da sam na mnogim mjestima tog odsjeka izbrisane tragove stare ceste identificirao samo najvećim naporom i intenzivnim istraživanjem.

Razmotrimo li i ocijenimo staru Karolinsku cestu pravednim mjerilom, moramo graditeljima iskazati puno priznanje, pa i divljenje. U teškim prilikama stvoreno je prije oko 230 godina s najprimitivnijim pomagalicama u izvanredno teškom i zabačenom planinskom i kamenitom terenu inženjersko djelo kome u onim krajevima nije bilo ni premca ni uzora.

Značenje te ceste za Karlobag u ono doba može se lako ocijeniti ako se pomisli da je tom cestom tek prvi put omogućen prijevoz tereta kolima do ove pomorske luke i iz nje.

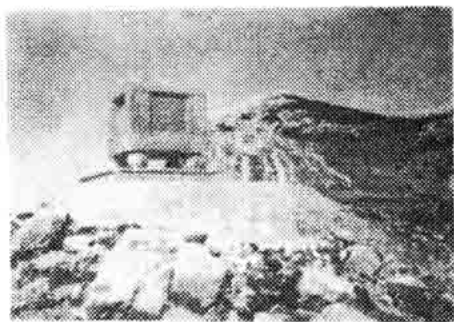
Do izgradnje stare Karolinske ceste predstavljala je primitivna kozja staza jedinu vezu Karlobaga sa zaledem, na kojoj se roba prenosila konjima ili magarcima, a putnici jašili ili pješačili.

Trasa stare jahaće staze ne može se danas više sa sigurnošću pronaći, ali nema sumnje da se sa Starih vrata spuštala najkraćim pravcem prema Karlobagu, približno u smjeru stare Karoline, ali bez serpentina. Prema tome je staza silazila sa Starih vrata, koje je sedlo prelazila na nešto većoj visini od današnje Knežičeve ceste, preko Mamudovca na sedlo Sušanj ispod Grabova brda, a odavle pravcem do drugog sedla ispod vrha Ruina, gdje je počeo vrlo strm silazak uvalom kroz Lomivrat i Varičekovac u kanjon Baške drage, a odavle kraj Baškog dolca u Karlobag.

Vrlo je vjerojatno da je stara Karolina uglavnom slijedila smjer stare jahaće staze, ali je padove i uspone reducirala serpentinama na najstrmijem dijelu od sedla ispod vrha Ruine do Velikog zavoja.

Nije poznato gdje je prolazila stara jahaća staza na sektoru od Brušana do Oštarija jer se od nje nisu sačuvali nikakovi tragovi. Držim da je ona uglavnom išla smjerom stare Karoline preko Mašinovca i Crnih greda do Oštarija, jer na toj trasi za tu stazu nisu bili potrebni nikakvi naročiti građevni radovi. Na ravnom potezu od Oštarija do Starih vrata poklapala se trasa staze vrlo vjerojatno sa trasom kasnije građene Karoline, ali o svemu tome nema nikakve dokumentacije.

Kao plauzibilni argumenat za izneseno mišljenje, što se tiče sektora Stara vrata—Karlobag, može služiti činjenica da se i danas još pješači i



Sl. 49 — Kubus — kamena kocka na četiri kamene kugle, prijevoj Stara vrata (927 m nadmorske visine).



Sl. 50 — Pogled na Karlobag s Vidovca. Snimio 1957. S. Nossan, inž.

konji za silazak u Karlobag ili uspon od Karlobaga na Stara vrata služe prečacom, i to na odsjeku od Starih vrata do drugog sedla ispod vrha Ruina starom Karolinom, a od ovog sedla do Velikog zavoja dnom strme uvale kroz Lomivrat i Varičekovac, a dalje do Karlobaga starom Karolinom. Ono što je danas najkraći mogući put za pješake i konje, bilo je isto to i u prijašnjim stoljećima.

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 šticeana od neposrednih udaraca bure. Luka je služila uglavnomo 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 Karolinska cesta imala ogranak koji je silazio izravno do skladišta drva u Velikoj dragi.

II. STARA TEREZIJSKA CESTA

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 Karolinska 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.

Kada je Josip II. god. 1783. po drugi put proputovao Hrvatskim primorjem da prouči stanje i potrebe pomorske trgovine i trgovačkih puteva

koji su vodili u primorske luke, uočio je nedostatke Karolinske ceste. Vidjevši nedostatke ove ceste, izdao je nalog da se gradi nova i bolja cesta između Gospića i Karlobaga, preko Brušana i Oštarija.

Prema podacima sadržanim u arhivu porodice Vukasović i u Ličkom kalendaru za god. 1941. povjerilo je Dvorsko ratno vijeće u Beču gradnju ove nove ceste tadanjem graničarskom kapetanu Filipu Vukasoviću, kasnijem znamenitom graditelju Lujzine ceste Karlovac—Rijeka. Nova cesta je po nalogu cara Josipa II. prozvana cestom Marije Terezije.

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 kulminacije 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.

Na starim austrijskim vojnim mapama 1:75.000, zona 27. kolona XII, krivo je nazvana ova cesta na sektoru Brušane—Oštarije kao »Luisen Strasse«, dok joj je naziv na sektoru Oštarije—Karlobag ispravan.

Terezijanska se cesta može podijeliti na nizinski sektor Gospić—Brušane (11,0 km) i na brdski sektor Brušane—Oštarije—Karlobag (19,8 km).

Od Gospića (km 0,0 ; 565 m.n.m.) do Brušana (km 11,0 ; 589 m.n.m.) slijedila je Terezijanska cesta trasu stare Karolinske ceste, koja je na tom potezu prolazila kroz važnija naseljena mjesta Lički Novi (km 5,5 ; 565 m.n.m.) i Novo Selo (km 8,7 ; 570 m.n.m.). Kako se Terezijanska cesta na nizinskom odsjeku često gubi među drugim, kasnije građenim putevima, to je — slično kao kod stare Karoline — mjestimice vrlo teško sa sigurnošću identificirati bivšu trasu te ceste.

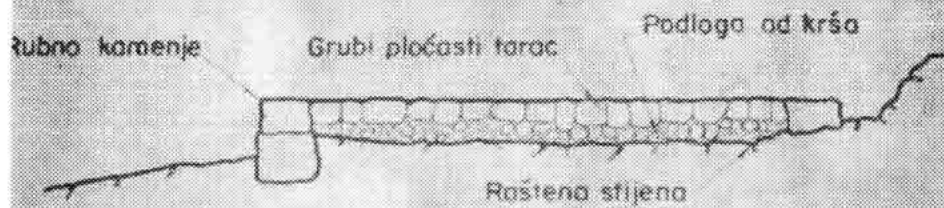
Od Brušana slijedi Terezijanska cesta ispočetka staru Karolinu do kamenog svođenog mosta preko potoka Brušanice (km 12,2 ; 595 m.n.m.), gdje prelazi na desnu stranu tog potoka i ide dalje umjerenim usponom do svođenog kamenog mosta nazvanog »Stara pila«, preko potoka Suvaje (km 13,8 ; 625 m.n.m.) gdje ulazi u dolinu nazvanu »Takalica«. Između oba spomenuta mosta poklapa se trasa Terezijanske ceste s kasnije građenom Knežićevom cestom.

Trasa ide dalje umjerenim usponom lijevom stranom doline Takalica do točke Takalica (km 16,1 ; 680 m.n.m.), gdje cesta napušta dno doline i počinje uspon na glavni hrbat velebitskog masiva koji prelazi na sedlu Veliki vrh ili vrh Takalice (km 18,1 ; 955 m.n.m.), kao sekundarnoj kulminaciji, odakle se, prešavši potok Ljubicu (km 19,1 ; 924 m.n.m.), u blagom padu spušta do Baških Oštarija (km 19,3 ; 924 m.n.m.).

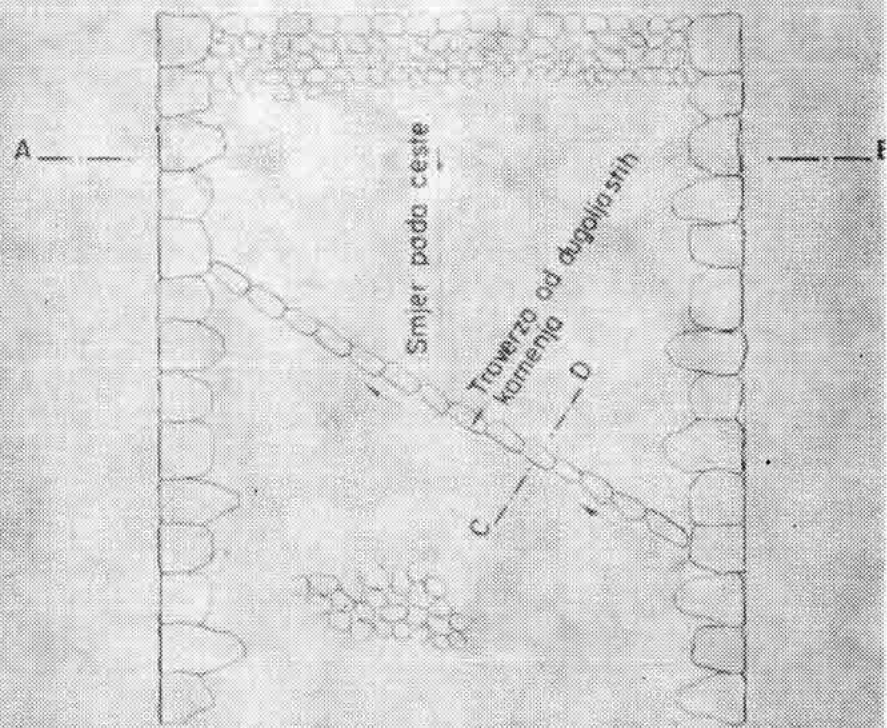
Ostavivši Oštarije, nastavlja Terezijanska cesta do današnje škole trasom postojeće Knežićeve ceste, prešavši ponovno potok Ljubicu kamenim svođenim mostom (19,8 ; 924 m.n.m.), napušta Oštarsko polje te se blagim usponom penje na sedlo Oštarsko ždrilo (km 21,1 ; 975 m.n.m.), gdje prelazi svoju glavnu kulminaciju skrećući oštro na jug.

Prešavši ovdje svoju najvišu točku spušta se stara Terezijana prema jugu kroz Ravnu dragu koju prelazi trodijelnim propustom (km 22,5 ; 700 m.n.m.), velikim serpentinama obilazi duboko ispod ceste ležeći zaselak Konjsko (og-

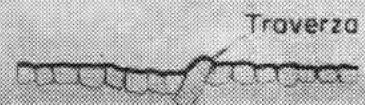
PRESJEK A - B

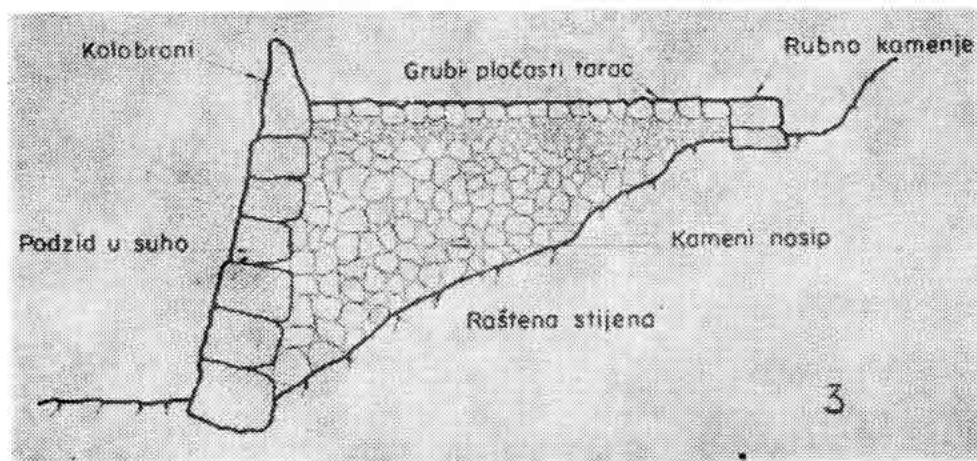


TLOCRT



PRESJEK C - D





Sl. 51 — Presjed stare ceste Karlobag — Gospić. Snimio 1957. S. Nossan, inž

ranak km 23,9 ; 650 m.n.m.) te kroz pusti krš izbija na Trubaju (km 25,1 ; 465 m.n.m.).

Dalje se cesta spušta jugozapadnom padinom brdskog masiva, obilazi na pećinastoj padini »Strmu pećinu« te prešavši kroz njezin kanjon (km 26,7 ; 250 m.n.m.) prelazi Prpića dragu (km 27,4 ; 180 m.n.m.), malim svođenim mostom, te se dalje spušta blažim padom preko Kalić-drage (km 27,9 ; 160 m.n.m.) kroz zaselak Vidovac (km 28,7 ; 150 m.n.m.) u strmi kanjon Baške drage koju prelazi kamenim svođenim mostom (km 29,6 ; 30 m.n.m.) te se na desnoj strmoj padini ove drage spušta do mora u zaljevu »Velika draga« i ulazi u Karlobag, kao i Karolinska cesta, s južne strane kraj stare župne crkve i mandrača (km 30,8 ; 1 m.n.m.).

Na sektoru Brušane—Oštarije odvaja se stara Terezijanska cesta od postojeće Knežićeve ceste kod mosta preko potoka Suvaje (»Stara pila«, km 14), te se s njom opet sjedinjuje na sedlu Veliki vrh (km 19/20) sve do Oštarija, gdje je opet napušta kod današnje škole.

Na sektoru Oštarsko Ždrilo—Karlobag siječe Terezijanska cesta postojeću Knežićevu cestu 2 puta uzastopce kod Trubaje (km 32), da se zatim potpuno odalječi. Ovdje navedeno stacioniranje odnosi se na današnju kilometražu postojeće Knežićeve ceste Gospić—Karlobag.

Dio brdskog sektora Brušane—Takalica ima blage uspone, dok se od km 16,1 cesta strmo penje na svoju sekundarnu kulminaciju na Velikom vrhu kroz gustu šumu na izvanredno strmoj sjevernoj padini doline Takalica. Tu su izvedeni visoki zasjeci u stijeni s jedne i do 5 metara visoki masivni kameni zidovi s druge strane.

Dok Karolinska cesta s Oštarskog sedla uzima direktan smjer na Karlobag preko Starih vrata, skreće Terezijanska cesta s istog sedla oštro prema jugu, te kod Trubaje izbija na veliku južnu odnosno primorsku padinu, kojom se paralelno s morskom obalom spušta do Karlobaga. Nema sumnje da je na sektoru Oštarije—Karlobag Terezijanska cesta bila manje izložena neposrednim udarcima bure, a usto je imala i nešto blaže uspone, odnosno padove

od stare Karoline. Osim toga dala je Terezijanska cesta naseljima Konjsko i Vidovac bolju vezu s Gospićem i Karlobagom.

Sirina Terezijanske ceste bila je za svoje vrijeme vrlo velika, pa je iznosila na sektoru Brušane—Oštarije 3 do 5 metara, a na sektoru Oštarije—Karlobag 4 do 6 metara, prosječno oko 5 metara, a u zavojima čak 7 metara. Maksimalni nagib na sektoru Brušane—Oštarije iznosio je 20%, a na sektoru Oštarije—Karlobag do 25%.

Terezijanska cesta imala je teško masivno rubno kamenje za osiguranje i stabilizaciju kolnika, te kolobrane na udaljenost prosječno od 8 do 10 metara, od kojih je samo nekoliko komada u vrlo oštećenom stanju još preostalo.

Na odsjeku Trubaja—Karlobag bili su naknadno izvedeni parapetni zidovi visine oko 70 cm radi veće sigurnosti vozila.

Potporni zidovi i podzidi bili su izvedeni od teškog masivnog djelomično obrađenog kamenja, a dosizali su visinu do 6 metara, izvedeni potpuno u suho.

Naročito teških potpornih zidova ima izvedenih na silazu ceste od Vidovca u Bašku dragu, kao i u samoj Baškoj dragi, gdje trasa prolazi vrlo strmim kamenim stijenama. Na sektoru od svođenog mosta u Baškoj dragi do mora trebalo je čak izvesti teški potporni zid s dvostrukim pojačanjem. Nažalost, svi se ti zidovi nalaze u ruševnom stanju ili su se već srušili.

Na nizinskom odsjeku Gospić—Brušane prelazila je Terezijanska cesta mostom potok Novčicu između Gospića i Ličkog Novog.

Na sektoru Brušane—Oštarije prešla je kamenim mostom potok Brušanicu (km 12,2), potok Suvaju (km 13,8) i potok Ljubicu (km 19,1; 924 m.n.m.). Ti stari mostovi nisu ušćuvani jer je kasnije Knežić sagradio nove pošto je trasa njegove ceste na istim mjestima prelazila navedene potoke.

Na sektoru Oštarije—Karlobag prelazila je Terezijanska cesta potok Ljubicu po drugi put (km 19,8) kamenim svođenim mostom, koji je kasnije Knežić nadomjestio novim objektom.

Na silazu trase od Oštarskog ždrila prema Karlobagu prelazi cesta Ravnu dragu zanimljivim trodijelnim propustom (km 22,5), Prpića dragu (km 27,4) svođenim danas već porušenim kamenim mostom raspona približno 2 metra i kanjon Baške drage (km 29,6) svođenim kamenim danas djelomično porušenim mostom raspona približno 4 metra. Današnje stanje tih objekata može se dobro razabrati na priloženim fotografskim snimkama. Nedavnom je gradnjom šumske ceste trodijelni propust u Ravnoj dragi, koji predstavlja rijedak spomenik te vrste, djelomično porušen.

Kao i stara Karolina, tako je i Terezijanska cesta od Brušana do Karlobaga bila taracana plosnatim ili zaobljenim kamenom, položenim na posebno pripremljenoj podlozi, čime se postiglo znatno olakšanje kolnog prometa na razmjerno velikim strminama. Od tog pomno i vrlo solidno izvedenog taraca preostali su samo još neznatni ostaci od nekoliko kvadratnih metara na sektoru Suvaja—Veliki vrh, kao i na sektoru Oštarsko ždrilo—Karlobag. To su ujedno jedini rijetki svjedoci o tome da je takav solidan tarac nekada bio izveden. Stabilnost taraca bila je osigurana teškim djelomično obrađenim i masivnim rubnim kamenjem.

Kao i kod stare Karoline, tako su i na Terezijanskoj cesti za brzu odvodnju oborinskih voda s kolnika služile kamene traverze, položene u izvjesnim razmacima koso preko kolnika, a sastavljene od djelomično obra-

đenih i izabраниh dugoljastih i nešto bolje fundiranih kamena. Na uzbrdnoj strani takve traverze bio je izveden plitki rigol za lakši odvod vode, a sama traverza virila je iznad taraca nekoliko centimetara tako da nisu pravile naročitu smetnju prometu na cesti.

Čini se da je izvedba takvih dijagonalnih kamenih traverza na strmijim padinama puteva bila u XVIII. vijeku općenito usvojen princip građenja planinskih cesta u ovim krajevima, jer su ostaci sličnih traverza pronađeni i na staroj Struppijevoj Jozefinskoj cesti Karlovac—Senj, građenoj od 1775. do 1779.



Sl. 52 — Propusti za oborinske vode na staroj cesti, podno Starih vrata. Snimio 1957. S. Nossan, inž.

Kod manjih potočića, iako nije bilo dovoljno konstruktivne visine na raspoloženju, propuštala se voda izravno preko kolnika pomoću oko 2 metra širokih na cestu okomito položenih rigola, s dubinom u sredini od 10 do 15 cm. Rubovi rigola bili su pojačani dvostrukim redom kamenih traverza. Blaga udubina prema obim krajevima izdignutog rigola omogućila je nesmetan prijelaz vozilima. Ostaci takvih širokih rigola pronađeni su na potezu od Suvaje (km 13,8) do Takalice (km 16,8), dok su ostaci užih oko 50 cm širokih rigola pronađeni na sektoru od Strme pećine (km 26,7) do Prpića drage (km 27,4).

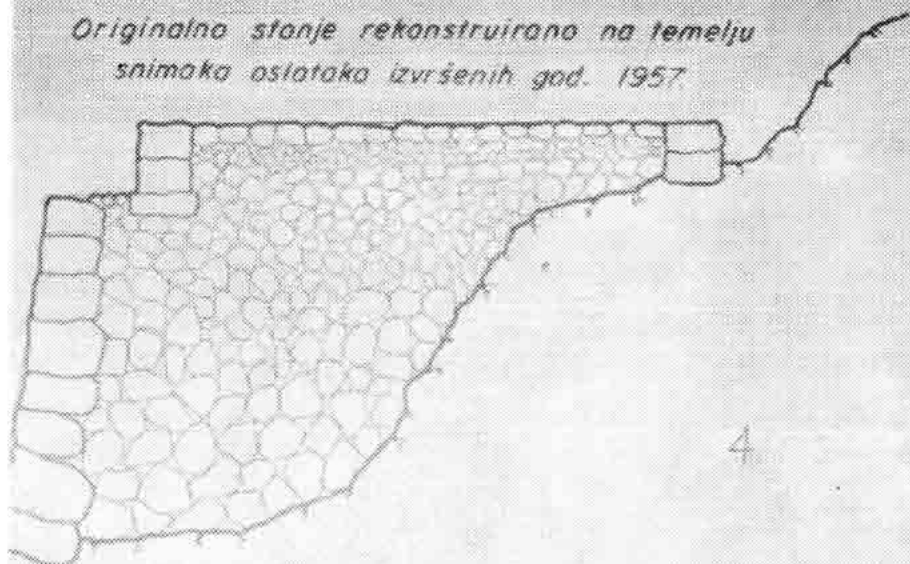
Iz ovih se podataka, utvrđenih istražnim radovima na terenu, vidi da se temeljitoj odvodnji ceste već u ono vrijeme posvetila najveća pažnja.

Na cijelom svom brdskom sektoru od Takalice (km 16,1) do Karlobaga (km 30,8) stara je Terezijanska cesta bila minirana u raštenoj pećini, no zub vremena i površinsko raspadanje stijena davno su već uništili tragove minerskih bušotina, od kojih sam pronašao samo jednu jedinu, i to na sektoru između Konjskog (km 23,9) i Trubaje (km 25,1).

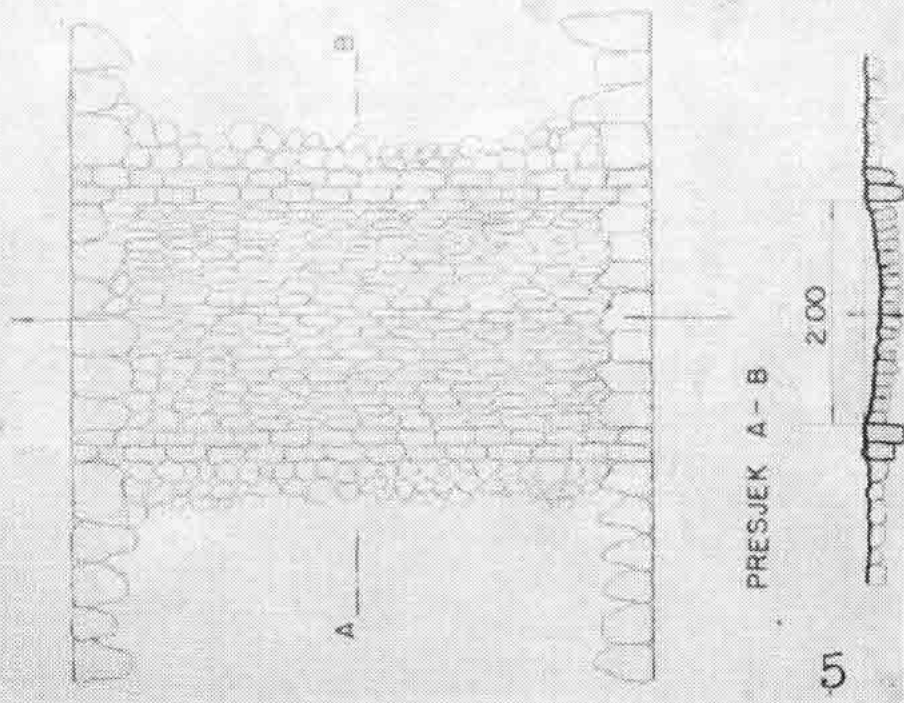
Terezijanska cesta trebala je da zamijeni nepovoljno trasiranu Karolin-sku cestu na kojoj se kolni promet vršio velikim poteškoćama radi vrlo strmih uspona i oštih krivina. Tu svoju svrhu polučila je nova cesta samo

PROFIL TEREZIJSKE CESTE IZMEĐU
TAKALICE I VEL. VRHA

*Originalno stanje rekonstruirano na temelju
snimaka ostataka izvršenih god. 1957.*



PROPUSNI RIGOL TEREZIJSKE CESTE
IZMEĐU MOSTA SUVAJE I TAKALICE



djelomično jer su nagibi, naročito na sektoru Takalica (km 16,1) — Veliki vrh (km 18,1), Oštarsko ždrilo (km 21,8) — Ravna draga (km 22,5), Konjsko (km 23,9) — Prpića draga (km 27,4) i Vidovec (km 28,7) — Baška draga (29,6), ostali još uvijek preveliki i time u znatnoj mjeri smanjivali propusnu moć ove prometnice. Time nije Karlobag još uvijek dobio zadovoljavajući cestovni spoj sa zaleđem preko Velebita.

Osim toga nije Terezijanska cesta bila valjano održavana, pa su se doskora počela javljati oštećenja prouzrokovana jakim burom i oborinskim bujičnim vodama.

Danas su ostaci Terezijanske ceste prava ruševina. Nekada savjesno i vješto izrađena kamena kaldrma, potporni zidovi, rubni kameni kolobrani i odvodnja danas su potpuno razvaljeni i raznešeni tako da je i samo hodanje i preskakivanje od kamena na kamen po toj nekada lijepoj cesti prava muka. Površni promatrač ili prolaznik ne bi nikada mogao stvoriti pravu sliku o nekadanjem izgledu tog Vukasovićeve djela.

Iako za današnje pojmove nepovoljno trasirana, ipak se možemo diviti solidnosti rada i širokogrudnosti njenih graditelja koji su toj cesti na mnogim mjestima već pred oko 180 godina dali takvu širinu koja je sigurno nadmašila potrebe tog, u ono vrijeme pustog i zabačenog kraja na Velebitu i saobraćajnih potreba tadanje karlobaške luke.

III. KNEŽIĆ — KEKIĆEVA CESTA

Kako ni Vukasovićeve 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 Knežiću, 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 graničarski natporučnik Simo Kekić, započela je gradnja sektora Gospić—Brušane—Oštarije god. 1844. i trajala je 1846.

Od Gospića (km 0,0 ; 565 m.n.m.) Knežić je skrenuo s trase Terezijanske ceste, pa je umjesto preko Ličkog Novog krenuo preko Oštire (km 5,0 ; 562 m.n.m.) do Novog Sela (km 8,0 ; 575 m.n.m.), odakle je po trasi Terezijanske ceste, s malim ispravcima, stigao do Brušana (km 11,0 ; 589 m.n.m.)

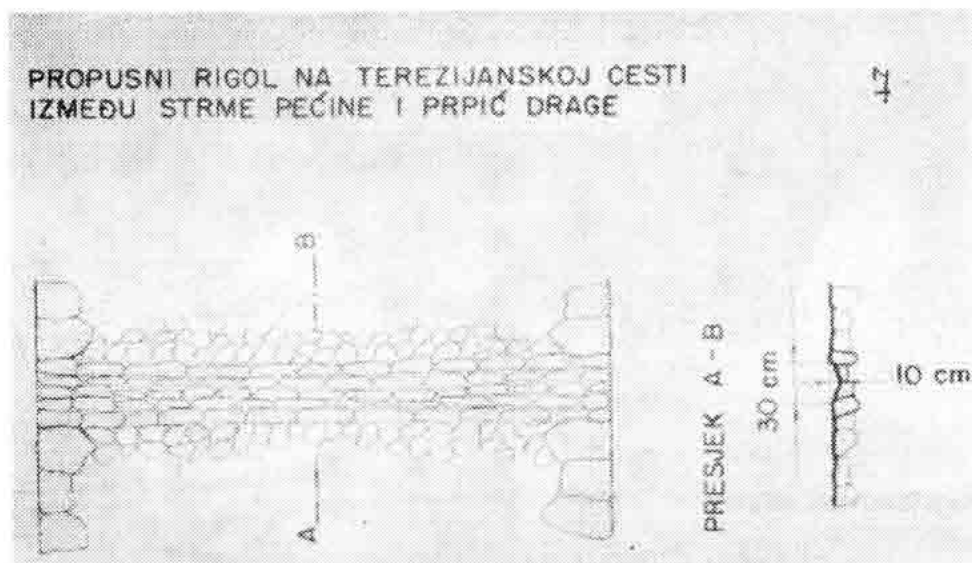
U nastavku proveo je Knežić novu cestu trasom Terezijane prešavši potok Brušanicu kamenim svođenim mostom (km 12,2 ; 595 m.n.m.) do kamenog svođenog mosta preko potoka Suvaje (km 13,8 ; 625 m.n.m.), nazvanim »Stara pila«. Ovdje se rastaju Kneživeća i Vukasovićeve trasa. Dok stara Terezijana nastavlja 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 (km 17,1 ; 835 m.n.m.) uspinje se cesta na glavnu kulminaciju Veliki vrh (km 19,0 ; 955 m.n.m.), prozvanu također »Vrh Takalica« ili »Baranov prokop«, prešavši tu glavni hrbat velebitskog planinskog masiva. Blagim pa-

dom spušta se cesta, presjekavši dva puta staru Terezijanu, na Oštarsko polje te, prešavši potok Ljubicu (km 20,1 ; 924 m.n.m.).

Prešavši potok Ljubicu po drugi put kamenim svođenim mostom (km 20,90 ; 924 m.n.m.), penje se cesta jedva primjetljivo Oštarskim poljem do Starih vrata (km 23,0 ; 927 m.n.m.), 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 (km 24,2 ; 866 m.n.m.) u dolinu Mamudovac (km 25,6 ; 810 m.n.m.) te slijedećom velikom serpentinom preko Ruine (km 26,8 ; 728 m.n.m.) i zaselka Sušnji (km 28,2 ; 620 m.n.m.) u dolinu Sušanj (km 28,9 ; 600 m.n.m.). U nastavku se cesta probija između kamenih hridina Velike Glavice i Malog Budima (km 30,0 ; 595 m.n.m.) nazvanog po narodu »Bandjera« na zapadni, odnosno jugozapadni obronak velebitskog masiva po kome se postepeno spušta do Karlobaga.

Preko Velikog Budima (km 31,0 ; 530 m.n.m.) silazi cesta južnim smjerom do Trubaje (km 32,0 ; 465 m.n.m.), 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 (km 33,3 ; 385 m.n.m.), Prpića drage (km 34,2 ; 335 m.n.m.), Kalić-drage (km 35,0 ; 295 m.n.m.) i Vuinog Pleća (km 35,8 ; 255 m.n.m.) do Drvišice (km 36,6 ; 210 m.n.m.), gdje oštro zaokreće južnim smjerom prema Vidovcu (km 37,4 ; 160 m.n.m.) te se ponovnim oštrim zavojem prema sjeveru spušta u kanjon Baške drage (km 38,7 ; 90 m.n.m.), koji prelazi svođenim kamenim mostom, te preko Baškog Dolca (km 39,4 ; 50 m.n.m.) ponovnim zaokretom prema jugu ulazi sa sjeverne strane na obalu u Karlobagu (km 40,7 ; 1 m.n.m.).



Sl. 53 — Presjek rigola na staroj cesti. Snimio 1957. S. Nossan, inž.

Odsjek Gospić—Trubaja građen je pod zajedničkom upravom Knežića i Kekića, a preostali sektor Trubaja—Karlobag, nakon Knežićeve smrti mjeseca 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«.

Kao što ranije građene Knežićeve ceste sv. Rok—Mali Halan—Obrovac i Karlovac—Senj, tako je i ova posljednja Knežićeva cesta predstavljala u svoje vrijeme remek-djelo te vrste.

Razmotrivši uzdužni profil ceste, vidi se da je Knežić odabrao duge, jednolične i blage nagibe, koji ne prekoračuju maksimalnu vrijednost od 5%, pa je — prema tome — već pred više od stotinu godina ostao u granicama, koje vrijeme još i danas. Minimalna širina ceste iznosi na malobrojnim uzanim odsjecima 3,50 do 4,00 metara, dok većinom iznosi 5 do 6 metara. Zavoji su na mnogim mjestima kasnije nešto proširivani.

Potporni zidovi izvedeni su od pravilno obrađenih teških polutesanih kamena, koji mjestimice dosižu dimenzije blokova. Svi su zidovi izvedeni u suho te se do danas drže nevjerojatnom stabilnošću i pravilnošću.

Kolnik je zarubljen teškim masivnim rubnim kamenjem koji se pokazao izvanredno pogodnim za stabilizaciju kolnika. Na mnogim mjestima je ovo rubno kamenje, i bez naročitog održavanja, sačuvano do danas u svom prvobitnom stanju. Cesta je imala prvobitno samo kamene kolobrane, dok su parapetni zidovi građeni kasnije.

Na brzu i uspješnu odvodnju ceste polagao je Knežić najveću važnost, što dokazuju obilno dimenzionirani cestovni rigoli i vodolovna grla, kao i masivno građeni propusti.

Od objekata treba spomenuti kameni svođeni most preko potoka Bogdanice u Gospiću, te već prije navedene mostove preko Brušaniće, Suvaje i Ljubice, kao i Kekićev svođeni most raspona 8 metara u kanjonu Baške drage. Ovaj izvanredno lijepi objekat nosio je na tjemenu kamenu svoda uklesani natpis:

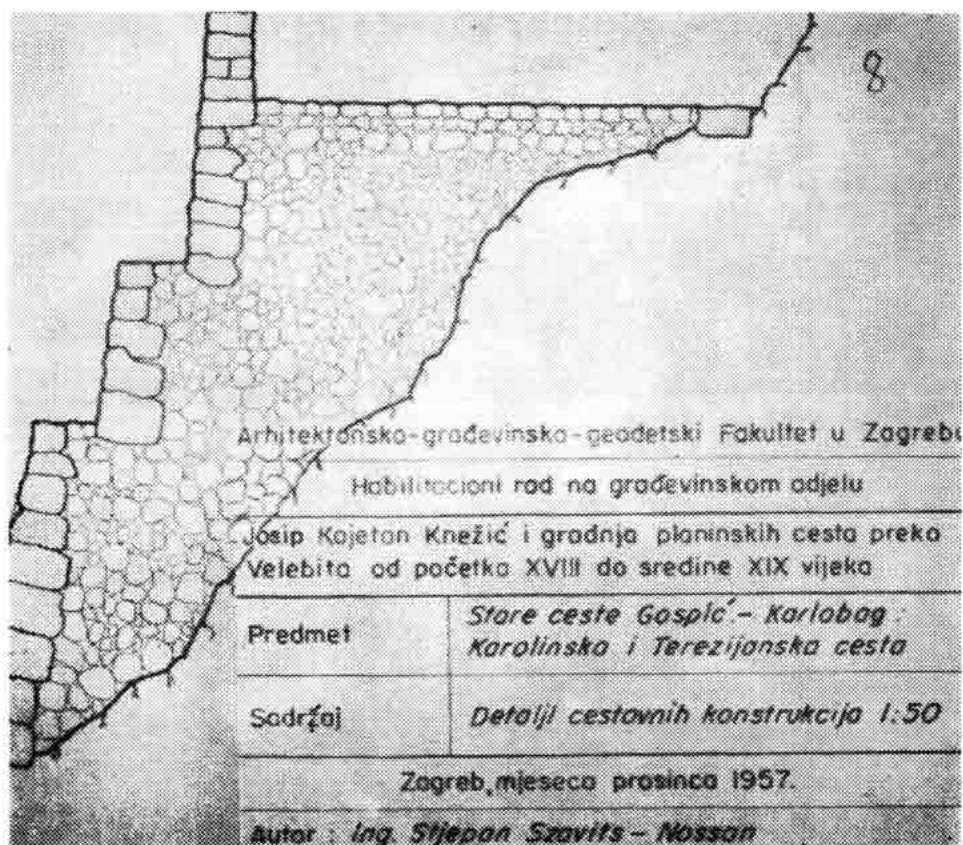
IZVEO
I
GRADIO
SIMO KEKIC
kapetan
MDCCCLI

Za vrijeme minolog rata ovaj je lijep most porušen, pa je god. 1956. građen nov sličan objekat koji na tjemenu kamenu svoda nosi oznaku godine »1956«, ali po vanjštini ne dosiže ljepotu Kekićevog starog mosta.

Na izvoru potoka Ljubice u Baškim Oštarijama postavio je Knežić lijepu fontanu od klesanog kamena u obliku niskog obeliska sa slijedećim natpisima:

a) na sjevernoj strani:

FERDINANDUS I
AUSTR: IMP:
MDCCCXLV



b) na istočnoj strani:

Ferdinand I
Kaiser von Ostr:
1845

c) na zapadnoj strani:

FERDINAND I
CESSAR AUSTR:
MDCCCXLV

a) oko izljeva fontane:

Per Cajetanum Knesich
supr. vig. praefectum

Fontana je i njena okolina danas zapuštena i zamočvarena, premda daje izvanrednu ukusnu, svježu i zdravu planinsku pitku vodu.

I na tom objektu pokazao se Knežić kao naročit esteta koji je svojim objektima dao klasične forme.

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 slijedeće u kamen uklesane natpise:

a) na sjevernoj strani:

FERDINANDUS I
AUSTRIAE IMPER:
MDCCCXLVI

b) na istočnoj i zapadnoj strani:

Der Culminations — Punct des neuen Carlopaganer Strassenzuges an der südlichen Crete des Wel-lebit Gebirges bei Stara Wrata ist über der adriatischen Meeresfläche 2740 Wiener Fusz erhaben

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

Na 34/35 km nalazi se u stijenu uklesana spomen-ploča dimenzije 55x70 cm na dovršenju ceste. Postavio ju je kapetan Simo Kekić s natpisom:

GODINE
MDCCL
SAGRAĐENA

Ovu spomen-ploču zove narod »pisana ploča« ili također »figurica«. Ploča i natpis su do danas savršeno sačuvani, pa je Kekić ispravno odabrao kamenu stijenu, koju je držao trajnom i dovoljno otpornom protiv razornog djelovanja atmosferilija. Cesta je do Karlobaga stvarno dovršena god. 1851., sudeći po natpisu na tjemenu svodnom kamenu prvobitnog Kekićeva mosta preko kanjona Baške drage.

Kao svi građevni radovi Knežićevi i njegova bliskog saradnika Kekića, tako se i ovo posljednje Knežić—Kekićevo djelo odlikuje promišljenom trasom i solidnošću izvedbe. Naročito su teški bili odsjeci na usponu od Takalice na Veliki vrh po pećinastom obronku Crnih greda, zatim prolaz oko »Bandjere« te silazak ceste od Trublje do Karlobaga, po pustim strmim pećinama gologa krša.

Iz preostalih tragova minerskih bušotina vidi se da su imale dvije veličine promjera: veće bušotine imale su promjer od približno 50 mm, a manje promjer od približno 26 mm. Maksimalna visina potpornih zidova na odsjeku Brušane—Oštarije—Karlobag doseže približno 10 metara, zidovi su građeni od masivnih teških blokova u suho i drže se još i danas — dakle nakon više od stotinu godina — besprijekomo. Lijepi kamenom zidani objekti nalaze se: ispod Starih vrata, ispod Mamudovca, iznad Sušnja, u Prpića dragi i u Baškoj dragi.

Gradnja i uprava ceste bila je uzorno organizirana. Iz još preostalih nekoliko komada originalnih nacрта je vidljivo da su sve izmjere, planovi,

dokaznice mjera, obračuni itd. bili izrađeni nevjerojatnom preciznošću i kaligrafirani. O svim građevnim troškovima vodila se točna evidencija. Građevna uprava bila je, već prema napretku radova, smještena u Brušanima, Oštarijama i Karlobagu, kamo su se sve pisane i crtače potprepštine morale dobavljati čak iz dalekog Beča.

Cestą Gospić—Brušane—Baške Oštarije—Karlobag, posljednje Knežićevo a najznačajnije Kekićevo djelo, dostojan je završni kamen u životnom radu ovih dvaju zaslužnih muževa i inženjera.



Sl. 54 — Slika generala Antuna Mollynarija.

Arhitektonsko-grodevinsko-geodetski fakultet u Zagrebu	
Habilitacioni rad na grodevinskom odjelu	
Josip Kojetan-knežić i gradnja planinskih cesta preko Velebita od početka XVIII do sredine XIX vijeka	
Predmet	Stare ceste Gospić - Karlobag sektor Baške Oštarije - Karlobag
Sadržaj	Položajni nacrt 1:15.000
Zagreb, mjesec prosinca 1957	
Autor: Ing. Stjepan Szavits - Nossan	

Položajni nacrt konstruiran na temelju planova mjera Knežica i Kapelana Kekića iz godina 1841 - 1851 u mjerilu 1:7200 i snimka autora na terenu god 1957

