

CESTE KARLOVAC — SENJ OD NAJSTARIJIH VREMENA DO SREDINE XIX STOLJEĆA

Grad Senj leži na istaknutoj lokaciji koja je po svom geografskom položaju već od prastarih i prethistoričkih vremena bila predestinirana za ljudsko naselje i prometno čvorište.

Podno Vratnika, najnižeg prijevoja preko planinskog lanca koji dijeli Jadransko more od unutrašnjosti (700 m n. m.) a preko kojega su od pamtivijeka prolazili stari trgovački i vojnički putevi, koji su nutrašnjost zemlje, sve tamo do Kupe, Save i Dunava vezivale sa Jadranskim, a preko toga i sa Sredozemnim morem, na topografski pogodnom terenu na izlazu iz duboko usječene Senjske Drage, postojalo je ljudsko naselje u ilirsko, a vrlo vjerovatno već i u predilirsko doba.

Na cjelokupnoj istočnoj obali Jadrana od ušća Rječine do ušća Zrmanje ovaj je položaj bio geografski i topografski najpovoljniji za izgradnju nasobine i luke, sa najkraćom i najpovoljnijom suhozemnom vezom s unutrašnjosti.

Vremenom je značenje Senja kao naselja i luke postepeno raslo, pa već grčki geograf i astronom Klaudije Ptolomej iz Aleksandrije (oko god. 150 pr. n. e.) spominje Senj u popisu primorskih gradova Liburnije, kroz koji su već u grčko doba prolazili trgovački putevi.

Svoj najveći procvat doživio je stari Senj (Senia) u rimsko doba. Rimski pisac, geograf i enciklopedista Gaj Plinije Stariji (god. 23—79 posl. n. e.) spominje Senj među primorskim gradovima, a spominju ga razni rimski geografi i u kasnije doba.

Antoninov Itinerer spominje grad Senj na velikom putu od Akvileje (Aquileia) preko Trsata (Tersatica), Crikvenice (Ad Turres), Senja (Senia), Vratnika, Kapele i Modruša do Josipdola (Bivium?), gdje se jedan ogranak produžio sjevernim smjerom preko Tounja prema sv. Petru na Mrežnici, a drugi važniji skrenuo istočnim smjerom prema Sisku (Siscia).

Ravenatov Itinerer spominje Senj na putu koji od Ravenne vodi u Drač.

Ishodište rimskih cesta za Panoniju i Dalmaciju bila je Akvileja (Aquileia), odakle je jedna cesta išla do Trsata (Tersatica) uz more pravcem Trst (Tergesta) — Poreč (Parentium) — Pula (Pola) — Labin (Albona) — Plomin (Fianona), a druga preko Trsta izravno za Trsat.

Od Trsata išla je velika cesta preko Bakra (Raparia) do Bakarca, gdje se razdvajala na dva kraka: jedan krak prolazio je od Bakarca uz more preko Kraljevice (Volcera) i Crikvenice (Ad Turres) do Novoga, a drugi išao je

kroz Vinodol do Novoga gdje su se oba kraka sjedinila u jednu cestu do Senja.

Bakarac je bio važna postaja na tom putu jer su tamo pronađeni miljokazi iz vremena careva Florijana, Dioklecijana, Galerija i Flavije Severa. Prvonavedeni rimski miljokaz nosi natpis: *Im/perator/ Caes/ar/ M/arcus/ Annius Florianus p/ius/ f/elix/ Aug/ustus/* predstavlja veliku rijetkost, jer je car Florijan god. 276 bio samo dva mjeseca vladar.

Od Senja prelazila je rimska cesta Vratnik, pa se negdje blizu Žute Lokve ili Brloga (Avendo?) dijelila na dva smjera: prvi je išao preko Brinja (Monetium), Kapele i Modruša do Josipdola ili Čakovca (Moetulum), dok je drugi smjer krenuo kroz Liku preko Kvarta (Epidotium?) do Metka (Ausancalis?), gdje se spojio sa cestom iz smjera Udbine i Korenice, prešao zatim Velebit na Malom Halanu i Kraljičinim Vratima na visini preko 1000 m n. v.. te preko Dračevca (Clambetis?) sišao do mora. Na potezu od Malog Halana kroz Kraljičina Vrata te na silasku prema moru jasno se još vide ostaci ove ceste, njeno rubno kamenje, potporni zidovi, nasjeci u stijeni i dr. Nešto južnije od Lovinca sačuvani su ostaci karakterističnih užljebina za kotače vozila na cesti koja je dolazila iz Udbine.¹

Malo je vjerojatno da bi neka¹ rimska cesta bila išla od Senja južnim smjerom uz more do Starigrada odnosno ušća Zrmanje, kroz dosta naseljeni ali teško prohodni krš podvelebitskog obalnog područja.

Iako su podaci o rimskim cestama vrlo oskudni, naročito zbog toga što su pronađeni ostaci tih cesta vrlo rijetki, ipak se može sa sigurnošću utvrditi da je cesta, koja je u rimsko doba od Senja preko Vratnika vodila u unutrašnjost Hrvatske, imala veliko značenje. Prema arheološkim nalazima u selu Vratniku, blizu istoimenog planinskog prijevoza, može se zaključiti da se tamo nalazila rimska poštanska postaja, a takovih je bilo i na drugim mjestima duž navedenih rimskih cesta.



Sl. 56. — Ostaci Struppijeve (vjerojatno rimske i srednjovjekovne) ceste pod Vratnikom. Snimio S. Nossan, 1957.

Od rimske ceste, koja je preko Vratnika i Žute Lokve vodila prema Kapeli odnosno u Liku, nisu preostali gotovo nikakvi tragovi; zub vremena a vjerojatno i ljudska ruka uništila su gotovo sve. Ipak treba zabilježiti neke podatke koje bi sustavnim istraživanjem na terenu trebalo provjeriti.

Ivan Krajač zapazio je neki trag rimske ceste blizu današnjeg rasadnika kod sv. Mihovila pod Vratnikom.

Patsch spominje takve tragove između Žute Lokve i Rapainog klanca, Bach između Prokika i Melnica, dok se prema nekim drugim podacima slabi ostaci rimske ceste nalaze blizu ruševina nekadanjeg samostana sv. Nikole na sjevernoj padini Velike Kapele.

Ostaci rimskih cesta pronađeni kod Lovinca, na Malom Halanu i na Kraljičinim vratima svjedoče o izvanrednoj građevno-tehničkoj savršenosti rimske cestogradnje, pa bi ih trebalo stručno snimiti i sustavno proučiti.

Sporadični i gotovo posve propali ostaci rimskih cesta u hrvatskom kršu pokazuju da su te ceste bile vrlo solidno u kamenu građene i brižljivo održavane.

Na rimskim miljokazima bilo je obično zabilježeno, kada je cesta ili koji objekat građen ili popravljen. Vodotoci su bili često presvođeni mostovima od klesanog kamena.

Itinereri su bili izraženi u rimskim miljama, čija je duljina iznosila 1482 metra.²

Propašću Rimskog imperija zapuštene su i propale odlične ceste tog carstva, pa prema tome i one stare komunikacije koje su Senj vezivale sa zaleđem, kao i one uz more prema Rijeci. Međutim, važnost Senja kao najbliže točke na more ostala je i kasnije u posve promijenjenim prilikama.

Kroz cijeli srednji vijek, pa do druge polovine XVIII stoljeća, postojao je stari trgovački put koji je od Zagreba odnosno Karlovca preko Modruša, Kapele i Vratnika vodio u Senj. Taj je put bio loš i neprohodan za kola, pa se roba prenosila mulama i konjima, dok su putnici jašili. Ovaj se put spominje već u XIII stoljeću pod imenom »via regis«, »via publica«, »via magna« i sl.

Ovaj je put od Zagreba, prešavši Savu brodom, prosljedio preko Stupnika na Jasku te kroz Draganičku šumu do Dubovca, gdje se dijelio na dva smjera.

Put za Senj išao je od Dubovca dolinom Mrežnice, prešao zatim blizu Zvečaja u dolinu Dobre kod Lipe, te vodio dalje preko Tounja i Skradničkog sedla do Hreljina na ogulinskom polju, a odanle preko Modruša, Velike Kapele i Vratnika na Senj.

Točnijih podataka o trasi tih puteva nemamo jer u ono doba još nije bilo nikakvih mapa, a osim toga nisu ovi putevi bili pravilno građeni, već su imali obilježje poljskih ili seoskih staza, a često puta su i mijenjali svoj smjer ili trasu: u kišno i zimsko doba bili su na dugim potezima neprohodni.

Trgovina i promet oživjeli su ponovo za vrijeme krčkih knezova Frankopana. Ugovori što su ih oni sklopili sa Venecijom i drugim dalmatinskim gradovima, a koji su pružili razne povlastice mletačkim trgovcima, kao i uredbe o trgovanju u Senju, Vratniku, Brinju i Modrušu, dokazuju da se u to vrijeme odvijao živahan trgovački promet na starom putu između Senja i Modruša. Da je ovaj put imao i znatno međunarodno značenje, pokazuje okolnost da su njime u više navrata prolazile kraljevske povorke i visoka izaslanstva iz dalekih zemalja.

Kako je put pješke ili na konju preko strmina Velike Kapele, koja se u ono vrijeme zvala »Gvozd«, bio vrlo mukotrpan pa i opasan, podigao je Ivan V. Frankopan oko g. 1400. na šumovitoj sjevernoj padini Velike Kapele uz stari put pavlinski samostan sv. Nikole sa crkvom. Taj je samostan kroz stoljeća služio kao sklonište putnicima i tzv. turmarima koji su gonili natovarene konje i mule. U starim hrvatskim spisima i ispravama taj se samostan zove »Sv. Mikula na Gvozdi«, a postojao je više ili manje do reformi Josipa II, kada je dokinut.

Na slici grada Modruša s početka XVII stoljeća, koji je izradio carski vojni inženjer Ivan Pieroni a kasnije precrtao carski inženjer Martin Stier,³ vidi se stari put koji je išao podno grada Modruša, te se pod brdom Kocelj dijelio u dva kraka: jedan je krenuo južno prema samostanu sv. Nikole i na vrh Kapele, a drugi istočnim smjerom prema Donjem Modrušu i Plaškom.

Na nekom drugom nacrtu Martina Stiera iz polovine XVII stoljeća vidi se stari put koji se kod grada Zvečaja spuštao u dolinu Mrežnice. To je bio dio trgovačkog puta koji je od Karlovca preko Generalskog stola, Čakovca, Modruša, Kapele, Jezerana, Brinja i Vratnika išao na Senj.⁴

Poslije frankopanskih vremena i pod utjecajem stalne turske opasnosti nastao je opet zastoj u trgovini i prometu na ovom starom putu, koji je postao sve više zapušten i koncem XVII stoljeća gotovo neprohodan.

Ovaj put nije nastao građevnim radovima nego se pretežno razvio iz primitivne brdske staze koja je planinskim terenom išla uzduž i poprijeko, obično vrlo velikim strminama prolazeći kroz pojedina naselja i zaselke.

Na tom putu nije bilo ni nasipa ni usjeka, ni potpornih zidova, a jedini primitivni objekti bili su duboko u kotlini položeni stari niski kameni most preko Tounjčice kod Zdenca, te kameni most preko potoka Radetića u Brinju, koji se spominju u starim spisima.

Ovaj stari trgovački i jahaći put, sišavši sa Vratnika kroz Senjsku dragu, ulazio je u grad Senj kroz tzv. »Gornja vrata«, uzani otvor u gradskim zidinama uz južni dio Kaštela, kraj tzv. »Filipove Kule«.⁵

Kada su na prijelomu XVII i XVIII stoljeća hrvatske zemlje oslobođene turskog jarma i osmanlijska opasnost prestala, polako su opet oživjeli trgovina i promet po zapuštenim i gotovo potpuno propalim putevima.

Tuska okupacija i dugogodišnji ratovi osiromašili su države i narode, pa je trebalo novim putevima i organizacijom prometa i trgovine podići narodno gospodarstvo i stvoriti nove temelje ekonomskog blagostanja.

Tako je oživjela i trgovina Senja sa zaleđem, pa trgovački promet — iako uz velike poteškoće — počeo po starom strmom i zapuštenom putu nanovo razvijati. Trgovačka roba prenosila se u oba smjera pomoću nekoliko stotina konja. Put na konju od Karlovca do Senja ili obratno trajao je 20 do 24 sata, a prijenos trgovačke robe konjima u svakom smjeru najmanje 5 do 7 dana u ovisnosti o vremenskim prilikama. Loše stanje starog puta i nemogućnost čišćenja snijega u zimsko doba godine u teškim planinskim prilikama prouzročili su često prekid svakog prometa od mnogo tjedana.

Kasnije je put prema Senju na mnogim mjestima popravljen, pa se u starim mapama iz sredine XVIII stoljeća naziva »Land Strasse nach Zengg«, ali je ipak ostao u lošem stanju i za kola gotovo neprohodan.

Karlo III (VI) (1711—1740) stupivši na prijestolje energično se zauzeo za izgradnju spomenutih puteva između jadranskih luka i unutrašnjosti svo-

jih zemalja.⁶ Izgradnju boljih puteva tražio je i sve življi poštanski promet koji se u hrvatskoj Vojnoj krajini, dakle u neposrednom zaleđu grada Senja, počeo odvijati koncem XVII stoljeća.

Poštu su prenosili kuriri na konju spočetka neredovito a od godine 1701. više ili manje redovnim relacijama.

Dvorsko ratno vijeće u Beču, kao vrhovna upravna vlast Vojne krajine, održalo je već 10. listopada 1716. konferenciju radi unapređenja i srušenja prometnih prilika na području Karlovačkog generalata, koji je vršio neposrednu upravnu vlast u hrvatskoj Vojnoj krajini, pa odonda to pitanje nije više bilo skinuto s dnevnog reda.

Neposredno središte napora za izgradnju cestovne mreže u hrvatskoj Vojnoj krajini, te prema tome i boljeg cestovnog spoja grada Senja s bližim i daljnjim zaleđem, bilo je Krajiško glavno zapovjedništvo u Karlovcu, koje je Josip II g. 1783. premjestio u Zagreb.

Mnogi pripadnici ovog zapovjedništva, mahom vojna lica, uložili su velike napore u tadanjim prilikama da se izgrade što bolje trgovačke ceste od Karlovca prema Rijeci, Senju, Karlobagu, pa i preko Malog Halana na Obrovac. Kod toga treba naročito spomenuti zasluge Krajiškog građevnog ravnateljstva pri ličkoj regimenti sa sjedištem u Gospiću, osobito za izgradnju cesta Gospić—Karlobag i Stara pošta—Mali Halan—Obrovac.

Nebrojene precizno izrađene mape i karte raznih područja Karlovačkog generalata i grada Senja iz XVIII i prve polovine XIX stoljeća sačuvane u Arhivu SR Hrvatske i u brojnim bečkim arhivima, nose potpise svojih autora, krajiških časnika i podčasnika, većinom vrijednih sinova Vojne krajine. Mogućnost izrade tako preciznih mapa, karata i projekata u tadanjim primitivnim prilikama danas gotovo i ne možemo predstaviti.⁷

Po nalogu princa Filipa Josipa Sachsen-Hildburghausena, koji je zapovijedao Karlovačkim generalatom 1744—1748, izvršeno je prvo cjelokupno i temeljito rekognosciranje terena od Karlovca preko Kapele i Vratnika do Senja, te od Brinja preko Otočca i Gospića do Karlobaga u vezi sa pripremom za gradnju ceste.

Tako snimljena i po graničarskom časniku Antunu Montanellyju crtana velika mapa, iako u deformiranom mjerilu, sadrži sva naselja i sve puteve i staze na navedenom području, pa pruža tako korisnu i prvu orijentirajuću sliku stanja prometnih puteva zatečenog oko sredine XVIII stoljeća.⁸

Nasljednici Hildburghausena na položaju zapovjednika Vojne krajine Leopold barun Scherzer (1748—1754), za čijeg je generalata s inicijativom i zalaganjem Rudolfa grofa Choteka, predsjednika Dvorskog komercijalnog vijeća u Beču građen god. 1750—1754. prvi cestovni spoj Gospića sa Karlobagom⁹ — te Benvenuto grof Petazzi (1754—1764), imadu velikih zasluga za gradnju prve trgovačke i za kola prohodne ceste od Karlovca do Senja.

Tako se već 7. listopada 1759. pod ličnim predsjedanjem generala Petazzija sastalo u Karlobagu povjerenstvo koje je zaključilo da treba što prije izgraditi novu trgovačku i poštansku cestu od Karlovca do Senja prema idejnom projektu koji je izradio inženjerski kapetan barun Antun Schernding, sa napomenom, da novu cestu treba od sv. Križa do Senja u Senjskoj Dragi položiti stranu bujice, jer na desnoj prijeti stalna opasnost od rušenja kamenih gromada sa visokih i strmih stijena.¹⁰ Idejni projekat nove ceste Karlovac—Senj ušao je time u akutnu fazu, pa se generalkomanda u Karlovcu svojski trudila da projekat što prije realizira i da osigura potrebna novčana sredstva.

Dana 1. rujna 1762. izdao je general Patazzi pukovniku Petru Vukaso-
viću u Brinju, ocu kasnijeg podmaršala Filipa Vukasovića, nalog da od Bri-
nja preko Škamnice probije put do Brloga, u očiglednoj namjeri da se osi-
gura bolji spoj Like s predviđenom novom cestom.

Na poziv generala Petazzija održana je već 27. listopada iste godine u
Karlovcu konferencija o gradnji nove ceste, kao i o predviđenim građevnim
troškovima. Kao podloga predračuna uzeta je nadnica radnika 9 novčića.
Istovremeno je zaključeno da se u Karlovcu sazovu seoski knezovi sa pod-
ručja kroz koje će prolaziti nova cesta, radi osiguranja potrebne radne snage
i zaprežnih kola, te organizacije pripremnih radova i početka gradnje.

Po nalogu generala Petazzija obavljeno je god. 1764. prvo iscrpivo reko-
gnosciranje terena između Karlovca i Senja, te ispitani najpovoljniji potez
trase.

Već 9. travnja 1765. sastalo se na poziv novog zapovjedajućeg generala
baruna Filipa Becka (1764—1768) u Karlovcu povjerenstvo koje je imalo
odrediti konačnu trasu nove trgovačke ceste na Senj.

Na temelju rezultata rekognosciranja terena iz god. 1764. usvojena je sli-
jedeća trasa: Karlovac—Švarča—Mrzlo Polje—Varoš (Dugaresa)—Sv. Petar na



MARIA TEREZIJU, (AZ. OTS. kopiratelj)

Sl. 57. — Portret carice Marije Terezije, 1740—1780.
(Arhiv Hrvatske, Zagreb).

Mrežnici—Vijenac—Novo Brdo—Dubrava—Lipovac (Generalski Stol)—Potok most na Tounjčici—Sv. Katarina (Čakovac)—Salopekselo—Modruš—Lazaret—Samostan sv. Nikole—Vrh Kapele (884 m n. m.)—Jezerane—Križpolje—Brijnje—Prokike—Mala Stubica—Vrh Grabar—Vrh Goljak—Velika Stubica—Vratnik (700 m n. m.)—Senjska Draga—Senj.

Gradnja ceste počela je god. 1765. s karlovačke strane, pa je prva dionica već god. 1766. bila izgrađena do Sv. Petra na Mrežnici u duljini od deset kilometara.

Budući je projektirana nova cesta bila od opće važnosti za kopnenu i pomorsku trgovinu cjelokupnog Primorja, pa i unutrašnjosti države, to je podmaršal barun Franjo Preis dana 30. rujna 1766. zatražio od grofa Henrika Auersperga, tada predsjednika C. kr. vrhovne trgovačke intendance u Trstu, novčana sredstva i drugu pomoć za ovaj, u ono vrijeme izvanredni građevni podhvat. Izgleda da traženje nije uspjelo, jer je cesta kasnije građena troškom Dvorskog ratnog vijeća u Beču.

Kako je početak gradnje nove ceste svakim danom bivao sve aktualnijim, to je god. 1770. poduzetni senjski trgovac i patricij Marko Suzan (Susanni)¹¹ podnio Dvorskom ratnom vijeću ponudu za gradnju ceste od Senja do Sv. Petra na Mrežnici, do kuda je već god. 1766. bila dovršena prva dionica, pod slijedećim uvjetima: 1) cestu će graditi Marko Suzan na vlastiti trošak, koji će mu se kroz razdoblje od 20 godina amortizirati ubiranjem cestovne maltarine na mitnicama u Karlovcu, na Vrh Kapele i u Senju, 2) cesta će biti građena solidno i odgovarat će potrebama redovitog kolnog i poštanskog prometa, s elementima već izvedene dionice između Karlovca i Sv. Petra na Mrežnici, 3) svi će mostovi biti izgrađeni kao kamene svodene konstrukcije, 4) potporni i zaštitni parapetni zidovi bit će izvedeni od obrađenog kamena u suho, tj. bez veznog sredstva, po običaju tadanjeg vremena, 5) stari ulaz u grad Senj bit će proširen, 6) proširit će se i neke preuske ulice unutar grada Senja koje smetaju razvoju prometa, 7) novu će cestu prozvati »Strada Maestra«. Za slučaj prihvata svoje ponude zatražio je Suzan predujam u visini od 200.000 austrijskih forinti, što je približno odgovaralo polovini predračunske građevne svote.

Kraljica Marija Terezija (1740—1780)¹² bila je sklona da se ponuda Marka Suzana uz izvjesne promjene i nadopune prihvati, ali do realiziranja te ponude ipak nije došlo jer je Dvorsko ratno vijeće dalo mišljenje da cesta treba da služi općem javnom interesu, te se prema tome ima graditi na trošak navedenog Vijeća. Tako je završila ova zanimljiva i neobično inicijativa poduzetog senjskog trgovca.

Vrijedno je zabilježiti da je isti Suzan po odobrenju Josipa II od god. 1785—1786 izgradio na vlastiti trošak cestu od Kraljevice preko Križišća i Melnica do Plasa u duljini od 7 kilometara, kojom je Kraljevica, gdje je Suzan imao velika trgovačka skladišta, dobila priključak na Karolinsku cestu građenu od Rijeke do Karlovca 1725—1736.

Građevni troškovi su kasnije Suzanu vraćeni iz državne blagajne. Kao građevni poduzetnik ovu je cestu izveo mladi Ivan Evangelista Turković (1765—1854) velikom vještinom kroz težak kraški teren. Ostaci ove, u prvoj polovini XIX stoljeća napuštene stare ceste, sa visokim potpornim zidovima i nasjecima u strmoj litici i danas su još mjestimice sačuvani, naročito nad Križišćem.¹³

Vodograđevni inženjer Maksimilijan Frémont iz Rijeke, izradio je god. 1772. idejni projekt ceste od Karlovca do Senja. Kod toga je vrijedno spomenuti da je kao alternativu silaska ceste s Vratnika predvidio devijaciju trase po južnom obronku Drage do Sv. Križa radi smanjenja nagiba. Po Struppiju kasnije od Vratnika do Sv. Križa izvedena cesta nije na žalost bila položena po ovom prijedlogu, pa je ispala tako strma da je taj sektor Vukasović god. 1787. morao preložiti po Frémontovu prijedlogu.

U jesen 1772. dobio je inženjerski potpukovnik i vrhovni građevinski ravnatelj tršćanske Intendance Vinko Struppi nalog da detaljno rekognoscira i snimi teren od Senja do Karlovca radi konačnog izbora trase nove trgovačke ceste.

U razdoblju od 28. rujna do 26. listopada prošao je Struppi s inženjerskim kadetom Humpelom teren od Senja sve do Karlovca. Na tom ga je putu pratio klesarski i minerski majstor Cachiario iz Trsta u svrhu ispitivanja kvalitete i čvrstoće stijena kroz koje će trebati minirati put. Kao pratnju imao je Struppi sa sobom šest pomoćnih radnika, šest konja, sav geodetski instrumentarij i opsežnu prtljagu. Kao vodiči kroz prašume i težak planinski teren poslužili su Struppiju stanovnici tamošnjih krajeva.



Sl. 58. — Portret cara Josipa II, 1780—1790. Njemu u čast se cesta Senj—Karlovac prozvala Josefina.

(Arhiv Hrvatske, Zagreb).

U diskusiji koja se vodila o tehničkim elementima nove ceste izjasnio se generalmajor Vela u svom izvještaju iz Otočca od 30. svibnja 1774. da širina ceste treba da bude tolika, da se dvojica natovarena kola mogu sa sigurnošću mimoići.

Dvorski tajnik Adam Giorgio nakon izvršenog inspekcionog puta po karlovačkom generalatu predložio je bečkom dvoru svojim podneskom od 14. prosinca 1774. iz Beča hitnu potrebu gradnje nove kolske trgovine i poboljšanja teškog ekonomskog stanja pučanstva Vojne krajine.¹⁴

Glavni inicijator i neposredni pokretač gradnje nove ceste od Karlovca do Senja je Josip II. Još kao nasljednik prijestolja i suregent svoje majke kraljice Marije Terezije živo se zauzimao za promicanje kopnene i pomorske trgovine te izgradnje potrebnih putova.

Prosvijetljena duha i uvjereni pristaša naprednih ideja francuskih enciklopedista uvidio je potrebu temeljitih ekonomskih i socijalnih reformi koje je kao suregent pripremao a kao vladar energično provodio.¹⁵

Već njegovi prethodnici Karlo III i Marija Terezija poduzeli su svestrane mjere za obnovu i unapređenje kopnene a napose pomorske trgovine. kao i za izgradnju naših pomorskih luka i njihovih cestovnih veza sa zaleđem.

Još kao nasljednik prijestolja poduzeo je Josip II u proljeće 1775. putovanje po hrvatskoj Vojnoj krajini i Hrvatskom primorju da se na licu mjesta uvjeri o mjerama koje bi bilo potrebno poduzeti da se pomorska trgovina što više oživi. Josip II nije žalio truda da u tu svrhu proputuje Karlovački generalat i Primorje na konju, jer ceste podesne za promet kolima od Karlovca preko Velike Kapele i Vratnika do Senja u ono vrijeme još nije bilo.

Jašući svojom pratnjom od Karlovca starim strmim putem prema Senju, okliznuo mu se konj blizu samostana Sv. Nikole podno Velike Kapele na glatkom.

Pri padu zajedno sa svojim konjem ostao je Josip II neozlijeđen, pa je na spomen tog događaja na tome mjestu u kamenu ploču na tlu uklesan bio natpis:

ARDUAE VIAE VESTIGIA
QUIBUS ANNO MDCLXXV III. MAJI
ROMANORUM IMPERATOR JOSEPHUS II
PATRIAE PATER PRIMUM VENIT¹⁶

Stigavši u Senj i uvidjevši posve nedostatne putne veze tog grada i luke sa zaleđem, izdao je Josip II nalog da se sa gradnjom nove trgovačke i poštanske ceste od Senja do Karlovca bezodvlačno započne, a upravu gradnje povierio je inženjerskom pukovniku Vinku Strupniju. Pošto je teren bio već ranije proučen i trasa nove ceste usvojena, moglo se sa gradnjom odmah započeti. Time je nastala nova era za prometni i trgovački razvitak dravnog grada pod Nehajem.¹⁷

Koliki je bio interes Josipa II za promicanje prometa i trgovine Hrvatskog primorja i Vojne krajine dokazuje okolnost da je kasnije kao vladar pod tadašnjim teškim prilikama još u dva maha proputovao Karlovačkim generalatom i Hrvatskim primorjem da se lično uvjeri o potrebama tih krajeva, kao i o uspjehu poduzetih mjera za oživljavanje kopnene i pomorske trgovine. Tako je mjeseca svibnja 1783. prošao Karolinskom cestom od Karlovca do Rijeke koju je 1725—1736 gradio inženjerski potpukovnik Matija Antun Weiss, a god. 1786. upravo dovršenom Terezijanskom cestom od Gospića do Karlobaga što ju je gradio 1782—1786. inženjerski kapetan Filip Vukasović.



Sl. 59. — Položajni nacrt grada Senja sa lukom oko 1785.

II

STRUPPIJEVA JOZEFINSKA CESTA (1775—1779)

Građevni radovi na cesti započeli su ljeti 1775. spočetka na najtežim dionicama, tj. na Velikoj Kapeli i u Senjskoj Dragi, no brzo zatim, nakon dovršenih priprema, gradilo se svim mogućim pospješenjem po cijeloj 100 km dugoj trasi.

Radi što bržeg napredovanja radova podijeljena je cijela trasa od Karlovca do Senja na pojedine građevne odsjeke podređene pojedinim cestograđevnim ravnateljstvima. Na čelu svakog ravnateljstva stajao je časnik kao cestograđevni inspektor. Građevni radovi bili su vojnički organizirani, iako se radilo pretežno civilnim radništvom uz nadnicu od prosječno 10 novčića. Za prijevoz građevnog materijala, uglavnom kamena, služila su volovska zaprežna kola uz nadnicu od prosječno 25 novčića. Na taj način došlo je siromašno krajiško pučanstvo do prijeko potrebne zarade.

Minerskim radovima znatnog opsega, koje su vršili mineri iz Furlanije, rukovodio je minerski majstor Cachiaro iz Trsta, pa je za miniranje stijena utrošeno ukupno oko 25 tona baruta. Najteži minerski radovi izvršeni su u dolini Mrežnice kod Zvečaja, kod mosta na Tounjčici, na sedlu Košare, na prijelazu preko Velike Kapele između bivšeg samostana Sv. Nikole i Jezera, između Žute Lokve i Melnica te u Senjskoj Dragi između Sv. Križa i Senja.

Na nekim mjestima između Tounjčice i Senja, gdje je nasječena stijena bila zdrava i glatka, uklesali su mineri svoje minerske znakove nevjerojatnom preciznošću, a na nekim mjestima još i carsku krunu sa inicijalima Josipa II.

Ovi minerski znakovi i danas su još vidljivi, iako od zuba vremena teško naćeti, kod nizvodne lijeve glave Josipova mosta preko Tounjčice, na odsjeku od bivšeg samostana Sv. Nikole preko Vrhha Kapele do blizu Razvale na 4 mjesta, te na silasku ceste s Vratnika u borovoj šumi iznad Gornjih Lonaca niže ostataka porušenog kamenog mosta preko potoka Pristolca. Carska kruna sa inicijalima Josipa II saćuvana je na tri mjesta između Sv. Nikole i Razvale.

O postojanju ovih minerskih znakova i inicijala Josipa II nije se ništa znalo. Jedino su već prije bili zapaženi tajnoviti znakovi u borovoj šumi nad Gornjim Lopcima, ali nitko ih nije znao tumaćiti.

Tek iscrpnim istražnim radovima na terenu u godinama 1936—1938, te 1957—1961 uspjelo je autoru detaljno izmjeriti i snimiti sve ove znakove, ustanoviti njihovu lokaciju i odrediti znaćenje.

Ovi minerski znakovi jedinstvena su pojava u historijatu gradnje naših starih planinskih cesta u hrvatskom kršu, pa su Struppijevoj staroj Jozefinskoj cesti, zajedno sa drugim njezinim znaćajkama, dali posebnu karakteristiku i visoko estetsko znaćenje.¹⁸

Na gradnji ceste bilo je zaposleno 1000 krajišnika za težaćke radove te još oko 200 minera, klesara i zidara.

Trasa Struppijeve Jozefine položena je tako da je prolazila naseljima i drugim istaknutim toćkama, slijedeći uz to približno potez nekog starog puta. U duhu onog vremena cesta je graćena na naćin da se što više moguće prilagodi topografiji terena, kako bi se izbjegli veći transporti masa, te usjeci, nasipi i umjetni objekti. Stoga je cesta imala mnogo tzv. izgubljenih padova

i vrlo strmih odsjeka, naročito na prijelazu preko Velike Kapele i na spustu s Vratnika u Senjsku Dragu. Maksimalni nagibi na navedenim sektorima dostižu mjestimice 20%, a izuzetno čak i do 30%.¹⁹

Širina Struppijeve ceste bila je vrlo različita, prosječno iznosila je oko 5 m, no bilo je duljih odsjeka širine 6 pa i 7 m; u kotlini Senjske Drage nije širina ceste prelazila 4 m radi teških terenskih uvjeta.

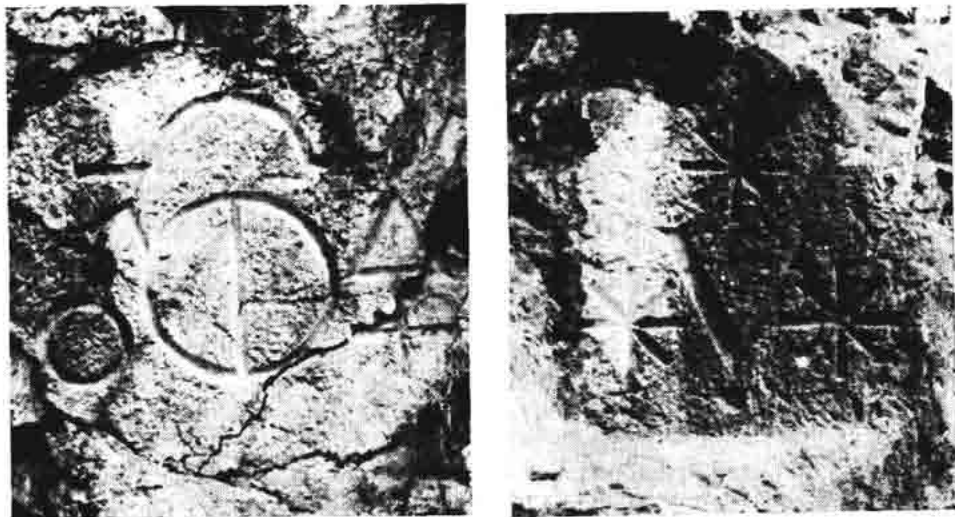
Na mnogim odsjecima građena je cesta spočetka smanjenom širinom, kako bi se promet mogao što prije otvoriti, pa je kasnije proširena na određenu mjeru. Tako je pod upravom pukovnika Pasé-a cesta na prijelazu preko Velike Kapele spočetka izvedena širinom od samo 3,50 m, pa je kasnije proširena na 5 m.

Čudno je, a i teško razumljivo, što su stare ceste u hrvatskom kršu građene tokom XVIII stoljeća sa širinom od 5 do 8 m, iako se transport robe radi velikih strmina, loše kaldrme, slabog održavanja i drugih neprilika odvijao na konjima i mulama, dakle minimalnim intenzitetom.²⁰

Struppijeva cesta izvedena je u duhu cestograđevne tehnike XVIII stoljeća vrlo solidno. Na pretežno pećinastoj podlozi terena izvedena je kamena kaldrma u obliku grubog taraca od neobrađenih plosnatih kamena. S obje strane kolovoza položene su rubne trake, tzv. kordoni, od teških masivnih kamena, koje su služile stabilizaciji gornjeg stroja ceste. Na opasnim mjestima postavljeni su kameni kolobrani.

Na strmijim odsjecima položene su koso preko kolovoza kamene traverze s užljebinom radi bržeg odvoda oborinskih voda sa ceste, kao i u svrhu stabilizacije kolovoza.

Ruševni ostaci ovakvih kamenih dijagonalnih traverza vidljivi su na prijelazu preko Velike Kapele između Sv. Nikole i Jezerana, te na silasku s Vratnika.



Sl. 60. — Minerski znakovi kod Josipova mosta na Tounjščici.
(Snimio ing. S. Nossan, 1958).

Na strmijem terenu podignuti su potporni zidovi od djelomično obrađenog kamena u suho, tj. bez veznog sredstva. Propusti izvedeni su jednostavno sa ravnom kamenom pokrovnom pločom.

Bušenje vrtača za miniranje stijena vršilo se isključivo ručnom snagom, i to nabijanjem željeznih dlijeta teškim minerskim batovima. Veliku je većinu tih bušotina zub vremena raspadanjem trošnih stijena uništio. Ipak su stijećajem prilika neke Struppijeve minerske bušotine, odnosno unutarnje kalote paljenih mina, ostale sačuvane (pomnim sam istraživanjem na terenu u godinama 1936—1938 i 1957—1959 pronašao i lokalizirao). Promjer tih bušotina iznosi 25—40 milimetara.

Ostaci tih minerskih bušotina vidljivi su, među ostalima, na silasku ceste ispod Zvečaj grada u dolini Mrežnice, na izlazu iz Bukovske Jame, kod lijeve nizvodne glave mosta preko Tounjčice, na sedlu Košare, na prijelazu preko Velike Kapele između Sv. Nikole i Razvala, na odsjeku između Žute Lokve i Dolnjih Melnica, te u Boriku iznad Gornjih Lopaca.

Na prijelazu preko Velike Kapele pronađene su 3 minerske bušotine koje ili nisu bile paljene ili nisu eksplodirale, pa su tako u cijelosti sačuvane. Jedna bušotina nađena je između prvih minerskih znakova na desnom pećinastom nasjeku iznad Sv. Nikole, a druge dvije na silasku s vrha Kapele na lijevom pećinastom nasjeku približno 8 m nizbrdo od carske krune sa inicijalima J. II.

Dobrom organizacijom rada i izvanrednim zalaganjem svih zaposlenih uspjelo je građevne radove dovršiti do kraja 1779. tj. za cigle 3 1/2 godine, što odgovara prosječnom godišnjem učinku od približno 30 km, ili 2 1/2 km mjesečno. Uvaži li se okolnost da se u zimsko doba kroz nekoliko mjeseci radi vremenskih nepogoda i visokog snijega nije uopće moglo raditi, onda je taj efekat stvarno bio znatno veći te mogao mjesečno doseći i do 5 km gotove ceste.

Ukupni građevni troškovi dosegli su iznos od približno 350.000 austrijskih forinti, a specifični građevni troškovi po kilometru gotove ceste: na odsjeku Karlovac—Josipdol 2.500 a. for. (47,15 km), Josipdol—Jezerane 4.500 a. for. (20,05 km), Jezerane—Vratnik 3.500 a. for. (24,55 km) i Vratnik—Senj 5.500 a. for. (8,25 km).²¹

Od Senja do Karlovca bila je cesta obilježena lijepo izrađenim miljokazima u obliku piramida, koji su bili smješteni idući od Senja prema Karlovcu ovako:

I	milja	(km 92,41)	pred Vratnikom
II	„	(km 84,83)	pred Žutom Lokvom
III	„	(km 77,24)	pred Brinjem
IV	„	(km 69,66)	iza Trtnja
V	„	(km 62,07)	pred vrhom Kapele
VI	„	(km 54,48)	iza Kocelja
VII	„	(km 46,90)	iza Josipdola
VIII	„	(km 39,31)	pred mostom na Tounjčici
IX	„	(km 31,73)	pred Donjim Dubravama
X	„	(km 24,14)	iza Bukovske Jame
XI	„	(km 16,56)	pred Novim Brdom
XII	„	(km 8,98)	pred Dugom Resom
XIII	„	(km 1,39)	iza Švarče

Od ovih miljokaza nijedan nije više sačuvan.

Ukupna duljina Struppijeve Jozefinske ceste iznosila je prema tadanjim mjerama 13 1/4 njemačkih («germanskih») milja ili 100 km.

Da se putnicima po staroj Jozefini olakša vremensko orijentiranje postavljene su usput na više mjesta sunčane ure.

Željezne kazaljke bile su postavljene na horizontalno odsječnim kamenim postamentima u obliku baze kaneliranog grčkog stupa, na čijoj su gornjoj horizontalnoj površini bile uklesane numeracije satova. Ti su kameni postamenti imali dolje prošireni podnožak i odgovarajući temelje.

Postamenti sunčanih ura sačuvani su danas još samo? 1) u Mrežničkim Poljcima uz rub ceste, 2) u Generalskom stolu na trgu, 3) u Jezeranama pred ulazom u školu, 4) u Brinju na lijevom (južnom) parapetu svodenog kamenog mosta preko potoka Radetića, 5) u selu Vratniku preko puta crkve (sada u Gradskom muzeju Senj). Sigurno su i na nekim drugim mjestima Struppijeve Jozefine bile smještene ovakve sunčane ure, ali su tokom vremena nestale.²²

Potez stare Jozefine može se podijeliti na nizinski sektor Karlovac Josipdol (47,15 km) i na brdski sektor Josipdol—Senj (52,85 km).

Trasa stare Jozefine počela je u Karlovcu (km 0,0 kota 112) i odvajala se od stare Karolinske ceste za Rijeku blizu zapadnog kraja šanaca tvrđave.

Južnim smjerom spočetka kroz ravan teren popela se trasa na Švarću (km 2,05 kota 130), prešla ovu terensku uzvisinu te se kod Tulić Mlina (km 3,95 kota 118) spustila u dolinu Mrežnice, kojom je prosljedila uzvodno preko Gornjeg Mrzlopolja (km 6,00 kota 120), Duge Rese (Varoš, km 8,60 kota 135), Sv. Petra na Mrežnici (km 10,10 kota 130) i Mrežničkih Poljica (km 11,10 kota 130) do Belavića (km 12,25 kota 135).



Sl. 61. Struppijev most preko potoka Radetića u Brinju sa sunčanom urom na mostu. Snimio ing. S. Nossan, 1957.

Ovdje je započeo blagim serpentinama uspon na sedlo Mrežnički vije-
nac (km 14,05 kota 180), odakle se cesta lagano spuštala južnim smjerom
preko Kapelice na Vijencu (km 14,65 kota 170) u Ponikvu (km 15,40 kota
155) odakle se preko Prednjeg Zvečaja (km 15,80 kota 160) uspela na Novo
Brdo (km 16,35 kota 170) izbivši visoko nad dolinom Mrežnice.

U daljnjem toku spuštala se trasa kraj nekadanjeg frankopanskog Zve-
čaj-Grada (km 17,80 kota 160) strmo u dolinu Mrežnice (km 18,35 kota 130)
da se zatim opet uspne do Zvečaja (km 19,00 kota 160). Dalje napustila je
stara Jozefina dolinu Mrežnice i popela se na visoravan između Mrežnice i
Dobre, prosljedivši preko Gornjeg Zvečaja (km 22,00 kota 170) te kroz plitku
depresiju Bukovske jame (km 25,05 kota 180) do Generalskog Stola (Lipovac,
km 26,70 kota 200).

U južnom smjeru spustila se odavle trasa kod Dolnjih Zatezala (km
28,80 kota 192) u krašku dolinu kod Mirića (km 30,05 kota 185) odakle se
blago uspinjala na Donje Dubrave (km 31,50 kota 210), a odavle opet sila-
zila u dugu i vijugavu krašku dolinu kraj Vražjeg Vrela sve do Kukića (km
34,25 kota 210) gdje je napustila dolinu i popela se lijevo na Skare-brdo (km
35,55 kota 245) da se zatim prilično strmo spusti u krašku depresiju nazva-
nu Potok (km 36,50 kota 225) koju je prešla kamenim svođenim mostom²³
da se zatim popne na Zdenac-brdo (km 37,65 kota 270) a odavde spusti u za-
selak Zdenac (km 38,55 kota 230) i dalje do duboko usječene doline Tounj-
čice, koju je prešla kamenim svođenim Josipovim mostom sa 3 otvora (km
39,05 kota 215).²⁴

Prešavši na desnu stranu Tounjčice penjala se stara Jozefina preko Br-
letića (km 41,00 kota 315) na sedlo Košare (km 42,35 kota 321) gdje je ušla
na prostrano Carevo polje, te preko Skradina (km 43,55 kota 320), Čakovca
(km 45,10 kota 325) i Božičevića (km 45,70 kota 327) stigla do Josipdola (km
47,15 kota 344) na početak brdskog sektora, prešavši u Skradinu inundacionu
depresiju kamenim svođenim mostom, a potok Munjavu kod Čakovca i Bo-
žičevića isto takvim mostovima.²⁵

U Josipdolu počeo je uspon na Veliku Kapelu. U početku blagim a kas-
nije sve to strmijim usponom penjala se cesta preko Turkalja (km 48,75 kota
380) do Salopek Sela (km 51,55 kota 460) te dalje brdskim hrptom i kratkom
oštrom serpentinom na Gornji Modruš (km 53,50 kota 590) prolazeći ispod
ruševina modruške gradine.

Spustivši se nešto do Kocelja (km 54,65 kota 550) jugoistočnim smje-
rom, zaokrenula je ovdje stara cesta naglo na jug, te uzela smjer na Kapelu.
Prošla je kraj nekadanjeg Lazareta (km 55,15 kota 565)²⁶ te preko Kosanjka
(km 57,70 kota 665) stigla do bivšeg samostana Sv. Nikole (km 58,90 kota
650)²⁷ gdje je ušla u guste šume Kapele. Kraćim serpentinama penjala se cesta
dalje preko Vršine (km 60,45 kota 750) na Carske kuće (»Sredi Kapele«, km
61,05 kota 820) i dalje sveudilj gustom šumom na Vrh Kapele (km 61,85 kota
884), najvišu točku stare Jozefine između Karlovca i Senja.

Znatnom strminom spuštala se sada cesta južnim smjerom prema ličkoj
visoravni, te je preko Razvale (km 63,70 kota 710), Sertića (km 64,50 kota
586) i Milomoje (km 65,70 kota 510) stigla u Jezerane (km 67,20 kota 505).

Skrenuvši u juoozapadni smjer penjala se cesta na sedlo Maljen (km
68,75 kota 640) te dalje silazila preko Trtnja (km 70,40 kota 560) do Krišpolja
(km 71,80 kota 555), odakle se uspinjala serpentinom na Glavicu (km 73,55

kota 571), a oдавle se preko Kipa (km 74,90 kota 558) spustila do Brinja (km 76,95 kota 480) i dalje do Vranić Sela (km 78,55 kota 462).

Zakrenuvši postepeno u južni smjer popela se stara Jozefina na Klanac-vrh (km 81,05 kota 540) odakle se spustila na Prokike (km 81,90 kota 500), popela na Prokički Grabar (km 83,30 kota 530) te strmo spustila u depresiju Žute Lokve (km 84,05 kota 490).²⁸

Jugozapadnim smjerom penjala se cesta kratkim serpentinama na sedlo Mačkovac (km 85,25 kota 560) odakle se spustila u melničku depresiju do Donjih Melnica (km 87,85 kota 519) otkuda je u sjeverozapadnom smjeru slijedio uspon prema Vratničkom sedlu. Preko Gornjih Melnica (km 89,40 kota 606) te kroz selo Vratnik (km 90,15 kota 617) izbila je stara Jozefina na sedlo Vratnik (km 91,75 kota 700), zadnju planinsku barijeru pred morem.

Ovdje je počeo najstrmiji i najteži odsjek Struppijeve ceste. Jugozapadnim smjerom spuštala se cesta kraćim i vrlo ostrim serpentinama do doline potoka Pristolca, koji je prešla kamenim svođenim mostom (km 93,35 kota 430)²⁹ stigavši odmah zatim do Gornjih Lopaca (km 93,70 kota 350) te dalje do Sv. Križa (km 94,90 kota 214), ušavši time u kotlinu Senjske Drage, kroz koju se probijala prešavši četiri puta bujicu kamenim svođenim mostovima.

Napustivši kanjon Drage išla je cesta desnom obalom bujice do Zlatne kule, gdje je skrenuvši na jugozapad duž gradskih zidina uz Turaš-kulu stigla



Sl. 62. — Struppijeva Velika vrata «Josephinæ finis» u Senju.

do Kaštela, gdje su probijena tzv. Velika ili Josipova vrata na završetku Struppijeve stare Jozefine (km 100,00 kota 8).

Na početku Jozefinske ceste u Karlovcu postavio je Struppi estetsko izrađeni obelisk iz klesanog kamena. Ispod lovor-vijenca, carske krune i natpisa JOSEPHINAE PRINCIPIUM stoji na prednjoj strani obeliska uklesan ovaj itinerar:

AB IST HOC
LAPIDE

DISTAT — —	MILL:	GERM:
Fluv.: Savus	— — — —	6 ¹ / ₂
Zagrabium	— — — —	7 ¹ / ₂
Warasdinum	— — — —	17 ¹ / ₂
Fluv: Dravus	— — — —	17 ³ / ₄
Czaktornya	— — — —	19
Fluv: Mura	— — — —	21
Kermentinum	— — — —	29
Savaria	— — — —	32 ³ / ₄
Gynsium	— — — —	35 ¹ / ₂
Sopronium	— — — —	40 ¹ / ₂
WIENNA	— — — —	49 ¹ / ₂



Sl. 63. — Pučko slavlje u Senjskoj dragi, kod crkve sv. Križa, oko 1900.

Itinerar na stražnjoj strani obeliska glasi:

AB IST HOC
LAPIDE

DISTAT — —	MILL:	GERM:
Fluv: Mressnica pon: Thogu	— — — —	5
Merussium sive Modrussa	— — — —	7
Mont: Capellae magn: Vertx	— — — —	8 ¹ / ₄
Vertex Mont: Vratnik	— — — —	12 ¹ / ₄
SEGNIA	— — — —	13 ¹ / ₂

Završetak ceste označen je na Velikim ili Josipovim vratima u Senju carskom krunom i nadpisom JOSEPHINE FINIS na Struppijevom novom portalu. Lijevo uz portal uklesan je u kamen slijedeći itinerar:

AB IST HIS
TERMINIS

DISTAT — —	MILL:	GERM: ³⁰
Vertex Mont: Vratnik	— — — —	5 ¹ / ₄
Mont: Capellae magn: Vertx	— — — —	5 ¹ / ₄
Merussium sive Modrussa	— — — —	6 ¹ / ₂
Fluv: Mressnica pon: Thogu	— — — —	8 ¹ / ₂
Carlostad: & Fl. Colapis	— — — —	13 ¹ / ₂
Fluv: Savus	— — — —	20
Zagrabium	— — — —	21
Warasdinum	— — — —	31
Fluv: Dravus	— — — —	31 ¹ / ₄
Czaktornya	— — — —	32 ¹ / ₂
Fluv: Mura	— — — —	34 ¹ / ₂
Kermentinum	— — — —	42 ¹ / ₂
Savaria	— — — —	46 ¹ / ₄
Gynsium	— — — —	49
Sopronium	— — — —	54
WIENNA		

Najveći objekt na Struppijevoj Jozefini bio je most preko Tounjčice kod mjesta Zdenac blizu Tounja u km 38/39, gdje je neki primitivni i mnogo niži most na starom putu za Senj već od prije postojao. Građen od klesanog kamena sa 3 svođena otvora od po 5,70 m čistog raspona i sa 2 srednja kamena stupa debljine 2,55 m svaki, premostio je taj krasni vijadukt, prozvan takođe Josipov most u čast inicijatora gradnje nove ceste, pečinasto korito duboko usječene Tounjčice u visini od 10 m, sa širinom kolovoza od okruglo 7,00 m na koti 215,00. Oba srednja stupa kao i obostrani upornjaci fundirani su na raštenoj stijeni riječkog korita.

Od zdenca spuštala se cesta laganom serpentinom na most, a na drugoj strani lagano se opet penjala na visinu okolnog terena kamenim zidanim nasipom. Most je građen god. 1777. te je arhitektonski predstavljao vrlo harmoničnu, istaknutu i na daleko poznatu građevinu. Duljina mosta s obo-

stranim rampama iznosila je okruglo 70 m. U duhu tadašnjeg vremena i u ambijentu Vojne krajine bila su na oba mosna parapeta postavljena po 4 izvanredno lijepa i umjetnički isklesana simbolična kipa vitezova sa kacigom i štitom. Osim toga je na sjevernom (desnom) parapetu postavljeno spomen-ploča veličine 105/55 cm sa natpisom:

ARDUAE VIAE MONUMENTO
QUA
ANNO MDCCLXXV. III. MAJI
ROMANUS IMPERATOR JOSEPHUS II
PATRIAE PATER PRIMUS VENIT
NOVAMQUE EXSTRUI
AUGUSTE IUSSIT³¹

a ispod ploče bio je u kamenom parapetu mosta uklesan natpis:

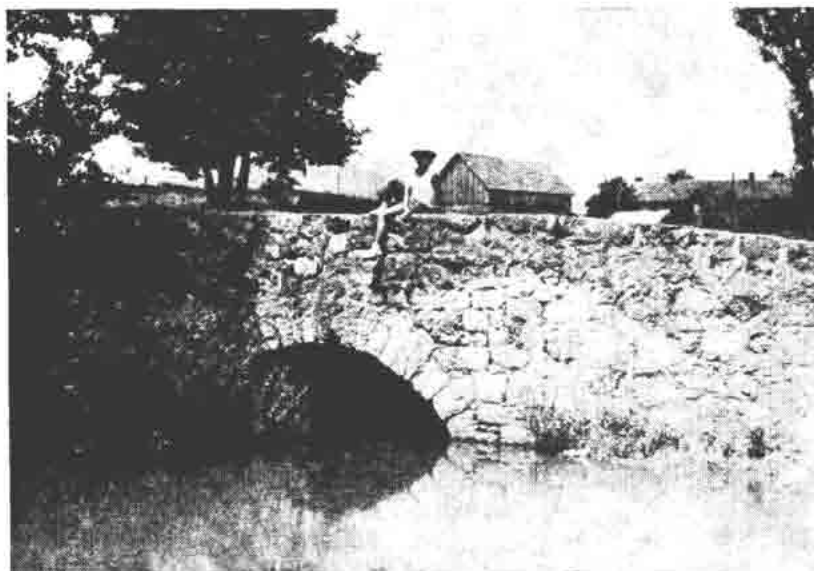
Felicissimo Executore Colonello Struppi³²

Struppi je na staroj Jozefini sagradio još i ove mostove: 1) kameni svođeni most preko potoka Rakovca između Karlovca i Švarče (km 0/1) raspona 2,00 m, 2) kameni svođeni most preko potoka između Sv. Petra na Mrežnici i Mrežničkih Poljica (km 10/11) raspona 1,00 m, 3) kameni svođeni most na Potoku (km 36/37) raspona 3,70 m, 4) kameni inundacioni most u Skradniku (km 44/45) raspona 4,00 m, 5) kameni svođeni most preko potoka Munjave kod Čakovca (km 45/46) raspona 4,00 m, 6) kameni svođeni most



Sl. 64. — Josipov most preko Tounjčice porušen u II. svjetskom ratu. Snimio S. Nossan, 1959.

preko istog potoka kod Božičevića (km 45/46) raspona 3,50 m, 7) kameni svođeni most preko potoka Radetića u Brinju (km 76/77) sa 2 otvora sa po 2,00 m raspona, u južni parapet ovog mosta ugrađena je sunčana ura, a u sjeverni parapet prigodom rekonstrukcije mosta god. 1801. postavljena je kugla promjera 45 cm ispod koje je u parapet uklesan natpis »F. II. 1801«, inicijal tadanjeg vladara Franje II, 8) kameni svođeni most preko potoka Pristolca (km 93/94) iznad Gornjih Lopaca raspona 6,00 m visina 5,50 m sada u ruševinama, 9) kameni svođeni most između kapelice u Sv. Križu i ulaza u kotlinu Senjske Drage (km 95/96) raspona oko 2,00 m preko vododerine koja se s desnih obronaka slijeva u dolinu; postojanje tog mosta, kome se danas zameo trag, spominje Hacquet (1785) i putni dnevnik kralja Franje II (I) iz god. 1818,³³ 10) u kotlini Senjske drage (km 95/98) između Sv. Križa i Senja na duljini od približno 2 1/2 km prelazila je Struppijeva Jozefina četiri puta s jedne strane bujice na drugu radi teške prohodnosti duboko usječene kotline i u cilju da se izbjegnu odsjeci ugroženi rušenjem kamenih gromada s visokih i strmih hridina. Prva 3 mosta: km 95,65 kota 195, km 96,00 kota 175 i km 96,90 kota 135 imala su po jedan kameni svod raspona 6 do 8 m, dok je četvrti »Veliki most« na izlazu iz kotline (km 98,05 kota 77) radi veće širine doline na tom mjestu imao više kamenih svodova na kamenim stubovima. Širina kolovoza između parapetnih zidova iznosila je prosječno 5 m. Tim nekadanjim starim mostovima u kotlini Senjske drage, napuštenim zajedno sa napuštanjem stare Jozefine koncem tridesetih godina XIX stoljeća, nestao je svaki trag, i za njih se više ne bi ni znalo da nisu označeni: a) u mapama zemaljske izmjere Josipa II iz osamdesetih godina XVIII stoljeća, b) u putnom dnevniku Franje II iz god. 1818, c) u mapi natporučnika Kling-a iz god. 1818, d) u Knežić-Ratkovićevoj mapi stare i nove Jozefinske ceste iz god. 1844.³⁴



Sl. 65. — Most Struppijeve Jozefinske ceste preko potoka Munjave kod Božičevića. Snimio S. Nossan, 1959.

Osim navedenih značajnijih mostova izveden je na Struppijevoj cesti i veći broj manjih propusta širine 60—80 cm, pokrivenih ravnim kamenim pločama, od kojih su neki sačuvani na odsjeku između sela Vratnik i istoimenog prijevoja.

Inundacioni most u Skradniku, oba mosta preko potoka Munjave kod Čakovca i Božičevića kao i most preko potoka Radetića u Brinju rekonstruirani su u razdoblju od 1800. do 1803. prema nacrtima krajiškog građevinskog ravnatelja majora Kollhofera.

Kako bi se Struppijeva cesta što više moguće prilagodila terenu, to na istoj nije bilo nekih naročito visokih podzida na odsjecima: od Gornjeg Modruša preko Vrh Kapele do Jezerana, od žute Lokve prema Melnicama i Vratniku, na silasku od Gornjih Lopaca do Sv. Križa, te u kotlini Senjske Drage, gdje se ostaci tih podzida još jasno vide pred zadnjim velikim mostom. Na ostacima podzida jasno se razabire tadanja građevinska i zidarska tehnika takvih objekata.

Izvanredna strmina na odsjeku od sedla na Vratniku do Sv. Križa u Senjskoj Dragi, koja je mjestimice dosegla nagib čak i do 30%, kočila je u najvećoj mjeri promet kolima i propusnu moć ceste. Stog razloga predložio je Filip Vukasović god. 1787. cestu od Vratnika do Sv. Križa po južnom obronku Drage podno brda Oštro, povećavši tako duljinu puta na tom odsjeku od 3,50 km na 5,55 km, te smanjivši nagib niveleta na prosječno 20 do 12%.

Pred Sv. Križem prešla je preložena cesta s juga dolazeći manji prtok bujice svodenim propustom, a samu bujicu s lijeve na desnu stranu tzv. Filipovim mostom na mjestu gdje se danas nalazi napajalište. Mostu, koji je bio građen od više kamenih svodova na kamenim stubovima, nestao je svaki trag.



Sl. 66. — Veliki most Kneževićeve Jozefinske ceste na izlazu Senjske drage. Snimio ing. S. Nossan, 1937.

Nakon tog prelaženja izmijenio se itinerar od Vratnika do Senja kako slijedi: Vratnik sedlo (km 91,75 kota 700), Oštiro (km 94,10 kota 470), Sv. Križ (km 97,30 kota 214), 1. most (km 97,70 kota 195), 2. most (km 98,05 kota 175), 3. most (km 98,95 kota 135), 4. »Veliki most« (km 100,10 kota 77), Senj (km 102,05 kota 8).

Širina preložene ceste, od koje je preostalo samo još malo kamenog teraca i tragova niskih podzida, iznosila je 4 do 5 m. Danas se Vukasovićeve preložena cesta nalazi u zapuštenom i dobrim dijelom ruševnom stanju. S Vratničkog sedla na duljinu od približno 1 km nosi ovaj put obilježje šumskog kolnika, dalje niže cesta je uslijed vododerina i naplavljenog brdskog kršja posve zatrpana i nestala, dok je između Oštrog i Sv. Križa preostala samo još kao zapušteni šumski put. Snjegobranim kamenim parapetima, koje je Vukasović podigao na Vratniku god. 1791. da cestu zimi zaštiti od snježnih nanosa a kola i putnike od udara bure, zameo se svaki trag.

Dovršenjem Vukasovićeve preloženja god. 1787. napušten je potez Struppijeve ceste od Vratnika do Sv. Križa, a dovršenjem Knežičeve nove Jozefine god. 1845. napuštena je i Vukasovićeve devijacija s Vratnika.

Po dovršenju stare Jozefinske ceste pristupilo se organizaciji održavanja. Pod upravom graničarskih časnika bilo je na potezu od Karlovca do Senja stalno zaposleno oko 220 cestara krajišnika, tj. prosječno po dva cestara na kilometar ceste. Te cestare dala je svaka graničarska regimenta na svom području, i to: slunjska za sektor Karlovac—Zvečaj, ogulinska za sektor Zvečaj—Prokike, a otočka za sektor Prokike—Senj.³⁵

Osim redovnog održavanja ceste u dobrom stanju bili su cestari dužni uklanjati snijeg sa ceste, ali kod izvanrednih snježnih mećava nije bilo moguće spriječiti zastoj prometa kroz više tjedana.

Od dovršetka gradnje do kraja 1782, vršio se prijenos trgovačke robe isključivo konjima. Početkom 1783. pristupilo se vojnički organiziranom prijevozu trgovačke robe zaprežnim kolima. Istodobno su u svrhu ubrzanja poštanskog i trgovačkog prometa otvorene poštanske postaje ili tzv kambijature, za izmjenu konjske zaprege i poštanskih konja (kurira) u Generalskom Stolu, Josipdolu, Gornjem Modrušu, Jezeranama, Brinju i Vratniku. Kada je god. 1785—1789. po nalogu Josipa II izgrađena tzv. »Dalmatinska poštanska i trgovačka cesta« od žute Lokve preko Otočca, Gospića, Gračaca—Male Popine i Zrmanje do dalmatinske granice, premještena je kambijatura i pošta s Vratnika u žutu Lokvu, koja je time postala važna poštanska postaja na dugom putu od Beča preko Zagreba, Karlovca i Like za Dalmaciju.

Radi boljeg nadzora i održavanja stare Jozefinske ceste na prijelazu preko Vratničkog sedla, gdje je cesta radi neobično teških terenskih i vremenskih prilika brzo propadala, delegiran je kasnije časnik s nekoliko vojnika u selo Vratnik, gdje je u tu svrhu podignuta posebna zgrada.

Danom 1. studenog 1786. počeo je na staroj Jozefini redovni poštanski promet brzim diližansama od Beča preko Zagreba i Karlovca do Senja.

Brza diližansa na relaciji Beč—Karlovac vozila je dnevno, i to na liniji Beč—Laxenburg—Wimpassing—Gross Höflein—Oedenburg (Šopron)—Warasdorf—Güns (Kisek)—Steinamanger (Subotiče)—Körmend—Lövv—Basca—Lendava—Čakovec—Varaždin—Breznica—Sv. Ivan—Popovec—Zagreb—Rakov Potok—Jaska—Karlovac, pošto je prethodno obnovljena stara cesta od Zagreba do Karlovca pod nazivom »Banska glavna trgovačka i poštanska cesta«, koja je god. 1750. nanovo građena i proširena, dok je 1754—1755. u Karlovcu

izgrađen drveni kolni most preko Kupe između Tvrdave i Banije. Povodom dovršenja Struppijeve Jozefine, cesta od Zagreba do Karlovca ponovno je god. 1787. rekonstruirana i proširena s obzirom na uvedeni brži poštanski promet. Od Karlovca do Senja vozila je brza diližansa dva puta tjedno.

Za brz i siguran prijevoz vojne i trgovačke robe osnovano je u Karlovcu god. 1790. erarsko komercijalno transportno poduzeće s glavnicom od 75.000 austr. for. a pod upravom Krajiškog glavnog zapovjedništva. Ravnatelj tog poduzeća bio je graničarski pukovnik Casimir kome su bila dodijeljena po dva kapetana, natporučnika i potporučnika i oko 400 vojnika, koji su se stali za pravilno i brzo odvijanje prijevoza.³⁶

Poduzeće, koje je raspolagalo sa 120 kola, 20 jahaćih konja i preko 500 zaprežnih konja, imalo je 10 kovača, 10 kolara i 6 sedlara, koji su se brinuli da vozila i oprema konja budu stalno u dobrom stanju. Ergela za uzgoj konja bila je u Kamenskom, a glavne radionice spomenutih obrtnika u Rakovcu.

Na usputnim kambijaturama, gdje su se mijenjali konji, bio je također po jedan kovač i kolar za tekuće popravke na vozilima.

God. 1799. dokinuto je erarsko transportno poduzeće, vojna roba prevozila se i dalje vojnim transportima, dok je prijevoz civilne trgovačke robe prepušten krajiškom stanovništvu, koje je tako kirijašenjem došlo do novog vrela prihoda u interesu poboljšanja svog inače teškog ekonomskog stanja.

U prvom deceniju XIX stoljeća razvio se na staroj Jozefinskoj cesti vrlo intenzivan trgovački i putnički promet, pa su kod mnogih poštanskih postaja podignuta konačišta za putnike, staje za konje i skladišta za robu. Dvorsko ratno vijeće u Beču, kao vrhovna upravna vlast Vojne krajine, promicalo je razvitak prometa na staroj Jozefinskoj cesti svim sredstvima, pa je u tu svrhu prepustilo i neke vojne objekte za konačišta i staje.

U to doba stekao je naročitih zasluga za održavanje Struppijeve ceste i njenih objekata već spomenuti građevinski ravnatelj kod glavnog krajiškog zapovjedništva u Zagrebu major Kollhofer v. Sturmfest.

Kako ni Vukasovićev silazak s Vratnika nije u potpunosti zadovoljavao potrebe kolnog prometa, to je god. 1803. stavljen prijedlog da se izgradi posve nova i suvremena cesta od Vratnika do Sv. Križa, ali su Napoleonski ratovi, koji su ponovo izbili god. 1805, spriječili provedbu ovog projekta.

God. 1804. izrađen je idejni projekt nove cestovne veze Karlovca s Gospićem. Od Karlovca do Josipdola koristila bi se Struppijeva Jozefina, a dalje preko Plaškoga i Perušića do Gospića izgradila bi se nova cesta, kako bi se skratio zaobilazni put preko Žute Lokve i Otočca, ali su Napoleonski ratovi i ovaj projekat osujetili.

U zbirci karata Ratnog arhiva u Beču nalaze se pohranjeni originalni nivelmanski protokoli s gradnje Struppijeve stare Jozefinske ceste 1775—1779, kao vrlo interesantni i karakteristični svjedoci tadašnjeg načina nivelmanskog rada na terenu.³⁷

Pri ocjeni cestograđevnog značenja Struppijeve Jozefine treba to činiti mjerilom druge polovine XVIII stoljeća.

Planinske ceste onoga doba gradile su se i u drugim dijelovima Evrope velikim strminama i mnoštvom izgubljenih padova. Svrha je bila povezati postojeća mjesta i naselja što kraćim putem, što brže i jeftinije, sa što manje zemljoradnja, izbjegavajući po mogućnosti umjetne objekte.

Budući da je promet u ono doba bio dosta rijedak, a prijenos robe vršio se konjima i mulama, to strmine uspona nisu bile od naročite važnosti.

Nasuprot tome polagala se velika važnost na solidnost i masivnost izvedbe, pa je Struppijeva cesta u tome pogledu bila potpuno na visini i predstavljala odlično i na daleko poznato cestograđevno remek-djelo, koje se u suvremenoj literaturi onoga vremena pohvalno isticalo, a pokazuju to također do danas sačuvani ostaci te ceste.

Obelisk u Karlovcu, Velika vrata u Senju, sunčane ure, miljokazi, minerski znakovi, spomen-ploče i mostovi dokazuju visoki estetski osjećaj svog projektanta i izvođača te predstavljaju odličan spomenik našeg planinskog cestograđevnog umijeća druge polovine XVIII stoljeća.

III

KNEŽIĆEVA JOZEFINSKA CESTA (1833—1845)

Iako se na Struppijevoj staroj Jozefinskoj cesti putnički i trgovački promet, unatoč nepovoljnoj trasi već bio uhodao, a intenzitet prometa sve više rastao, naročito u vezi s izgradnjom i poboljšanja senjske luke, to su izgradnjom Lujzine ceste Karlovac—Rijeka (1803—1811) nastupile posve nove prometne prilike.

Lujzina cesta, građena prema modernim i neprispodobivo povoljnijim elementima sa znatno većom propusnom moci, skrenula je velik dio trgovačkog prometa od Karlovca na Rijeku, tako da je frekvencija stare Jozefine počela naglo opadati, a senjska luka sve više pustjeti. Trgovina grada Senja i promet senjske luke bili su u najvećoj mjeri ugroženi.

Uvidjevši tu opasnost odlučilo je Dvorsko ratno vijeće u Beču u sporazumu sa Krajiškim glavnim zapovjedništvom u Zagrebu da se izgradi nova moderna cesta od Karlovca do Senja s istim građevnim elementima kao i Vukasovićeve Lujzina cesta. Predstudije za gradnju nove ceste povjerene su graničarskom majoru Josipu Kajetanu Knežiću (1786—1848), koji se već istakao svojim remek-djelom — gradnjom tzv. Velebitske ceste od Obrovca preko Praga, Kraljičinih Vrata, Malog Halana i Sv. Roka do Stare pošte u Lici.

O tome kako bi trebalo odabrati trasu nove Jozefine, vodile su se mnoge diskusije. Bilo je npr. prijedloga da se od Karlovca do Skradnika, u duljini od 44 km, zadrži trasa Struppijeve ceste iz god. 1779., a od Skradnika da se preloži cesta na Ogulin, odakle bi skrenula preko Musulinskog Potoka, Jasenka, Drežnice i Krivog Puta na Senj. Duljina preloženja od Skradnika do Senja iznosila bi 100 km, te prema tome ukupna dužina nove ceste 144 km. Ovim prijedlogom želilo se izbjeći prijelaz preko Velike Kapele na nadmorskoj visini 884 m, jer bi kulminacija tako predložene trase bila na koti 700.

Knežić je predložio kao daleko bolju alternativu da se pravac Struppijeve ceste uglavnom zadrži od Karlovca do Josipdola u duljini od 48 km, a dalje da se položi posve nova trasa do Senja, koja bi u serpentinama prelazila Veliku Kapelu, a isto tako s Vratnika spustila u Senjsku Dragu.

Duljina ovako preložene i produljene ceste iznosila bi 67 km, a ukupna duljina od Karlovca do Senja 115 km.

Dvorsko ratno vijeće u Beču, kao vrhovna upravna vlast Vojne krajine, nije prihvatilo varijantu preko Ogulina i Jasenka zbog toga što bi građevni troškovi radi znatno veće duljine bili neizmjereno visoki, a osim toga prelazila bi cesta kroz puste i slabo napučene šumovite krajeve, pa bi promet bio neznan i skopčan velikim poteškoćama naročito zimi.

Pošto je bila prihvaćena Knežićeva znatno kraća i povoljnija alternativa, to je ban Franjo Vlašić, kao zapovjednik Vojne krajine, Knežiću povjerio razradu detaljnog projekta kao i upravu gradnje.³⁸

Nakon provedenih opsežnih priprema započela je gradnja nove ceste god. 1833. istovremeno na raznim dionicama. Najprije su počeli radovi na prijelazu preko Velike Kapele, i to god. 1833. na sjevernom usponu, a god. 1834. na južnom silazu. God. 1836. počela je gradnja dionice od Vratnika prema Senju, s vrlo teškim odsjekom kroz kotlinu Senjske Drage.

O najpovoljnijem silasku s Vratnika bilo je mnogo diskusija jer se javio i senjski trgovac Marković sa svojim prijedlogom. Zenijski pukovnik Statzer, koga je Dvorsko vijeće odaslalo u Senj, odlučio se za Knežićev prijedlog, koji je i usvojen.³⁹

U međuvremenu počeli su građevni radovi i na svim ostalim dionicama ceste, naročito god. 1835. nadogradnja gornjeg reda svodova na Struppijevom mostu preko Tounjčice.

U razdoblju od 1833. do 1843. dovršena je nova cesta od Senja do uključivo mosta preko Tounjčice u duljini od 76 km, a u razdoblje od 1843. do 1845. ostatak ceste od mosta preko Tounjčice do Karlovca u duljini od 39 kilometara.

Na težim dionicama izvedena je cesta spočetka s polovinom širine, kako bi se promet mogao čim prije otvoriti, pa su te dionice kasnije proširene na punu mjeru.

Gradnja ceste od Senja do uključivo mosta preko Tounjčice stajala je pod neposrednom upravom Knežića, dok je nastavak ceste od Karlovca stajao samo pod Knežićevim direktivnim nadzorom jer je u to vrijeme boravio pretežno u Senju zaposlen izgradnjom luke te studijama željezničkih projekata za spoj Siska sa Senjom.

Velike visinske razlike nivelete svladao je Knežić razvijenim serpentinama; sjeverni uspon na Veliku Kapelu kraćim i ostrim, a silazak sa Kapele do Jezerana kao i s Vratnika u Senjsku dragu dugačkim serpentinama, koje su omogućile pridržanje maksimalnog nagiba od 5 do 6%, kao i lagan prijevoz kola i tereta bez naročitog napora i bez potrebe jačeg kočenja.

Na gradnji ceste bilo je zaposleno prosječno oko 1000 krajišnika uz dnevnicu od 10 novčića, te oko 200 минера, klesara i zidara, većinom iz Hrvatskog primorja i Like.

Potez nove Jozefinske ceste može se podijeliti na nizinski sektor Karlovac—Josipdol u duljini od 48,70 km i na brdski sektor Josipdol—Senj u duljini od 66,30 km.

Od Karlovca do Josipdola slijedi nova cesta približno smjer Struppijeve stare Jozefine uz izvjesne korekcije i preloženja u ovisnosti o novim modernim elementima trase, dok od Josipdola do Senja ide posve novim pravcem.⁴⁰

Zadržavši istu polaznu točku kao gotovo 60 godina ranije Struppi, tj. križanje stare Jozefine s, u međuvremenu već izgrađenom, Lujzinom cestom kod obeljska »Josephine Principium« u Karlovcu (km 0,00 kota 112) povukao je Knežić trasu ravnim pravcem na uzvisinu Svarče (km 2,05 kota 130), a odatle u dolinu Mrežnice na stari Tulić-mlin (km 3,95 kota 118) pa preko Gornjeg Mrzlog polja (km 6,00 kota 120) do Duge Rese (km 8,60 kota 135), nastavivši dalje uzvodno Mrežnice preko Sv. Petra na Mrežnici (km 10,10 kota 130) i Mrežničkih Poljica (km 11,10 kota 130) do Belavića (km 12,25 kota 135).

Kao i Struppijeva stara Jozefina tako i Knežić ovdje napušta dolinu Mrežnice, pa se manjim serpentinama uspinje na sedlo Mrežnički vijenac (km 13,75 kota 180) odakle se blagim padom i jugozapadnim smjerom preko Kapelice na Vijencu (km 14,35 kota 170) te zatim oštrom serpentinom spušta u Ponikvu (km 15,20 kota 155) odakle se opet lagano uspinje do Prednjeg Zvečaja (km 5,70 kota 160) i ide dalje korizontalno kraj starog Zvečaj-grada (km 16,80 kota 160) visoko nad koritom Mrežnice do Zvečaja (km 18,00 kota 160).

Cesta se dalje nastavlja sveudilj jugozapadnim smjerom obilazeći kraćim serpentinama kraške ponore do Gornjeg Zvečaja (km 21,00 kota 170). Prešavši manju uzvisinu i obišavši terensku depresiju Bukovske Jame ide cesta, ostavivši tok Mrežnice na istoku, preko Bukovske šume (km 24,00 kota 191) laganim usponom na Generalski Stol (km 25,60 kota 200) i dalje preko Dolnjih Zatezala (km 27,70 kota 192) gdje skreće u južni smjer, te kroz krašku depresiju kod Mirića (km 28,95 kota 185) do Dolnjih Dubrava (km 30,40 kota 210), gdje se spušta u dugu vijugavu dolinu kod tzv. Vražjeg vrela, a zatim ide blagim usponom preko Kukića (km 33,40 kota 210) i Stanišića (km 35,10 kota 235) podno Škare brda na Zdenac (km 38,50 kota 230) i laganim padom do duboko usječene kotline Tounjčice, koju prelazi dvokatnim kamenim tzv. Josipovim mostom (km 39,00 kota 221).⁴¹

Prešavši Tounjčicu penje se cesta s nekoliko serpentina preko Kukače (km 40,90 kota 245) na sedlo Košare (km 43,90 kota 321) prešavši jugoistočni izdanak Krpeljskog brijega.

Skrenuvši iz južnog u jugozapadni smjer ulazi cesta na prostrano Carevo polje, te stiže preko Skradnika (km 45,10 kota 320), Čakovca (km 46,45 kota 325) i Božičevića (km 47,23 kota 327) do Josipdola⁴² (km 48,70 kota 344), prešavši inundacionu depresiju kod Skradnika te potok Munjavu kod Čakovca i Božičevića kamenim svođenim mostovima.



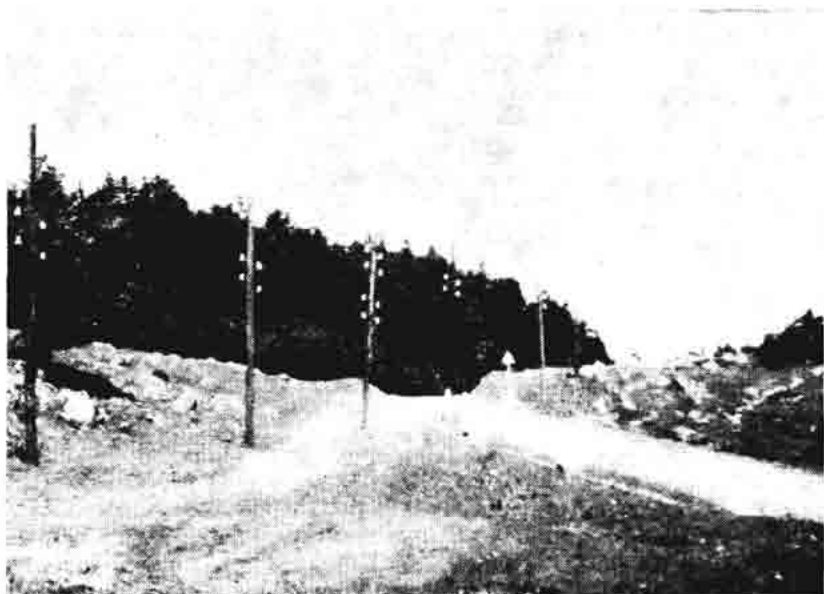
Sl. 67. — Most Kneževićeve Jozefinske ceste preko potoka Munjave u Josipdolu. Snimio ing. S. Nossan, 1959.

U Josipdolu napušta Knežičeva cesta Struppijevu trasu i skreće lijevo južnim smjerom prešavši dva puta kamenim svodenim mostovima potok Munjavu do mjesta Munjava (km 49,90 kota 355) te dalje jugozapadnim smjerom laganim usponom do Rendulića (km 52,90 kota 400), prešavši dva puta potok Munjavu te dva puta potok Rožić kamenim svodenim mostovima. Ovdje počinje glavni uspon na Kapelu.

Sa tri serpentine penje se cesta zapadnom padinom visoko iznad doline potoka Rožića do fontane Rožić (km 54,90 kota 450) te dalje s nekoliko oštih serpentina, prešavši na istočnu padinu brda Kocelj, do Modruša (km 57,20 kota 530).

Od Modruša, gdje je ušla u uže područje Kapele, uspinje se cesta zapadnim obronkom Gvozdac-brda na Beli brezak (km 59,45 kota 583) odakle skreće serpentinom na Makovnik (km 60,65 kota 619) i dalje djelomično ravno a djelomično kratkim i oštrim serpentinama do Bresta (km 62,20 kota 692) ispod brda Mali Makovnik, zakreće oštro u sjeverozapadni smjer, kojim se kroz gustu šumu uspinje do Vršine (km 63,55 kota 750). Ovdje naglo zaokreće u južni smjer, te preko Carskih kuća (»Sredi Kapele«, km 64,45 kota 820) s nekoliko kraćih i vrlo oštih serpentina stiže Knežičeva cesta na sedlo Vrh Kapele (km 65,85 kota 884), najvišu točku nivelete između Karlovca i Senja, na sastavu Velike i Male Kapele.

Južnom padinom Kapele silazi cesta jugoistočnim smjerom do Pod Kapele (km 68,35 kota 751) gdje oštro zakreće prema sjeverozapadu do Razvale (km 69,55 kota 710) i dalje serpentinom do Potoka (km 70,25 kota 678). Skrenuvši ovdje u južni smjer silazi cesta dalje preko Sertića (km 71,10 kota



Sl. 68. — Sedlo Vrh Kapele 884 m. Snimio ing. S. Nossan.

586) zapadnom padinom Sertić-brda do Jezerana (km 73,80 kota 505), prešavši neposredno pred mjestom inundacionu depresiju potoka Jaruge dugim kamenim zidanim nasipom sa širokim svodnim propustom.

Prošavši Jezerane zakreće cesta naglo prema zapadu obilazeći brdo Maljen sa sjevera i zapada do Kralića (km 75,80 kota 585), zakreće zatim u južni smjer do Jelvice (km 77,10 kota 574) i produljuje jugozapadnim smjerom do Križpolja (km 79,35 kota 555). Muljom serpentinom penje se zatim cesta na Glavicu (km 80,95 kota 571) na uzvisini Holjevci, odakle se kraćim serpentinama blago spušta do Kipa (km 82,00 kota 558) i dalje spočetka duljom serpentinom a zatim ravnim potezom do Brinja (km 84,10 kota 480), gdje prelazi potok Radetić Struppijevim kamenim mostom sa dva svodena otvora.

Od Brinja spušta se cesta zapadnim smjerom do Vranić-Sela (km 86,35 kota 462), odakle se blago uspinje do Klanca (km 87,65 kota 500) i dalje horizontalno nastavlja do Prokika (km 89,75 kota 500). Ovdje zakreće cesta u južni smjer, te se, prešavši uzvisinu Prokički grabar (km 91,35 kota 530), duljom serpentinom spušta u depresiju žute Lokve (km 92,70 kota 490).

Od žute Lokve skreće cesta u jugozapadni smjer uspevši se na sedlo Mačkovac (km 94,80 kota 560), odakle produžuje blagim usponom najprije jugozapadnim a zatim sjeverozapadnim smjerom preko Donjih Melnica (km 96,70 kota 580) i Gornjih Melnica (km 98,10 kota 606) te visoko iznad sela Vratnik (km 99,40 kota 660) do sedla Vratnik (km 100,40 kota 698), stigavši tako do zadnje planinske barijere pred morem, koju prelazi kraćim usjekom.

Sa sedla na Vratniku poveo je Knežić trasu prema zapadu južnom padinom pod Orlovim gnijezdom do zaokreta Orlovo gnijezdo (km 101,75 kota 624) gdje se cesta oštro vraća u istočni i jugoistočni smjer do Majorije (Sv. Mihovil, km 102,45, kota 595) odakle silazi kraćim serpentinama južnim smjerom do Kaluđera (km 104,20 kota 490) gdje zakreće u sjeverozapadni smjer, te s nekoliko kraćih serpentinastiže do mosta Pristolac (km 105,30 kota 440) i dalje serpentinama do kote 365, gdje oštro zaokreće prema jugoistoku do Gornjih Lopaca (km 107,40 kota 350), nakon što je dvaputa prešla udolinu, koja se od Sv. Mihovila spušta prema Sv. Križu. Prešavši most Petrovo vrelo silazi cesta preko Donjih Lopaca (km 108,15 kota 320) zakrenuvši prema zapadu do Krajača (km 108,70 kota 280) stigavši ovdje na dno Senjske drage na desnoj strani bujice, kojom produžuje do Sv. Križa (km 109,95 kota 214).

Nakon kraćeg puta u sjevernom smjeru prelazi Kneževićeva cesta kamenim svodnim tzv. Malim mostom (km 110,35 kota 195) na lijevu stranu bujice, ušavši tako u duboko usječenu kotlinu Senjske drage, kojom prolazi u zapadnom smjeru do Velikog mosta (km 112,75 kota 80) na izlazu iz kotline.

Prešavši sa lijeve strane bujice na desnu, produžuje cesta zapadnim smjerom do starih zidina grada Senja, gdje završava kod Struppijevih Velikih vrata (Josiphinae Finis, km 115,00 kota 8).

Usporedi li se trasa stare Struppijeve Jozefine i nove Knežićeve ceste, upada u oči veliki napredak cestograđevnog umijeća. Dok se stara Jozefina, iako je u doba gradnje u drugoj polovini XVIII stoljeća predstavljala znatno dostignuće, pokazala prilično primitivnom u pogledu vođenja trase i nivelete, to pokazuje Knežićeva nova Jozefina moderno i tehnički savršeno riješenje problema racionalne gradnje planinskih cesta u hrvatskom kršu, pravo remek-djelo svog majstora.

Elementi trase uzeti su po principima po kojima je tridesetak godina ranije građena Lujzina cesta. Maksimalni nagib nivelete ne prekoračuje 5 do 6%, ostaje dakle u granicama, koje i danas još vrijede za ceste. Širina ceste iznosi 5 do 6 m, na najužim sektorima oko 4,50 m (izuzetno samo na sjevernom usponu pred Vrhom Kapele); na mnogim sektorima iznosi širina ceste i do 7 m, naročito u krivinama.

Kolovoz ceste omeđašen je masivnim rubnim kamenima, pojedinačne duljine i do 1 m, širine 30 do 50 cm, debljine 40 do 60 cm. Ovi su rubni kamni (kordoni) stabilizirali kolnik u poprečnom smjeru. Na mnogim i dugačkim odsjecima postavljeni su uz kamene rubne trake masivni kolobrani. Odvodnja ceste izvedena je temeljito i solidno sistemom paralelnih kamenom taracanih jaraka, koji se na prigodnim mjestima izlijevaju na teren. Propusti za vodu ispod ceste izvedeni su eliptičkim kamenim svodom, rjeđe su prekriveni ravnim kamenim pločama.⁴³

Posljedica suvremenog vođenja trase i nivelete Knežićeve Jozefinske ceste bila je vrlo velik opseg minerskih radova na cijelom potezu od Karlovca do Senja. Najopsežnija miniranja izvršena su na prijelazu preko sedla Košare, na prijelazu preko Velike Kapele od Rendulića do Jezerana, na potezu od Prokika preko Žute Lokve i Mačkovca do Melnica, na prijelazu preko sedla na Vratniku, na silasku ceste od Vratnika u Senjsku dragu, a naročito na prolazu kroz tijesnu kotlinu između Sv. Križa i Senja.

Podzidi i potporni zidovi građeni su od obrađenog kamena u suho, tj. bez veznog sredstva, tako pravilno, vješto i solidno da im se s pravom i danas još divimo. Ovi zidovi svjedoče o izvanrednoj vještini tadanjih naših klesara i zidara, mahom Primoraca i Ličana.

Kameni podzidi izvedeni su gotovo na cijeloj duljini ceste, naročito na Mrežničkom vijencu, kod Prednjeg Zvečaja, kod starog Zvečaj-grada, kod Gornjeg Zvečaja, između Kukače i sedla Košare, na prijelazu preko Velike



Sl. 69. — Podzid Kneževićeve Jozefinske ceste s propustom pred Senjom, 1959. godine.

Kapele od Rendulića do Jezerane, u Jezeranama, na potezu od Vranić-Sela preko žute Lokve do Vratnika, na silasku s Vratnika do Krajača, te u kotlini Senjske drage, pa se s pravom može reći da je Knežićeva Jozefina »zidana cesta«.

Najveći i najznačajniji objekat na novoj Jozefinskoj cesti je tzv. Josipov most preko Tounjčice niže mjesta Zdenac. Već je Struppi ovdje podigao kameni svođeni most sa 3 otvora po 5,70 m čiste širine na 2 srednja stupa debljine po 2,55 m. Pošto je kolnik Struppijeve ceste na tom mostu bio na koti 215,00, to su obostrane prilazne rampe k mostu bile vrlo strme. Knežić se odlučio da na stupove starog mosta postavi još jedan viši red svođova, tako da most sada bude dvokatni, i time dignu niveletu ceste na povišenom mostu na kotu 221,00, otkrilike 16 m nad pećinastim dnom Tounjčice, čime je znatno olakšao pristup na most.

Ovu smionu odluku mogao je Knežić donijeti zato, što su stupovi i upornjaci Struppijevog mosta solidno fundirani na raštenoj stijeni, pa su prema tome mogli bez opasnosti podnesti i povećano opterećenje nadograđenog dijela mosta.

U vezi s povišenjem mosta pregrađene su i obostrane od kamena zidane prilazne rampe. Tako je nastao dvokatni most ili vijadukt, jedinstven po svom postanku i obliku; on predstavlja vrijedno i estetsko inženjersko djelo i značajan i rijedak spomenik kulture našeg građevnog inženjerstva bivše Vojne krajine.

Na parapetne zidove nadograđenog mosta smjestio je Knežić s prvobitnog Struppijevog mosta po dva vojnička klasična ukrasna kipa, a na desni sjeverni parapet još i staru spomen ploču Josipu II i Struppiju iz god. 1775.

Osim toga na lijevi je južni parapet stavio novu spomen-ploču; veličina gornjeg dijela ploče bila je 118 × 50 cm, a donjeg 95 × 7 cm. Natpis je na gornjem dijelu ploče glasio:

FERDINANDUS
AUSTRIAE IMPERATOR PIUS FELIX AUGUSTUS
PONTI
A DIVO JOSEPHO II ROMANORUM IMPERATORE
INTER PRAERUPTA EXSTRUCTO
NOVUM FACILIOREM ACCESSUM
SUPERINSTRUIT
VIAMQUE TOTAM REFECIT
MDCCCXXXVI

a na donjem dijelu:

Per Kajetanum Knesich Supremum Vigiliarium Praefectum⁴⁴

Knežić je na novoj cesti izgradio još i slijedeće značajnije mostove: 1) kameni svođeni most preko potoka Rakovca između Karlovca, raspon 3,00 m, 2) kameni svođeni most preko potoka između Sv. Petra na Mrežnici i Mrežničkih Poljica raspon 1,00 m; 3) dva kamena svođena mosta preko potoka Munjave između Josipdola i sela Munjave, raspon 3,25 odnosno 3,80 m; 4) dva kamena svođena mosta preko potoka Munjave između sela Munjave i Rendulića, prvi inundacioni most raspona 2,90 m, a drugi s dva raspona svaki

po 3,35 m preko samog potoka; 5) dva kamena svođena mosta preko potoka Rožića između sela Munjave i Rendulića, prvi preko inundacije raspona 5,00 m, a drugi preko samog potoka raspona 5,50 m; 6) kameni svođeni most preko inundacije potoka Jeruge u Jezeranama, raspona 8 m, cesta prelazi ovdje inundacionu depresiju zidanim nasipom duljine 150 m, visine do 7 m, a širine 6,50 m; 7) kameni svođeni most preko potoka Pristolca na silasku sa Vratnika, raspona 3,50 m; 8) kameni svođeni most Petrovo vrelo između Gornjih i Donjih Lopaca, raspona 3,50 m; 9) kameni svođeni most preko bujice ispod Sv. Križa na ulazu u kotlinu Senjske drage, raspona 7 m; 10) kameni svođeni most na izlazu iz Senjske drage, raspona 12,00 m.⁴⁵

Inundacionu depresiju kod Skradnika, potok Munjavu kod Čakovca i Božičevića kao i potok Radetić u Brinju prelazi Knežićeva cesta starim Struppijevim mostovima.

Završetak Knežićeve ceste u Senju ide izravno u pravcu na Velika vrata za razliku od Struppijeve ceste, koja je prilazila Velikim vratima obilaznim putem sa sjevera.

Dvije spomen-ploče uklesane u raštenu stijenu podsjećaju na gradnju i dovršetak prijelaza Knežićeve ceste preko Velike Kapele; jedna se nalazi na lijevoj nasječnoj stijeni nešto pred Carskim kućama, veličine 78 × 78 cm s natpisom:

ANNO
MDCCCXXXIII
CONSTRUCTA

a druga na lijevoj nasječnoj stijeni pred velikim zidanim nasipom u Jezeranama, veličine 60 × 70 cm s natpisom:

ANNO
MDCCCXXXIX
CONSTRUCTA

Kod vrela Rožić (km 54,90) između Rendulića i Modruša na usponu prema Velikoj Kapeli podigao je Knežić god. 1834. lijepu fontanu u obliku obeliska s natpisom:

ARUA
VIAE JOSEPHINAE
IMPER. FRANCISCUS
SUPERAVIT
—
GRATI PROCEDITE
VIATORES
—
MDCCCXXXIV⁴⁶

Iznad fontane nalazi se na padini vrelišna komora s natpisom nad ulaznim vratima:

FRANZENS
BRUNN

Ovu fontanu u obliku obeliska podigao je Knežić kao spomenik na gradnju nove Jozefinske ceste, kojom je napuštena strma i teška stara Struppijeva cesta, zadnje godine vladanja Franje II.⁴⁷

Za vrijeme gradnje nove Jozefinske ceste imao je major Knežić svoje sjedište u jednostavnoj prizemnoj graničarskoj kući pokrivenoj drvenom šindrom južno ispod Vratnika.

U kući tlocrtne veličine 10 × 10 m bila je smještena kancelarija, stambena soba, kuhinja, komora i nuzprostorije. Tu je prizemnicu narod prozvao »Majorijom«, a ona svjedoči pod kakvim čednim i skromnim prilikama je Knežić stvarao svoje veliko djelo.⁴⁸

Preko puta »Majorije« zahvatio je Knežić vrelo bistre planinske vode krasnom fontanom u klasicističkom stilu prozvanom »Carsko vrilo«, vrijedan spomenik Knežićevih estetskih osjećaja u duhu svoga vremena. Fontana ima de slijedeće natpise:

a) na zapadnoj strani prema cesti

FONS CAESARIS
FERDINANDUS I
AUSTRIAE IMPERATOR
MDCCCXXXVII

Proposit atque peregit J. Caet. Knesich
supr. vig. preaefectus⁴⁹

b) na južnoj strani

CESARSKO VRILLO
FERDINAND I
CESAR AUSTRIANSKI
1837

Naumio y izveo J. Cajet. Knesich
C. Kr. major

c) na sjevernoj strani

KAISER — QUELL
FERDINAND I
KAISER VON ÖSTERREIH
1837

Entworfen und ausgeführt durch J. Cajet. Knesich
K. K. Major⁴⁹

Iznad fontane sagradio je Knežić u klasicističkom stilu crkvicu Sv. Mihovila, a iza nje u stancu kamenu grobnicu, u kojoj je po vlastitoj želji poslije svoje smrti 15. rujna 1848. sahranjen da vječno počiva uz jedno od svojih najvećih inženjerskih djela.

Na ulazu u grobnicu postaviše zahvalni Senjani svom počasnom građaninu lijepu spomen-ploču, čiji natpis veliča Knežićevo djelo

POGOVOR

Na opisanim starim cestama odvijao se trgovački i putnički promet od druge polovine XVIII vijeka gotovo do sredine našeg stoljeća klasičnim načinom konjskom zapregom.

No vremena su se promijenila; sve intenzivnija motorizacija kao i sve življi turizam tražili su gradnju novih i modernih cesta.

Tridesetih godina počinje gradnja Jadranske turističke ceste od Rijeke-Sušaka prema Senju, koja je do početka II svjetskog rata stigla blizu Novog Vinodolskog, a sredinom pedesetih godina dosegla Senj i postepeno preko Karlobaga produžena prema Dalmaciji.

Istovremeno pojavila se potreba modernizacije cestovnog spoja Jadranske magistrale s unutrašnjosti, pa je među ostalim u toku i rekonstrukcija ceste preko Vratnika prema Lici. Tako će se drevni grad Senj opet naći u čvorištu modernih cesta duž obale Jadrana i prema unutrašnjosti.

Suvremenom motorizacijom dobio je cestovni promet posve novo vrednovanje, koje usmjeruje poglede čovjeka današnjice samo naprijed i u budućnost.

U toj prijelomnoj epohi, koja snažno tangira i drevni grad pod Nehajem, bilo je opravdano baciti pogled u prošlost i pružiti dokumentirani prikaz o postanku, građenju i tehničkim karakteristikama putnih i cestovnih veza grada Senja od najstarijih predrimskih vremena sve do nastupa novovijeke motorizacije, s osobitim obzirom na ceste koje su gradili Struppi, Vukasović i Knežić. Oni su svojim djelima postavili staroj cestograđevnoj umjetnosti u Hrvatskoj i sami sebi najljepši spomenik i zavrijedili da spomen na njih i njihov predani i zaslužni rad ostane trajan u gradu Senju!

Ovom studijom nije mogla biti obuhvaćena i iscrpljena sva građa ove tematike; mnoštvo podataka sigurno još leži neistraženo i nepoznato u našim i inozemnim arhivima i treba da bude predmetom daljnjih inženjerskih istraživanja.

¹ Ostatak rimske ceste na potezu od Malog Halana preko Kraljićinih vrata do Ripišta snimio je autor g. 1960, a ostatke kolotečina rimske ceste između želj. postaje Lovinac i mosta preko Ričice g. 1963, kojom prilikom su kolotečine izmjerene i fotografski snimljene.

² Podaci o rimskim cestama na području Like i Velebita vrlo su oskudni i nepouzdan. O velikoj i važnoj rimskoj cesti preko Malog Halana pa kroz Kraljićina vrata i Ripište sve tamo do Jasenica i mora nema nigdje spomena, pa ni na tzv. Peutingerovoj tabli. Lokalizacija rimskih cesta vrši se na temelju nekih pronađenih miljkaza i nesigurnih arheoloških podataka, dok su jedino pouzdani kriteriji stvarno pronađeni ostaci samog cestovnog trupa koje treba tražiti i inženjerski proučiti.

³ Ivan (Giovanni) Pieroni, kapetan i carski dvorski inženjer, istakao se svojom vještinom kod fortifikacionih radova, prvi put proplovao je hrvatskom vojnom krajinom g. 1656; na prijateljskog Dvorskog ratnog vijeca proplovao je ponovo vojnom krajinom g. 1659, kada je prosao put od Karlovca preko Senja do Rijeke, detaljno snimivši graoave, mjesta i utvrde. Svoj izvještaj »Relazioni di anno 1659« počinio je osobno kralju Ferdinandu III.

Martin Stier (1650—1669), početka poručnik u generalnom štabu, a od g. 1662. carski viši inženjer ženijskih trupa, stekao je velike zasluge oko snimanja i opisa graoava i utvra u vojnoj krajinu.

⁴ Iragovi ovog puta i danas su još vidljivi u dolini Mrežnice ispod ostataka nekadašnjeg graua Zvečaja, gdje se poklapaju s trasom kasnije grauene Struppijeve Jozefinske ceste.

⁵ Neki stari trgovački putovi na području Like i Velebita s kraja XVII stoljeća prikazani su na karti Pavia Vitezovica (1652—1713) iz g. 1699, i to: a) Plaski—Moarus—vrh Kapele—Brinje—Otocac—Vratnik—Senj, b) Karlovac—Stunj—Plaski—Perusić—Novi—Buaaj—Ribnik—Gracac—velika Popina—Zvoničgrad—Armanja, c) Ogulin—Vrh Kapele—Brinje, d) Stunj—Rakovica—Drežnik—Plitvice—Stari Perusić, e) Drežnik—Jesenice, f) Lički Novi—Karlobag, g) Licko Cerje—Stari Lovinac—Mali Halan—Dračevac.

⁶ Karlo III (1685—1740), uvidio je potrebu obnove trgovine i prometa, po njegovu je nalogu izgrađena 1725—1736 tzv. Karolinska cesta pod upravom inženjerskog potpukovnika Matije Antuna Weissaa od Rijeke preko Skrijeva—Zlobina—Fužina—Mrkoplja—Ravne Gore—Vrbovskog—Bosiljeva—Kačka i Novigrada na Dobri do Karlovca u duljini od 117 km kao prvi cestovni spoj Karlovca s morem, uz istovremenu rekonstrukciju stare ceste od Ljubljane do Trsta i Rijeke. Karlo III izdao je 1717. patent o slobodnoj plovidbi Jadranskim morem, a 1719. proglasio Rijeku i Prst slobodnim lukama u kojima su potom izgrađena velika pomorsko-trgovačka skladišta. Po njegovu se nalogu izgrađivala i luka u Kraljevici.

⁷ Spomenute mape i nacrti, što su ih izradili naši, većinom mladi graničarski časnici i podčasnici, prava su remek djela kartografskog umijeća, ali nažalost gotovo nepoznata i slabo istražena. Zasluga tih graničarskih kartografa je to veća, ako se uzmu u obzir primitivne i izuzetno teške prilike pod kojima su te mape crtane uz svijetlo lojenica u planinskoj pustoši Like i Velebita. Finoća papira, preciznost crteža ikaografski opis su takvi da ih danas više ne bismo mogli postići. Bilo bi vrijedno da se ti kartografski radovi naših graničara detaljnije prouče i ocijene.

⁸ Mape i geografske karte crtane prije sredine XVIII stoljeća vrlo su primitivne i netočne. Prve točnije i pouzdanije mape nalazimo u drugoj polovini navedenog stoljeća. Znatnih poteškoća kod identifikacije starih lokacija čini okolnost što su se vremenom nazivi mnogih lokacija mijenjali, pa je često teško pronaći vezu između prijašnjih i kasnijih naziva.

⁹ Rudolf grof Chotek (1707—1771) stekao je velike zasluge za promicanje ekonomskih interesa Hrvatskog primorja kao i za gradnju cesta prema jadranskim lukama. Gradnjom ceste Gospić—Karlobag, prvim boljim trgovačkim spojem ove luke s Likom, rukovodio je zaslužni graničarski inženjerski kapetan Antun Scherding kod štaba Ličke regimiente u Gospiću.

¹⁰ Vrijedno je zabilježiti da je isto mišljenje zastupao i Knežić pri gradnji nove Jozefinske ceste kroz kotlinu Senjske drage početkom 1830-tih godina, dok je njegov predšasnik Struppi u drugoj polovici 1770-tih godina pri gradnji prve Jozefinske ceste svojom trasom četiri puta prelazio s jedne strane torenta na drugu, kako bi se uklonio opasnim zonama rušenja brdskog kamenja i većih blokova.

¹¹ Marko Suzan, odvjetak stare ugledne senjske patricijske obitelji, veletrgovac, vlasnik velikih skladišta u Senju, Kraljevici i Rijeke, zaslužni promicatelj trgovine i prometa grada Senja, inicijator cestogradnje, raspolagao je s nekoliko stotina konja koji su prenosili trgovačku robu od Senja do Karlovca i obratno starim putem. Njegovi žitni magazini u Senju stajali su iza crkve Sv. Ambroza, gdje im se ostaci još i danas vide i koriste.

¹² Marija Terezija (1717—1780), kćerka Karla III, napredna vladarica, pomagala je razvitak trgovine te kopnenog i pomorskog prometa, okružena odličnim savjetnicima učinila je mnogo da se podigne narodno gospodarstvo Hrvatskog primorja i Vojne krajine. U tim nastojanjima naročito ju je pomagao njezin sin Josip II, koji joj je 1765—1780 bio suregent.

¹³ Mjesto napuštene Suzanove ceste sagrađena je u prvoj polovini XIX stoljeća nova cesta od priključka na Karolinsku cestu ispod Plasa velikom serpentinom do Križišća i dalje do Kraljevice, koja i danas još služi prometu.

¹⁴ Beč, državni arhiv, (Staatsarchiv) Hofreisen, karton 9.

¹⁵ Josip II (1741—1790), sin Marije Terezije, suregent 1765—1780, vladar 1780—1790, poznat po svojim velikim socijalnim i ekonomskim reformama, kojima je svoje doba pretekao za više od stotinu godina. Na njegov nalog izvršili su inženjerski časnici generalnog štaba prvi premak Habsburških zemalja 1763—1785, hrvatsko-slavonske Vojne krajine 1774—1777, hrvatskog Provincijala 1783—1784, slavonskog Provincijala 1781—1783.

¹⁶ U prijevodu: Tragovi strme ceste kojom je godine 1775, 3. svibnja, imperator Rimljana Josip II, otac domovine, prvi puta prošao. (Ovaj je natpis zbog vremena davno izbrisao, danas mu više nema traga.)

¹⁷ Beč, državni arhiv (Staatsarchiv), Reisen Kaiser Joseph II, II/8.

¹⁸ Minerski znakovi izvedeni su u dva tipa, koje se paralelno prate i koji imaju, svaki za sebe, točno isti oblik i dimenzije na cijelom potezu od Josipova mosta na Tounjčici do Gornjih Lopaca. Pravo je čudo kako su mineri pronašli u raspucanom kršu zdrave jedre stijede u koje im je uspjelo precizno uklesati znakove, da se stijena nije raspucala. Uklesana kruna nad inicijalima »J II« odgovara staroj carskoj kruni, koja se čuva u bivšoj dvorskoj riznici u Beču.

¹⁹ Danas se dozvoljava maksimalni nagib nivelete ceste od 5 do 6%. Na Vukasovićevoj Lujzinoj cesti građenoj 1803—1811 nije ovaj nagib nigdje prekoračen.

²⁰ Sve planinske ceste u hrvatskom kršu, građene između 1700 i 1850, imale su isključivo komercijalni značaj kao trgovačke i poštanske ceste radi boljeg spoja unutrašnjosti s Jadranskim morem. Velika širina, naročito na zaokretima, mogla je biti uvjetovana lakšim okretanjem vozila natovarenim dugim stablima ili gredama.

²¹ Ovi parcijalni građevni troškovi proračunati su iz približnih ukupnih građevinskih troškova ceste i relativnih građevinskih poteškoća navedenih dionica. Radi mješovitog karaktera rada nisu se stvarni ukupni troškovi gradnje mogli točnije ustanoviti.

²² Pouzdano je jedino da se jedna od sunčanih ura nekada nalazila u Josipdolu pred crkvom.

²³ Ovaj objekat, sačuvan u prvobitnom obliku, pokazuje tadašnji način konstrukcije kamenih svođenih mostova.

²⁴ Na istom je mjestu stari sredovječni put za Senj niskim primitivnim svođenim mostom prelazio Tounjčicu.

²⁵ Sačuvani u prvobitnom građevnom obliku pružaju ovi mostovi zorni primjer našeg mosto-građevnog umijeća druge polovine XVIII stoljeća.

²⁶ Iz starih mapa iz sredine XVIII stoljeća proizlazi da je na tom mjestu na starom putu za Senj postojao lazaret ili možda neka vrst karantene.

²⁷ Od tog samostana Pavlina, nekada važnog skloništa na strmom i mukotrpnom starom putu preko Velike Kapele, preostalo je samo još nešto prizemnog zida i temelja.

²⁸ U Zutoj Lokvi se odvaja tzv. Dalmatinska trgovačka i poštanska cesta preko Otočca—Gospića—Gračaca—Male Popine—Zrmanje i Pađena do Knina i Zadra. Ova je cesta građena po nalogu Josipa II od 1785—1789 na brzu ruku u toku priprema rata s Turskom. Popravljen je i dotjerana u trećem i četvrtom deceniju XIX stoljeća po uzoru na Lujzinu cestu i Knežićevu cestu Obrovac—Mali Halan—Sv. Rok—Stara pošta, građenu od 1826—1832.

²⁹ Od ovog starog mosta stoje samo još ruševni ostaci obiju upornjaka.

³⁰ Stare bečke mjere, koje su do prijelaza na metarske jedinice i kod nas bile u uporabi: 1 njemačka (germanska) milja = 1 austrijska poštanska milja = 4000 bečkih hvati = 7585,936 km; 1 bečki hvat = 6 bečkih stopa = 1,896 m; 1 bečka stopa = 12 bečkih palaca = 12 bečkih linija = = 2,195 mm; Na itineraru su označene udaljenosti približne s mogućom greškom od + 1/4 milje = = + 1,9 km.

³¹ U prijevodu: Strmoj cesti na spomen, kojom je 1775. 3. maja rimski imperator Josip II, otac domovine, prvi put prošao i uzvišeno odredio da se izgradi nova.

³² U prijevodu: Po presretnom izvađaču pukovniku Struppiju, (Oba originalna latinska teksta snimio je autor na licu mjesta g. 1938.)

³³ Beč, državni arhiv, (Staatsarchiv), Hofreisen, karton 35, sadrži vlastoručno pisani putni dnevnik kralja Franje II, koji je g. 1818, proputovao Hrvatskom, Vojnom krajinom i Dalmacijom. Sv. br. 6 sadrži detaljni opis puta po Struppijevoj Jozefini od Senja do Sv. Križa i Vukasovićevom preložnom cestom od Sv. Križa na Vratnik i dalje u Liku.

³⁴ Nanosi valuča taložnog u zaleđu pregradnih zidova izvedenih koncem prošlog stoljeća u toku regulacije bujice u Senjskoj dragi, vjerojatno su zatrpali eventualno još preostale tragove stare Jozefine.

³⁵ Takva uzorna organizacija održavanja ceste i prometa nije nakon razvojačenja Krajine nikada više postignuta.

³⁶ Pod vojničkom upravom transport robe tekao je besprijekorno čak i u zimsko doba, kada je s ceste trebalo stalno čistiti goleme količine snijega.

³⁷ Beč, ratni arhiv, (Kriegsarchiv) B-IX-c-807.

³⁸ Franjo Vlašić (1766—1840), podmaršal, napredan duh, banovao u Hrvatskoj 1832—1840, njegova je zasluga što je majoru Knežiću, umirovljenom prije reda 1833, povjerio gradnju nove Jozefine ceste od Karlovca do Senja te ga u tom poslu svojski podupirao. Pokopan je u crkvi Sv. Katarine u Zagrebu.

³⁹ Stutzer je kao vojni inženjer tridesetih godina XIX stoljeća službovao kod Krajiškog glavnog zapovjedništva u Zagrebu i razvijao uspješnu djelatnost na području građevinarstva u Vojnoj krajini. Vrlo je povoljno ocijenio Knežićev projekt iz g. 1838. za gradnju prve hrvatske željeznice od Siska dolinom potoka Gline do Bandina sela.

⁴⁰ U svojoj čednosti Knežić naziva potez nove ceste od Josipdola do Senja »poboljšanom Jozefinskom cestom« dok se u stvari radi o potpuno novoj cesti trasiranoj i građenoj po suvremenim principima cestograđevnog umijeća, koja sa starom Struppijevom cestom nema gotovo ništa zajedničkog.

⁴¹ U suvremenim publikacijama taj se most zove »Tovunjski velelepni dvomost«, premda leži tik zaselka Zdenac, koji je od Tounja udaljen oko kilometar.

⁴² Mjesto Josipdol, pozvano po Josipu II, nastalo je prigodom gradnje Struppijeve stare ceste.

⁴³ Kao što je Vukasović na Lujzinoj cesti tako je Knežić na novoj Jozefini obratio najveću pažnju što bržoj i potpunijoj odvodnji ceste, kako bi se razorni upliv oborina što više smanjio.

⁴⁴ U prijevodu: Ferdinand, imperator Austrije, pobožni, sretni, uzvišeni, po božanskom Josipu II, imperatoru Rimljana, unutar provalije sagrađenom mostu nadgradio novi lakši pristup i cijelu cestu obnovio 1836. — Ispod toga: Po Kajetanu Knežiću, graničarskom majoru.

Ovaj je most u prošlom ratu teško stradao, gornji red svodova posve je porušen, a donji teško oštećen. Ploče su s latinskim natpisima uništene, a isto tako i kamene figure vitezova, od kojih je jedna spašena i postavljena pred kuću Tounj br. 10 na južnom prilazu mostu, dok druga leži u vodi pod mostom. Sudbina ovog jedinstvenog i krasnog spomenika našeg mostograđevnog umijeća iz druge polovice XVIII stoljeća posve je neizvjesna. Kao jedan od najvrednijih građevinskih kulturnih spomenika trebalo bi taj most uzeti pod zaštitu države i hitno u cijelosti obnoviti, dok ne bude prekasno! (Uvaženi autor ovog rukopisa već je više od godinu dana mrtav. U međuvremenu je Poduzeće za ceste izvršilo obnovu mosta, točno prema starim nacrtima — op. Urednika.)

⁴⁵ Od ovih Knežićevih objekata u prošlom su ratu porušena oba mosta preko torenta u kotlini Senjske drage, i to onaj ispod Sv. Križa na ulazu u kotlinu, kao i onaj na izlazu iz kotlinu. (Odmah poviše gradskog groblja i rezervoara.)

⁴⁶ U prijevodu: Strmine Jozefinske ceste imperator Franjo nadvladao je. Zahvalni prosljedite putnici. 1834. (Misli se na strmine stare Struppijeve ceste.)

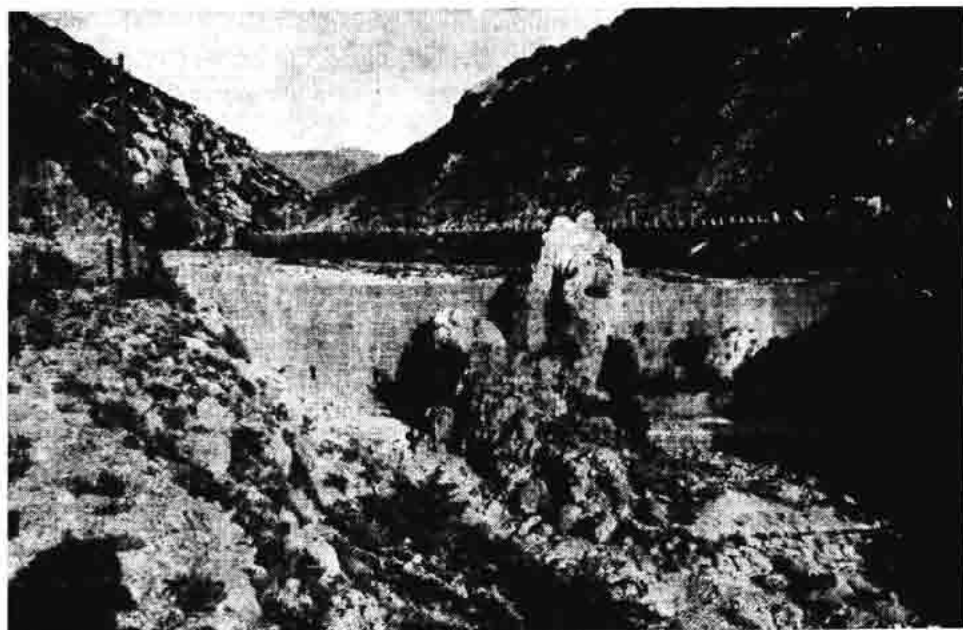
⁴⁷ Ovaj se lijepi objekt danas nalazi u potpuno zapuštenom stanju.

⁴⁸ Stara originalna Knežićeva »Majorija« postojala je, iako u gotovo ruševnom stanju, do prošlog rata u kojemu je porušena, a na njenom mjestu podignuta nova zgrada uprave rasadnika. (Sumarije Senj.)

⁴⁹ U prijevodu: Carsko vrelo Ferdinand I, Imperator Austrije, 1837. Osnovao i izveo J. Kajetan Knežić, C. Kr. major. (I ovaj spomenik istančanog Knežićevog ukusa nalazi se u vrlo zapuštenom stanju, dapače je ostao više od pola metra ispod nivoa asfaltirane ceste.)

⁵⁰ Legenda uz nacrt grada Senja oko 1785 godine: 1. Jozefinska vrata, 2. Biskupska vrata, 3. Morska vrata, 4. Stara vrata ili Vrata na Torentu, 5. Pavlinska vratašca, 6. Kaštel, stan vojnog zapovjednika, vojno zapovjedništvo, 7. Vijećnica, 8. Stolna crkva (Sv. Marije), 9. Biskupska rezidencija, 10. Franjevački samostan s crkvom, 11. Dokinuti pavlinski samostan, 12. Erarsko svetišće sa stajom, 13. Bankalni solni ured, 14. Stan višeg bankalnog solnog inkasatora, vlasništvo bankalnog erara, 15. Bankalno-erarni solni magazin za 25000 kabala, 16. Bankalno-erarni solni magazin za 10000 kabala, oba građena na otkupljenom Vukasovićevu zemljištu, 17. Bankalno-erarni solni magazin za 21000 kabala, otkupljen od Varovića, 18. Solni magazin gradske općine pod zgradom Vijećnice, 19. Rozničeva kuća sa solnim magazinom za 33400 kabala, 20. Kuća Ive Daničića sa solnim magazinom za 24600 kabala, 21. Kuća Petra Daničića sa solnim magazinom za 7500 kabala, 22. Dubravčičeva kuća sa solnim magazinom za 5190 kabala, 23. Kuća Dragančičevih nasljednika sa solnim magazinom za 9900 kabala, 24. Kuća Tome Domazetovića sa solnim magazinom za 19600 kabala, 25. Kuća Đure Demelija sa solnim magazinom za 13700 kabala, 26. Krivošičeva kuća sa solnim magazinom za 6850 kabala, 27 i 28. Zitni magazini i druge zgrade Marka Suzana, 29. Zitni magazin Tome Domazetovića, 30. C. Kr. opskrbni magazin, 31. Projektirana kazniona, 32. Sekularizirana crkva sv. Antuna, sada spremište lučkog inventara, 33. Mesnica, 34. Brodograđilište, 35. do 38. Projektirani peterokatni magazini za zaštitu luke od sjeveroistočne bure, 39. Projektirano preloženje Torenta, 40 i 41. Projektirani kameni valobrani za zaštitu luke.

Opaska: Legenda je doslovni prijevod njemačkog teksta na izvornom nacrtu (Nationalbibliothek — Kartensammlung, sig. AA-XXX-12, Colona 136, No 1492).



Sl. 70. — Korito Kriškog potoka, sasvim lijevo ostaci Struppijeve, u stvari rimske i srednjovjekovne ceste. Desno Knežićeva, u stvari današnja cesta. Izgled oko 1930.

LITERATURA I VRELA

- 1) Provinzialnachrichten aus den Kaiserl. Königl. Staaten und Erblanden. No XXIII., Wien 1782.
- 2) Ungrisches Magazin, Bd III, Pressburg 1784.
- 3) Hacquet, B.: Physikalisch-Politische Reise aus den Dinarischen durch die Julischen, Carnischen, Rhätischen und die Norischen Alpen im Jahre 1781 und 1783 unternommen. I. Theil, Leipzig 1785.
- 4) De Luca, J.: Geographisches Handbuch von dem Oesterreichischem Staate. Wien 1790—1792.
- 5) Engel, J. Ch. v.: Geschichte des Ungarischen Reiches und seiner Nebenländer, II. Theil, Halle 1798.
- 6) Demian, J. A.: Statistische Darstellung des Königreiches Ungern und der dazu gehörigen Länder. Wien 1805—1806.
- 7) Demain, J. A.: Statistische Beschreibung der Militärgrenze. Wien 1806—1807.
- 8) Fras, Fr. J.: Merkwürdigkeiten oder historisch-statistisch-topographische Beschreibung der Militärgranze, Karlstadt 1830.
- 9) Fras, Fr. J.: Vollständige Topographie der Karlstädter Militärgrenze. Agram 1835.
- 10) Radost Hèrvata na Vèrhu Kapelle 8. listopada 1843, kad visokoblagorodni gospodin vitez Josip Kajetan Knežić, c. kr. major i upravitelj ceste Josipove u Hèrvatskoj i t. d. radi velikih o gradjenju cestah stečenih zaslugah od Nj. C. K. Veličanstva premilostivo podèljenim visokim austrijskim od zaslugah redom Leopoldovim svečano bi urešen. — U Zagrebu. Tiskom kr. povl. horv.-sl.-dalm. tiskarne Dra Ljudevita Gaja. 1845 (autor nepoznat).
- 11) Fras, Fr. J.: Vollständige Topographie der Karlstädter Militärgrenze in Kroatien. Agram 1850.
- 12) Bach, Fr.: Otočaner Regiments-Geschichte. Karlstadt 1851—1852.
- 13) Schlosser, J. — Vukotinović, Lj. Geognostisch-botanischer Reisebericht über das Kroatische Küstenland, das Likaner und Otočaner Grenzregiment. Agram 1852.
- 14) Kussan, P.: Kurzgefasste Geschichte des Oguliner dritten National-Grenz-Infanterie-Regiments. Wien 1852.
- 15) Hirtenfeld, J.: Ooesterreichischer Soldatenfreund. Wien 1853.
- 16) Sladović, M.: Povèsti Biskupijah Senjske i Modruške ili Krbavske. Trst 1856.
- 17) Kukuljević-Sakcinski, J.: Slovník umjetnikah jugoslavenskih. Zagreb 1858.
- 18) Rieger, Fr. L.: Slovník naučný, sv. IV. Prag 1859.
- 19) Kukuljević-Sakcinski, J.: Grad Senj. Leptir, Zagreb 1860.
- 20) Telegraph (Grazer politisches Blatt), br. 109. Graz 1862.
- 21) Wurzbach, C. v.: Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich, Bd 12. Wien 1864.
- 22) Vaniček, F.: Spezialgeschichte der Militärgrenze. Wien 1875.
- 23) Magdić, M.: Topografija i poviest grada Senja. Senj 1877.
- 24) Lopašić, R.: Poviest i mjestopis grada i okoline. Zagreb 1879.
- 25) Wurzbach, C. V.: Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich. Bd 40. Wien 1880.
- 26) Verzeichnis der Karten der K. K. Familien-Fideicommiss-Bibliothek (Als Manuscript gedruckt), Wien 1882.
- 27) Mayer, M. Fr.: Die Anfänge des Handels und der Industrie in Oesterreich und die Orientalisch Compagnie. Innsbruck 1882.
- 28) Wurzbach, C. v.: Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich, Bd 52. Wien 1885.
- 29) D. H.: Ceste, prihodi i željeznice jugozapadne visočine. Narodne Novine, god. LVI. br. 292, Zagreb 1890.
- 30) Lapaine, V.: Stare ceste. Viesti društva inžinira i arhitekta u Zagrebu, god. XIII. br. 2, Zagreb 1892.

- 31) Lopašić, R.: Oko Kupe i Korane. Zagreb 1895.
- 32) Laszowski, R.: Izvještaj Ivana Pieronija o hrvatskim krajiškim gradovima i mjestima 1639. JAZU, Starine knj. 29. Zagreb 1898.
- 33) Patsch, K.: Die Lika in römischer Zeit. — Kaiserliche Akademie der Wissenschaften, Schriften der Balbankommission, Antiquarische Abteilung I, Wien 1900.
- 34) Klaić, Vj.: Krčki knezovi Frankopani, knj. I. Zagreb 1901.
- 35) Laszowski, E.: Hrvatske povjesne građevine, knj. I. Zagreb 1902.
- 36) Sorg, F.: Osvrt na naše ceste prigodom izložbe u Milanu. Viesti hrvatskog društva inžinira i arhitekta, god. XXVII. br. 2, Zagreb 1906.
- 37) Strohal, R.: Grad Karlovac opisan i orisan. Karlovac 1906.
- 38) Brunšmid, J.: Kameni spomenici Hrvatskog narodnog muzeja u Zagrebu. Vjesnik hrv. arheološkog društva, sv. IX. Zagreb 1907.
- 39) Gerba, R. — Tomčić, J.: Za kralja i dom. Slike, životopisi i crtice 230 hrvatskih generala. Bjelovar 1908.
- 40) Tkalčić, I. Kr.: O staroj zagrebačkoj trgovini, Rad JAZU br. 176, Zagreb 1909.
- 41) Paldus, J.: Die militärischen Aufnahmen im Bereiche der Habsburgischen Länder aus der Zeit Kaiser Joseph II ausgeführt durch den K. K. Generalquartiermeisterstab in den Jahren 1763—1785. Ein Beitrag zur historischen Länderkunde. Akademie der Wissenschaft Wien 1919.
- 42) Szabó, Gj.: Sredovječni gradovi u Hrvatskoj i Slavoniji. Zagreb 1920.
- 43) Heneberg, V.: Lika prije Hachguetovih putovanja. Narodna starina, kdj. I. Zagreb 1922.
- 44) Šišić, F.: Povijest Hrvata u vrijeme narodnih vladara. Zagreb 1925.
- 45) Tijan, P.: Senj. Zagreb 1931.
- 46) Turković, M.: Die Geschichte der ehemaligen kroatisch-slavonischen Militärgrenze. Sušak 1936.
- 47) Rukavina, N.: Historijat razvoja pošte u Bosni i Hercegovini. Pošte Vojne krajine, Ilirije, Hrvatske i ostalih naših pokrajina u predfilatelističko i filatelističko doba. Sarajevo (godina nepoznata).
- 48) Szavits-Nossan, Stj.: Stopedesetgodišnjica rođenja Josipa Kajetana Knežića. Tehnički list, god. XVIII. br. 19/20, Zagreb 1936.
- 49) Schmidt, R.: Orts- und Autorenregister der sich auf Jugoslawien beziehenden Karten, Pläne und Ansichten des wiener Kriegsarchivs (bis 1882). Beograd 1937.
- 50) Genijalni graditelj planinskih cesta u Hrvatskoj. Svijet br. 52, Zagreb 1937.
- 51) Stopedesetgodišnjica rođenja graditelja cesta u Hrvatskoj. Obzor, god. LXXVII. br. 15, Zagreb 1937.
- 52) Filjak, M.: Josip Kajetan Knežić. Banovac, god. II. br. 17/19, Petrinja 1937.
- 53) Filjak, M.: Na grobu zaboravljenog petrinjca. Banovac, god. II. br. 41, Petrinja 1937.
- 54) Szavits-Nossan, Stj.: Grad Petrinja uspomeni Josipa Kajetana Knežića. Tehnički list god. XIX. br. 19/20, Zagreb 1937.
- 55) Turković, M.: Iz prošlosti grada Karlovca. Sušak 1938.
- 56) Turković, M.: Autobiografija. Sušak 1938.
- 57) Filjak, M.: Knežića grob u Velebitu. Hrvatski planinar, god. XXXIV. br. 5, Zagreb 1938.
- 58) Szavits-Nossan, Stj.: Stogodišnjica željezničkih projekata u Hrvatskoj. Tehnički list, god. XX. br. 17/18, Zagreb 1938.
- 59) Szavits-Nossan, Stj.: Popravak grobnice Josipa Kajetana Knežića. Tehnički list, god. XX. br. 17/18, Zagreb 1938.
- 60) Hrvatski kulturni spomenici. I. Senj. JAZU, Zagreb 1940.
- 61) Filjak, M.: Josip Kajetan Knežić — graditelj velebitskih cesta. Lički kalendar, god. IX. Zagreb 1941.
- 62) Horvath, J.: Ein Entwicklungsbild des Wirtschaftslebens der Kroaten. Zbornik Die Kroaten. Zagreb 1942.

- 63) Deak, Fr.: Grad Karlovac. Karlovac 1943.
- 64) Rukavina, N.: Poviest hrvatske pošte od domaće dinastije do danas. Zagreb 1944.
- 65) Babić, M.: Senjanin Josip Knežić projektant prve željeznice u našoj zemlji. Riječki list, 5. VII. 1953.
- 66) Tonković, Kr.: O mostu u Tounju. Ceste i mostovi, god. V. br. 9. Zagreb 1957.
- 67) Bach, J.: Podaci za našu povijest umjetnosti i kulture sačuvani u Beču. Vijesti društva muzejsko-konzervatorskih radnika NR Hrvatske, god. VII. br. 5. Zagreb 1957.
- 68) Szavits-Nossan, Stj.: Josip Kajetan Knežić i gradnja planinskih cesta preko Velebita od početka XVIII. do sredine XIX. vijeka. Habilitacioni rad na građevinskom odjelu Arhitektonsko-građevinska-geodetskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb 1958.
- 69) Blašković, Vl.: Osnovne geografske oznake Karlovca. Zbornik gradskog muzeja, sv. I. Karlovac 1964.
- 70) Schneider, M.: U Karlovcu 1840-tih godina. Zbornik gradskog muzeja, sv. I. Karlovac 1964.
- 71) Szavits-Nossan, Stj.: 125-godišnjica prvih željezničkih projekata u Hrvatskoj (1838—1963). Zbornik gradskog muzeja, sv. I. Karlovac 1964.
- 72) Szavits-Nossan, Stj.: Simo Kekić — o stogodišnjici njegove smrti. Građevinar, časopis saveza građevnih inženjera i tehničara SR Hrvatske, god. XVI. br. 2, Zagreb 1964.
- 73) Rogić, V.: Položaj Senja i gravitacija. Senjski zbornik, god. I. Senj 1965.
- 74) Rogić, P.: Naseljenost velebitske primorske padine kroz historiju. Senjski zbornik, god. I. Senj 1965.
- 75) Valentić, M.: Razvitak Senja u okviru Hrvatsko-slavonske vojne krajine. Senjski zbornik, god. I. Senj 1965.
- 76) Viličić, M.: Povjesno-urbanistički razvoj Senja. Senjski zbornik, god. I. Senj 1965.
- 77) Marković, M.: Pavao Vitezović kao kartograf. Senjski zbornik, god. I. Senj 1965.
- 78) Severinski, Vl.: Senjske šume i njihova eksploatacija. Senjski zbornik, god. I. Senj 1965.
- 79) Modrić, B.: Etnografske crtice iz Podgorja. Senjski zbornik, god. I. Senj 1965.
- 80) Glavičić, A.: Iz prošlosti grada Senja po doseljenju Hrvata. Senjski zbornik, god. I. Senj 1965.
- 81) Glavičić, A.: Kulturno-povijesni vodič po Senju. Senjski zbornik, god. I. Senj 1965.
- 82) Glavičić, A.: Arheološki nalazi iz Senja i okolice. Senjski zbornik, god. II. Senj 1966.
- 83) Sokol, H.: Die K. K. Militärgrenze. Wien 1967.
- 84) Szavits-Nossan, Stj.: Fond bilježaka, nacrti i fotografija sa Struppijeve i Knežičeve Jozefinske ceste snimljenih po autoru prilikom istražnih radova na terenu u godinama 1936—1938 i 1957—1961.
- 95) Szavits-Nossan, Stj.: Fond bilježaka i nacrti prikupljenih po autoru u toku istražnih studija u Arhivu SR Hrvatske i u bečkim arhivima 1959, 1961 i 1963 (Kriegs Archiv, Oesterr. Nationalbibliothek, Hofkammer-archiv, Staats-Archiv).

Zusammenfassung

DIE ALTEN STRASSENVERBINDUNGEN DER STADT SENJ IM LAUFE DER JAHRHUNDERTE

von STJEPAN SZAVITS-NOSSAN

In topographisch günstiger Lage am Fusse des niedrigsten Gebirgsüberganges zum Hinterland war die Stadt Senj seit uralten Zeiten ein wichtiger Posten am Verkehrsweg der die obere Adria mit dem Landesinneren verband.

Schon in griechischer und vorgriechischer Zeit druchquerte die Stadt ein wichtiger Handelsweg. Die grösste Blüte erreichte die alte Stadt Senj (Senia) jedoch zur Römerzeit, als sie zur Provinz Illyricum gehörte. Eine wichtige römische Strasse von Aquilea über Tarsatica kommend passierte die Stadt und führte über den Bergsattel von Vratnik, auf 670 Meter Meereshöhe, in die Lika und weiter nach Panonien. Bedeutsame archäologische Funde beweisen dies, und bieten beredsames Zeugnis vom hohen Stande römischer Strassenbaukunst.

Mit dem Niedergang des Römischen Reiches kam auch der Verfall der von demselben erstellten Strassenzüge. Das ganze Mittelalter hindurch bildete blos ein schwer passierbarer Saum- und Reitweg die einzige Verbindung der Stadt Senj mit dem Hinterlande. Eine Belebung des Verkehrs auf diesem primitiven Wege erfolgte zur Zeit der Herrschaft des fürstlichen Geschlechtes der Frankopane, als der Handel mit Venedig etpa im XIV. und XV. Jahrhundert eine gewisse Blüte erreichte. Die darauf folgende lang andauernde Türkennot machte jeglichen Handel und Verkehr unmöglich, und die Wege verfielen vollständig.

Mit der Bannung der Türkengefahr zu Beginn des XVIII. Jahrhunderts zeigte sich die Morgenröte einer besseren Zeit Karl III (1685—1740) und seine Tochter Maria Theresia (1717—1780) unternahmen energische Schritte zum Wiederaufbau und zur allseitigen Förderung von Handel und Verkehr durch Bau von Strassen und Hafenanlagen, sowie durch Errichtung von Freihäfen.

Von viel grösserer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Senj waren jedoch die Regentschafts- und Regierungsjahre Josef II (1741—1790). Als überzeugter Anhänger des Zeitalters der Aufklärung förderte er Handel und Verkehr mit allen Mitteln und durch persönlichen Einsatz. Im Zuge einer Bereinigung des Karlovacer Generalates im Jahre 1775, wobei er auch die Stadt Senj besuchte, überzeugte er sich vom schlechten Zustand der Verbindungen zum Meere und befahl sogleich den Bau einer befahrbaren Handels- und Poststrasse von Senj nach Karlovac in Angriff zu nehmen. Die Leitung des Baues übertrug er dem Oberstlieutenant im Ingenieurcorps Vinzenz Struppi (1733—1810), damaligem Baudirektor der K. K. Haupt-Handelsintendanz in Triest.

So entstand in den Jahren 1775—1779 die s. g. alte Josefiner Strasse in einer Länge von 1000 Kilometer, für jene Zeit ein bedeutsames Bauwerk, das vielerorts vom hohen Kunstsinn seines Erbauers Zeugenschaft bot. Als nennenswerte Bauwerke sind zu erwähnen: der Viadukt über den Tounjčica Fluss, die Brücken bei Josipdol und in Brinje, die vier Brücken in der Schlucht der Senjska Draga, der Obelisk in Karlovac und das Josefiner Tor in der Stadtmauer von Senj. Schön bearbeitete Meilensteine, Gedenktafeln, Itinerare steinene Postamente für Sonnenuhren, in den Fels gehauene Mineurzeichen, Künstlerische Militärfiguren am Tounjčica Viadukt, steinene Radabweiser, massive Bordsteine, Entwässerungsanlagen u. a. m. waren die ästhetischen Wahrzeichen Struppischer Strassen- und Brückenbaukunst, die weithin Bewunderung erweckten.

Erbaut im Geiste des XVIII. Jahrhunderts, mit vielen steilen Abschnitten und verlorenen Höhen, entsprach die alte Linienführung den Anforderungen des immer reger werdenden Verkehrs bald nicht mehr, insbesondere seit Josef II die Stadt Senj im Jahre 1785 zum Freihafen erklärt hat.

Die Verlegung des Strassenzuges im Aufstieg von Senj zum Vratnik Sattel durch Filip Vukasović im Jahre 1787, zwecks Verminderung des sehr steilen Gefälles, brachte nur eine örtliche Verbesserung der Nivelette.