

VINKO STRUPPI 1733—1810

Među muževe naročito zaslužne za tehnički i ekonomski razvitak i procvat Hrvatskog primorja i grada Senja u drugoz polovini XVIII stoljeća spada i Vinko Struppi, graditelj stare Jozefinske ceste, prvog trgovačkog cestovnog spoja grada Senja s Karlovcem i daljnim zaleđem Hrvatske i Ugarske.

Vinko Struppi rodio se 1733.,¹ kao mladić stupio je u austrijsku vojsku te se za vrijeme sedmogodišnjeg rata (1756—1763) naročito istakao na području inženjerske struke i vojnog graditeljstva kod opsade tvrđave Dresden i Wittenberg. Zbog toga dodijeljen je glavnom zapovjedništvu austrijske vojske u Saskoj.

Polučenim uspjesima u inženjerskoj struci i ličnom hrabrošću Struppi se toliko odlikovao da je imenovan poručnikom inženjerskog zbora, pobočnikom znamenitog generala Vicomte de Gribeauvala i ravnateljem ratnog inženjerskog arhiva, a skoro zatim izvan reda promaknut u čin inženjerskog natporučnika.

Po svršetku sedmogodišnjeg rata protiv pruskog kralja Fridrika Velikog postavljen je Struppi za zamjenika generalnog ženijskog i fortifikacionog ravnatelja u Beču.

God. 1764—1768 vršio je dužnost fortifikacionog ravnatelja gradova Cheb i Hradec Kralove u Češkoj.

Josip II, koji je vrlo cijenio Struppijeve inženjerske sposobnosti, postavio ga je 1768. na prijedlog Dvorskog komercijalnog vijeća za građevinskog ravnatelja kod C. kr. glavne komercijalne intendance u Trstu uz istovremeno promaknuće u čin inženjerskog kapetana.

Na ovom istaknutom položaju razvio je Vinko Struppi mnogostranu intenzivnu djelatnost, koja još do danas nije dovoljno istražena i ocijenjena, a obuhvatila je područje grada Trsta s okolinom, Slovensko primorje, Istru i Hrvatsko primorje, tj. obalni pojas koji je tada sačinjavao tzv. Austrijsko primorje (Littorale Austriaco).

Josip II, veliki promicatelj kopnene i pomorske trgovine, unapredio je Struppija 1772. u čin inženjerskog potpukovnika, podijelivši mu istodobno naslov carskog savjetnika.

Mnoštvo Struppijevih nacrti i projekata s iscrpnim tehničkim izvještajima, izgrađenih nevjerojatnom preciznošću i savjesnošću, nalazi se sačuvano u bečkim arhivima i zavrijedilo bi podrobniji studij.²

Velike zasluge stekao je Struppi ne samo za procvat obalnog područja od Soče do Karlobaga, nego i za izgradnju i proširenje pomorskih luka Trsta, Rijeke, Bakra, Kraljevice i Senja.

Glavna komencijalna intendantca u Trstu, kao vrhovna upravna vlast navedenog obalnog područja, bila je nadležna i za nadzor i održavanje 117 km duge tzv. Karolinske ceste, građene 1725—1736 od Rijeke do Karlovca pod upravom Matije Antuna Weissa, carskog potpukovnika i zemaljskog vrhovnog inženjera tzv. Unutarnje Austrije.³

Kao građevinski ravnatelj vršio je Struppi kroz niz godina tehnički nadzor ove, za ono doba važne trgovačke ceste, koju je na brojnim inspekcio-nim putovanjima temeljito upoznao. U tom su mu poslu naročito pomagali Antun Gnamb i Karlo Josip Römer, zaslužni građevinski inspektori tršćanske intendantce, koji su svoje sjedište imali u Rijeci.⁴

Struppi je izvršio detaljnu reambulaciju Karolinske ceste s premjerom starih i novo osnovanih naselja uz tu cestu. Nadalje je vršio nadzor nad radom pojedinih poduzetnika koji su preuzeli redovno održavanje raznih dionica ceste.

Struppijeva zaslužna aktivnost kao vrhovnog nadzornika Karolinske ceste vidljiva je u brojnim sačuvanim aktima nekadašnje lokalne uprave te ceste, koja je imala svoje sjedište u Bakru. Spisi se nalaze u konvolutu Acta Buccarana u Arhivu SR Hrvatske u Zagrebu.⁵

Najveće djelo Vinka Struppija, kojim je naročito zadužio gradove Senj i Karlovac, bila je gradnja prve »trgovačke i poštanske ceste«, koja je spojila oba grada i navrnula pretežni dio pomorske trgovine zadnjih decenija XVIII stoljeća na senjsku luku.

Kad je Josip II, još kao nasljednik prijestolja i suregent svoje majke Marije Terezije, mjeseca svibnja 1775. jašio na konju od Karlovca u Senj mučnim starim putem preko Velike Kapele i Vratnika, uvidio je potrebu hitne izgradnje nove trgovačke ceste od Karlovca do Senja, pa je još iste godine taj veliki i teški posao povjerio Vinku Struppiju, potpukovniku i građevinskom ravnatelju pri Intendanci u Trstu.

Struppi je mogao s gradnjom bezodvlačno započeti jer mu je već 1772. bio povjeren prethodni obilazak i studij terena za gradnju trgovačke ceste od Senja do Karlovca, pri čemu mu je pomogao inženjerski kadet Humpel iz Senja.

Po Struppiju odabrana trasa nove ceste slijedila je na mnogim mjestima trag nekog starog i teško prohodnog puta, koji je već od starih vremena išao od Karlovca na Senj, ali je radi velikih strmina i krajnje lošeg stanja bio prohodan samo za pješake i konje.

Struppijeva građevno-tehnička dalekovidnost i mnogostrano iskustvo vidi se i po tome što je na rekognosciranje terena poveo vještog minerskog majstora Cachiaroa iz Trsta, da usput ispita vrstu i čvrstoću brdskih stijena u kojima će trebati izvršiti opsežne minerske radove pri gradnji nove ceste.⁶

Pod neposrednom Struppijevom upravom građena je na trošak Dvorskog ratnog vijeća u Beču nova cesta 1775—1779 u duljini od 13¹/₄ tadašnjih austrijskih poštanskih milja ili okruglo 100 km.

U čast svog inicijatora dobila je nova cesta naziv Via Josephina, tj. Jozefinska ili Josipova cesta, dok joj je službeni naslov glasio »Glavna trgovačka i poštanska cesta«. Unatoč poteškoćama na nekim vrlo strmim dijelovima

omogućila je nova cesta prijevoz robe i pošte zaprežnim kolima preko Velike Kapele i Vratnika.

Da je ovu dugu cestu uspjelo dovršiti za nepune tri i pol godine zasluga je organizacione sposobnosti Vinka Struppija, koji je za cijelo vrijeme gradnje boravio na terenu, obilazio gradilišta i svrsishodnim dispozicijama omogućio brz napredak radova, unatoč teškim terenskim i klimatskim prilikama planinskog područja. Struppijevu neobičnu vještinu i snalažljivost može se ocijeniti iz činjenica da je ovo bila njegova prva planinska cestogradnja takva opsega, koju je trebalo dovršiti u nevjerojatno kratkom roku.

Pošto se gradnjom ceste po izričitom nalogu Josipa II trebalo odmah započeti, nije preostalo vremena za detaljnije studije kao ni za komparaciju varijanata, pa je Struppi trasu nove ceste određivao neposredno na terenu, prema položaju naseljenih mjesta i topografskim prilikama, što je dovelo do izvjesnih nedostataka u osnovnim elementima ove komunikacije. Cesta je na nekim dijelovima položena vrlo strmo, naročito na prijelazu preko Kapele i na silasku s Vratnika u Senjsku dragu, što je otežalo promet zaprežnih kola.

Struppijeva Jozefina nosi obilježje planinskih cesta svoga vremena gradjenih tokom XVIII stoljeća: znatna širina od 4 do 6 m, vanredno solidna građevna izvedba u kamenu, masivne kamene rubne trake, masivni podzidi od naravnog kamena djelomično obrađenog i u suho položenog, prirodnim kamenom taracani kolovozi, mostovi od kamenih svodova, kameni kolobrani, kamene dijagonalne traverze za stabilizaciju kolovoza na većim strminama, dijagonalni kameni žljebovi za odvodnju kolovoza i dr.

Proživši se kroz kotlinu Senjske drage četverostrukim prijelazom kanala, položio je Struppi trasu ceste od Sv. Križa gotovo u pravcu na Vratnik, pa dalje preko žute Lokve, Brinja, Križpolja na Jezerane, gdje je počeo izravni uspon preko Razvala na sedlo Vrh Kapele, kulminaciju ceste na visini od 884 m nad morem. Cesta se dalje spuštala kroz guste šume uz nekadanji samostan Sv. Nikole preko Modruša i Turkalja do Josipdola, prosljeđivši položitim niveletom preko Zdenca, Generalskog Stola i Zvečaja do Karlovca.

Najznačajniji građevni objekat Struppijeve Jozefine bio je kameni most sa 3 svodena otvora preko Tounjčice kod Zdenca nedaleko Tounja.

Kao esteta i u duhu onog vremena Struppi je most ukrasio iz kamena isklesanim likovima vitezova koji su podsjećali na ambijent Vojne krajine, a osim toga postavio je na parapet mosta latinski pisanu ploču u spomen 3. svibnja 1775, kada je Josip II na konju prošao starim putem i odredio da se gradi nova cesta.

Struppi je izgradio i druge kamene svodene mostove od kojih su najvažniji: most preko depresije u mjestu Potok, tri mosta između Skradnika i Josipdola, most u Brinju, most preko potoka Pristolca na silasku s Vratnika, te četiri mosta u kotlini Senjske drage.⁷

Svoj estetski osjećaj i kulturno shvaćanje graditeljstva pokazao je Struppi na način koji staroj Jozefinskoj cesti daje posebno obilježje među cestama onoga vremena, pa je ona u tom pogledu kod nas jedinstvena.

Tako je početak ceste u Karlovcu obilježio krasnim kamenim obeliskom s lovor-vijencom, carskom krunom i natpisom JOSEPHINAE PRINCIPIUM te latinskim itinerarom u njemačkim miljama do Senja i do Beča, a završetak ceste u Senju novim kamenim portalom na Velikim vratima sa carskom krunom i natpisom JOSEPHINAE FINIS i latinskim itinerarom u miljama do Beča.

Od Senja do Karlovca postavio je Struppi uz cestu umjetnički izrađene miljokaze, a za vremensku orijentaciju putnika sunčane ure postavljene na kamene podnoške izrađene u obliku kaneliranog grčkog stupa.

Na potezu od Senja do mosta preko Tounjčice dao je Struppi u zdrave jedre dijelove stijena uklesati posebno oblikovane minerske znakove, a na nekim mjestima i inicijale Josipa II sa carskom krunom. Sve je ovo uklesano u zdravu stijenu tako precizno i bez ozljede stijene, da takav rad i vještinu danas jedva možemo shvatiti.⁸

Struppijeva je zasluga da je umjesto teško prohodnog i zapuštenog puta izgradio za ono doba valjanu cestu, koja je omogućila promet zaprežnim kolima i pružila gradu Senju toliko potrebnu i željkovanu trgovačku komunikaciju s užim i širim zaleđem.

Od kakva je značenja bila nova cesta vidi se i po tome što je predstavljala važnu kariku u mreži poštanskih cesta koncem XVIII stoljeća, kada je njome išao promet brzih poštanskih diližansa sve do Beča.

I pored nedostataka stare Jozefinske ceste u pogledu trase i nivelete, potrebno je kod ocjene Struppijevih djela i zasluga uzeti u obzir pravilno mjerilo za prilike i stanje cestograđevne tehnike u drugoj polovini XVIII stoljeća. Utom svjetlu ostaje lik Vinka Struppija kao jednog od naših najzaslužnijih inženjera i cestograditelja svoga vremena.

Dovršenje ceste god. 1779. svratilo je pažnju javnosti na ovo značajno građevno djelo i daleko izvan granica Hrvatske, pa se o Jozefini vrlo pohvalno pisalo u tadašnjim publikacijama u inozemstvu. Još iste godine promaknut je Vinko Struppi u čin pukovnika i odlikovan viteškim križem reda sv. Stjepana, a podijeljen mu je bio i naslijedni barunat.

Napredak našeg primorja i izgradnja naših pomorskih luka i dalje su zaokupile Struppija kao građevinskog ravnatelja Glavne trgovačke intendance u Trstu. Kad je odlukom Josipa II Senj 1785. proglašen slobodnom lukom, a Karlovac poveljom istoga vladara 1781. slobodnim i kraljevskim gradom uz istodobno izuzeće ispod jurisdikcije karlovačkog generalata, osjetno je porastao promet Jozefinskom cestom, pa je u nastavku Struppi izradio projekt za proširenje i daljnju izgradnju senjske luke.

Osim toga bavio se Struppi na području tršćanske intendance, kao i izvan njezinih granica, vodograđevinama, lučkim i obalnim gradnjama, melioracijama i cestogradnjama.

Konačno, Struppi je zbog svojih velikih zasluga imenovan glavnim dvorskim građevinskim ravnateljem u Beču, gdje je umro 3. lipnja 1810. u sedamdesetsedmoj godini života.

Knežićevom gradnjom nove moderne Jozefinske ceste napuštena je Struppijeva stara cesta koju je zatim zub vremena nemilosrdno nagrizao, ali preostali dijelovi ceste i objekata i danas još veličaju cestograđevnu vještinu i visok estetski osjećaj svoga majstora.

BILJESKE

¹ Mjesto rođenja nije se uspjelo ustanoviti, ali se velikom vjerojatnošću može pretpostaviti da rod Struppija potječe iz Furlanije. Isto tako nije se nažalost uspjelo pronaći Struppijev portret.

² U toku svojih opetovanih istražnih radova u bečkim arhivima naišao sam na brojne projekte i elaborate Struppijeve, koji svjedoče o njegovoj mnogostраној inženjerskoј spremi. Počevši vojno-inženjersku karijeru fortifikacionim radovima, brzo se uživio u novi i drugačiji djelokrug građevinskog ravnatelja Glavne komercijalne intendance u Trstu, sa širokim djelokrugom na području obalnih i pomorskih građevina. U svojim projektima i elaboratima pokazao je Struppi neobičnu savjesnost i preciznost, te spada nedvojbeno treću najinteresantnije inženjerske ličnosti naše kulturne prošlosti. Njegov život i rad, naročito sa stanovišta građevinske tehnike nije nažalost još sistematski ispitan.

³ Matija Antun Weiss, kome se imade zahvaliti gradnja prve prave planinske ceste od Rijeke do Karlovca početkom XVIII stoljeća, također je vrlo zanimljiva i značajna ličnost naše kulturne prošlosti, čiji život i rad još uopće nije ni istražen ni poznat. Svojim crtanim ilustriranim albumom (prospektom) brojnih veduta pojedinih dijelova stare Karolinske ceste iz razdoblja 1725—1736, koji se čuva u arhivi Dvorske komore u Beču, ostavio nam je Weiss neobično interesantan dokument, karakterističan za svoje doba, koji svjedoči o velikoj ljubavi graditelja za svoje djelo.

⁴ Struppijevi dokumenti i izvještaji Glavnoj komercijalnoj intendanci u Trstu prikazuju na vrlo pregledan način građevinske i ekonomsko-socijalne prilike i probleme na staroj Karolinskoj cesti, duž koje je tokom XVIII stoljeća izvršena vrlo interesantna kolonizacija i napučavanje pustih planinskih krajeva osnutkom vještačkih naselja.

⁵ Acta Buccarana obuhvaćaju u pogledu stare Karolinske ceste razdoblje 1750—1775. Na žalost dosta je dokumenata koji se odnose na cestu izgubljeno.

⁶ Kod ovog iscrpivog rekonosciranja terena buduće trase ceste pratili su Struppija, osim inženjerskog kadeta Humpela i minerskog majstora Cachiaroa, još šest pomoćna radnika s potrebnim mjeračim inventarom i cjelokupnom prtljagom natovarenom na šest konja. Kao vodiči kroz nepoznat teren i guste prašume Kapele služili su domaći stanovnici onih krajeva.

⁷ Način kako su u ono doba građeni kameni potporni zidovi i svođeni kameni mostovi može se danas još razabrati na preostalim objektima. Unatoč tome što je sve bilo zidano u suho održali su se ovi stari zidovi gotovo svugdje gdje ih nisu rušili ljudska ruka ili elementarne sile tokom dvaju stoljeća.

⁸ U našoj građevnoj prošlosti građenja cesta nije bilo slučaja tolikog estetskog osjećaja graditelja za svoje djelo, pa je Vinko Struppi u tom pogledu kod nas jedinstvena ličnost.