

građa koja se pripisuje Šimi Starčeviću. Ona sadrži stotine stranica jezikoslovnih i vjerskih tekstova koji pokazuju Starčevićovu aktivnost i u kasnom životnom razdoblju. U poglavlju "Rukopisna ostavština Šime Starčevića" autorice donose informacije o pronađenim rukopisima. Radi se o dva omota s naslovima *Jezikoslovna djela* (u devet svezaka) i *Vjerska djela* (u sedam svezaka). Donesen je opis i opseg građe (A1 - A9 i B1 - B7), sadržaj, grafija i jezične činjenice. Od izuzetne je važnosti upravo i podatak o postojanju još jedne hrvatske gramatike (svezak A7 u *Jezikoslovnim djelima*), pa se moramo složiti s autoricama kada kažu da "predstoje detaljne analize ove rukopisne hrvatske gramatike i objavljenih Starčevićevih gramatika i jezikoslovnih članaka te njihovih suodnosa, i to ne samo opisa ustrojstva nego i više autorova konceptijskoga modela" (str. 167).

Posljednja tematska cjelina u knjizi, "Šime Starčević - dva stoljeća poslije", svojevrsna je ocjena ili pogled na kulturno-povijesno-jezičnu dimenziju Starčevićeva rada. Šime Starčević predstavlja osobu koja je bila ispred svog vremena. Borbe s neistomišljenicima rezultirale su njegovim prešućivanjem, odnosno zaboravom dugim gotovo dva stoljeća.

Kako se tvrdi, "Šime Starčević je zadužio hrvatsko jezikoslovlje, dao doprinos hrvatskoj vjersko-didaktičkoj i propovjedničkoj prozi, pokazao potrebu stalnoga vrednovanja priručničke literature te postao značajni čimbenik nacionalnoga i kulturnoga identiteta" (str. 198).

Knjiga *Šime Starčević od riči do ričoslovja* Diane Stolac i Vesne Grahovac-Pražić vrijedan je doprinos hrvatskoj znanstvenoj stvarnosti. Vjerujemo da je iz svega rečenog razvidno da će ova knjiga biti nezaobilazna filolozima, ali i svima koji se zanimaju za povijest hrvatskog jezika, odnosno za hrvatski jezik uopće. Stoga autoricama i izdavaču na kraju valja čestitati na ovom vrijednom izdanju.

Marijana Tomelić Ćurlin

Petar Feletar, *Hrvatske povijesne ceste Karolina, Jozefina i Lujzijana*. Zagreb - Samobor: Meridijani, 2016, 344 str.

Ova knjiga govori o povijesnim cestama koje su izgrađene preko hrvatskog gorskog praga. Riječ je o najvažnijem i najpovoljnijem prijelazu između sjeverne Hrvatske i Jadrana, preko kojega se ostvaruje kontakt jadransko-sredozemnog i panonskog prostora. U tu svrhu je Petar Feletar, autor ove opsežne monografije bogate ilustracijama i kartama, istražio brojne povijesne dokumente, kao što su autentične projektne dokumentacije povijesnih cesta, zemljovidi, vedute, crteži i skice, te fotografije iz 19. stoljeća i novijeg razdoblja, proučio rekonstrukcije i dogradnje povijesnih cestovnih prometnica, analizirao stanje i vrednovao svu postojeću povijesnu građu o planiranju, tijekom izgradnje, eksploataciji i ekonomskoj korisnosti ne samo svake pojedine povijesne makadamske ceste hrvatskog gorskog praga, nego i cjelokupne cestovne mreže koju su činile Karolinska, Jozefinska i Lujzijanska cesta, povezujući hrvatski sjever s Jadranom, kao i njihove utjecaje na transformaciju i valorizaciju hrvatskog gorskog praga. Autor je također proučio veoma opsežnu literaturu o spomenutim cestovnim prometnicama, u kojoj su neki radovi bili specijalističke naravi, a neki su nastali u okviru različitih pregleda opće hrvatske povijesti.

Hrvatska je relativno skromne površine i kao kontaktna zemlja četiriju geografskih regija ima samo dva prometna smjera. Jedan je longitudinalni, koji se pruža od zapadne Europe prema istoku odnosno Maloj Aziji, a drugi je transverzalni, koji se s Baltičkog mora spušta na Jadran. Transverzalni smjer od mnogo je većeg gospodarskog interesa za prostor Hrvatske nego longitudinalni. Budući da je Hrvatska do 1991. godine bila sastavni dio različitih političkih tvorevina, hrvatska prometna mreža planirala se i razvijala u skladu s gradovima Bečom, Peštom i Beogradom. Suvremena autocesta Karlovac - Rijeka (A6) revalorizirala je smjer preko hrvatskog gorskog praga, potvrđujući da je jadranska prometna orijentacija Hrvatske ujedno i temeljna gospodarska orijentacija hrvatske države.

U povijesnom pregledu cestovnih komunikacija na hrvatskom području koje su prethodile prometnoj mreži preko hrvatskog brdskog praga

autor polazi od antičkih prometnih veza, koje su bile intenzivne već u prvim stoljećima prije Krista. Za Jantarski put, koji se s većim brojem kraljica spuštao od Baltika prema Francuskoj, Italiji i Panoniji, nije potvrđeno je li se spuštao i prema Jadranu. Rimljani su trasirali svoje ceste uz tokove rijeka i na tim komunikacijama imali primjereno organiziran promet. U ranom srednjem vijeku, koji karakterizira državno-politička konsolidacija hrvatskog korpusa, prometne veze zaobilazile su također hrvatski brdski prag zbog ograničenih tehničkih mogućnosti i tekle uglavnom obalom, kako ističe autor. U kasnom srednjem vijeku *Via magna* je povezivala Hrvatsku sa Stolnim Biogradom. Za povezivanje Slavonije, Hrvatske i Dalmacije najvažniji smjer *Via magna* išao je preko Knina i dalje do Zadra, Splita i Dubrovnika. Rani novi vijek u znaku je stalnih ratovanja s Osmanlijama i smanjenja hrvatskog teritorija. Na tadašnji gospodarski život Hrvatske utjecala je u značajnoj mjeri Vojna krajina pod izravnom upravom carskih vlasti još od 15. stoljeća. Uspirkos opasnostima od Osmanlija, karavanski put funkcionirao je preko hrvatskog brdskog praga. Autor naglašava da su u prometu osobito bili aktivni posjedi Frankopana i Zrinskih. Tim smjerom prolazio je i vojni poštohod. Oslobodilački ratovi, koji su imali za cilj protjerivanje Osmanlija s hrvatsko-ugarskih prostora, te merkantilistička razvojna politika bečkog dvora dovede do povezivanja i gradnje cesta preko hrvatskog gorskog praga. Najznačajnije ceste u pogledu povezivanja hrvatskog sjevera s morem bile su Karolinska cesta (*Via Carolina Augusta*), građena u razdoblju od 1726. do 1736. godine, zatim Jozefinska cesta (*Via Josephina*) koja je građena od 1765. do 1779. godine i Lujzijanska cesta (*Via Ludovicea*) konstruirana u razdoblju od 1803. do 1811. godine. U sustavu cesta spomenute politike prva je bila Karolina, koja je po kralju Karlu VI. dobila ime *Via Carolina Augusta*. Taj iznimno skup projekt bio je djelomično dovršen 1727. godine. Cesta je prolazila vrlo teškim terenom, klancima, udolinama i prijevojima, penjući se na planine (1.000 m). Pored toga, imala je brojne graditeljske nedostatke, jer su tu teško postavljenu trasu pratili neriješeni problemi odvodnje i snježnih oborina. Uloga Karoline je, ističe autor,

bila da spoji panonske ceste s jadranskim lukama, Rijekom, Bakrom i Kraljevicom. Projektant tog iznimnog pothvata bio je glavni kraljevski inženjer Matija Antun Weiss. Prema Weissovu izvješću kralju, putovanje od Karlovca do Bakra zaprežnim kolima trajalo je tri dana, a u zimskom periodu i do 10 dana. Uz cestu su bile izgrađene i postaje, gdje su se putnici mogli odmoriti i osvježiti. Uza sve svoje nedostatke, Karolina je, drži autor, tijekom četrdeset godina svoga postojanja imala ključnu ulogu u povezivanju panonske nizine sa sjevernim Jadranom, mijenjajući gospodarsko i socijalno stanje cijelog područja, a osobito gradova Siska i Karlovca, ali i mjesta na kojima su bile postaje na trasi, te pomorskih luka Bakar i Rijeka.

Nova modernija cesta između Karlovca i Senja izgrađena je 1779. godine. Po reformatoru Josipu II. nazvana je *Via Josephina*, odnosno Jozefinska cesta. Ta trasa dobrim je dijelom slijedila rimski put od Senja prema Modrušu. Izdaci za probijanje ove ceste bili su pet puta veći od utroška za Karolinu. Prolazeći prijevojem Vratnik na Velebitu na putu prema moru, Jozefina je oživjela Senj. Glavni graditelj Jozefine bio je Vinko Struppi. Na ovoj cesti uvedena je i poštanska dilžansa između Beča i Senja 1786. godine. Cesta Terezijana, koju je projektirao krajiški časnik Antun Schreding 1750. godine, spajala je luku u Karlobagu i Gospić. Godine 1789. izgrađena je Nova Terezijana, koju je projektirao i gradio krajiški graditelj Filip Vukasović. Ona je uglavnom pratila raniju trasu, ali je bila znatno modernizirana i osobito je pogodovala ekonomskom razvitku Gospića. Karolina, Jozefina i Terezijana činile su makadamsku putnu mrežu kojom se putovalo zaprežnim kolima, a na taj način prevozile su se i značajnije količine tereta. Potkraj 18. stoljeća modernizirano je nekoliko makadamskih cesta od Karlovca prema Lici i Dalmaciji, među kojima je značajnija Dalmatinska cesta prema Kninu, izgrađena 1789. Za sve te prometnice autor je konzultirao originalne projekte spomenutih cesta koji se nalaze u Hrvatskom državnom arhivu u Zagrebu, Arhivu u Budimpešti i Ratnom arhivu u Beču. Važnost spomenutih prometnica jasno su otkrivala i suvremene geografske karte, koje je autor

pronašao i kojima također prati kretanje ovih cesta u prostoru, ali i njihov utjecaj na promjene koje su se slijedom njihove izgradnje zbile u vojnom, političkom i ekonomskom pogledu.

Kao važnu sastavnicu prometne mreže između hrvatskog sjevera i juga autor knjige istražio je i povijest riječnog prometa koritima Save i Kupe, kojima je u značajnoj mjeri išla trgovina solju prema unutrašnjosti, što dokumentira suvremenim grafikama, ali i kartama, projektima sanacija riječnih korita, planovima, crtežima i skicama, te ranim fotografijama na kojima su, primjerice, prikazani burlaci koji uzvodno vuku čamce za prijevoz trgovačke robe.

Lujzijansku cestu, odnosno Lujzijanu, projektirao je i gradio već spomenuti Filip Vukasović, Senjanin i kraljevski podmaršal, od 1803. do 1811. godine. To je bila jedna od najmodernijih tadašnjih europskih cesta. Njezina gradnja započela je od Rijeke, a zadnju dionicu do Karlovca završili su francuski graditelji generala Marmonta.

Sredinom 19. stoljeća grade se nove i rekonstruiraju stare ceste. Za eksploatiranje šuma Gorskog kotara izgrađena je 1874. godine Rudolfova cesta. Ime je dobila po austrijskom prijestolonasljedniku Rudolfu, a njezin projekt i izgradnju vodio je Matija Mažuranić, brat bana i pjesnika Ivana Mažuranića. Autor prati planove izgradnje i izgradnju željezničkih pruga, kao i njihov utjecaj na cestovni promet.

U poglavlju u kojem raspravlja o prostornim uvjetima izgradnje prvih hrvatskih makadamskih cesta autor donosi crteže i slike osobito zahtjevnih dionica povijesnih cesta. Među njima su spust Karolinske ceste prema Bakarskom zaljevu iz 1726. godine, spust Karolinske ceste s planine Peć prema Kraljevici, trasa Karolinske ceste s mostovima kod Vrbovskog, dio trase Karolinske ceste s mostom preko vapnenačke jaruge između Zlobina i Hreljina, natkriveni drveni most preko Dobre kod Vrbovskog, usjek Banskih vrata (*Porta Hungarica*) u kanjonu Rječine na Lujzijanskoj cesti, kao i cijela dionica Lujzijanske ceste uz kanjon Rječine, serpentine na Lujzijanskoj cesti kod Cirkula, brojni usjeci s podzidovima, kameni i drveni mostovi, kao i visoki kameni podzidovi uz Lujzijanu.

Značajno poglavlje u knjizi predstavlja valorizacija područja hrvatskog praga kojim prolaze povijesne makadamske ceste, u kojem autor razmatra kako su u prostornom i gospodarskom pogledu utjecale na razvoj područja i mjesta kojima su prošle. Trgovina žitom, koju je potaknula Karolinska cesta, uvjetovala je izgradnju žitnih magazina u Sisku i Karlovcu 1761. godine. Pokrenuta je brodogradnja u Rijeci i razvila se luka, pokrenuta tvornica papira na Sušaku, u kanjonu Rječine itd.

Pojedini dijelovi povijesnih cesta vrijedni su graditeljski spomenici barokne arhitekture u Hrvatskoj, poput znamenitog Weissova kamenog mosta preko Dobre kod Novigrada, kamenog mosta na Tounjčici u Tounju koji je 1778. gradio Vinko Struppina, a drugi kat dogradio Kajetan Knežić 1833. godine, kamenog mosta u Oštarijama na spojnoj cesti od Josipdola prema Vrbovskom, izgrađenog u razdoblju između 1803. i 1813. godine, kamenog mosta s dva polulučna otvora preko potoka Gate u središtu Brinja koji je izgradio Vinko Struppi, uređenog izvora s pojilištem za blago na postaji Sveti križ na Jozefinskoj cesti, Carskog vrela i kapelice Sv. Mihovila koje je izgradio Kajetan Knežić ispod Vratnika, skulptura rimskih vojnika na mostu preko Tounjčice u Tounju itd. Autor knjige donosi fotografije obeliskâ postavljenih uz povijesne ceste i sačuvane miljokaze na Lujzijanskoj cesti, podzide od tesanog kamena, ukrasne kolobrane i različite građevine koje su bile u funkciji cestovne drevne prometne mreže preko hrvatskog brdskog praga. Autor je također istražio i analizirao vrlo obimnu građu o graditeljima spomenutih povijesnih cesta.

Petar Feletar je vrlo sugestivno i argumentirano, služeći se različitim i brojnim povijesnim izvorima i literaturom, recentnim kartografskim prikazima i terenskim istraživanjem, koristeći i georeferencirani video u svrhu suvremene turističke valorizacije, protumačio ulogu hrvatskog gorskog praga u našoj povijesti, ali i značenje koje u prometnom povezivanju taj prostor ima sve do današnjeg dana i ostvario je izuzetno djelo na području hrvatske prometne povijesti.

Slavica Stojan