

## FILIP VUKASOVIĆ 1755—1809

Filip Josip Vukasović, genijalni graditelj Lujzine ceste od Rijeke do Karlovca, prve moderne planinske ceste u Hrvatskoj, rodio se kao odvjetak stare uskočke senjske patricijske obitelji g. 1755. u sv. Petru (Bruvno) u Lici od oca Petra, graničarskog časnika, i majke Ane rođ. Bašić.<sup>1</sup>

Slijedivši tradiciju svojih predaka posvetio se vojničkom zvanju.<sup>2</sup> Već za vrijeme svojih studija na C. kr. inženjerskoj akademiji u Beču istakao se mladi Vukasović u matematici, geometriji i kartografiji, pa je kao jedan od najvršnjih pitomaca akademije odlikovan od Marije Terezije darom od 12 zlatnih dukata.<sup>3</sup>

Svršivši vojno-tehničke nauke proizveden je 1781. u čin poručnika inženjerskih trupa. U bečkom Ratnom arhivu sačuvani su i danas još originalni nacrti izrađeni Vukasovićevom rukom dok je bio pitomac akademije, koji svjedoče o njegovoj izvanrednoj preciznosti i prvorazrednoj crtačkoj sposobnosti.<sup>4</sup>

Kao vojnik istakao se Vukasović velikom hrabrošću i snalažljivošću u ratovima Marije Terezije protiv pruskog kralja Fridrika Velikog, te mu za to bude podijeljen čin natporučnika.

Po završetku austrijsko-pruskog rata vraća se mladi Vukasović u Senj, drevnu postojbinu svojih uskočkih predaka. Kao hrvatski rodoljub, svjestan Senjanin i krajiški građevinski ravnatelj sa sjedištem u Senju, razvio je Vukasović mnogostranu djelatnost na području graditeljstva, naročito cestogradnja u hrvatskom kršu te izgradnje senjske luke.<sup>5</sup>

Po njegovim nacrtima i pod njegovom neposrednom upravom građene su obalne ceste Senj—Sv. Juraj 1783. u duljini od 10 km i Senj—Novi Vinodol 1783—1784. u duljini od 24 km.<sup>6</sup>

Pošto stara tzv. Karolinska cesta Gospić—Karlobag, građena 1750—1754. na inicijativu grofa Rudolfa Choteka a pod upravom graničarskog potpukovnika Antuna Schrendinga, radi nepovoljne trase i velikih strmih nije više zadovoljavala potrebama trgovačkog prometa, naredio je Josip II g. 1778. pukovniku Peharniku, zapovjedniku Ličke regimente u Gospiću, da se na navedenoj relaciji izgradi nova i bolja cesta.

Taj odgovorni posao povjerio je Peharnik tadanjem kapetanu Filipu Vukasoviću, koji se već istakao svojim rijetkim matematičkim i građevno-tehničkim sposobnostima. U razdoblju 1782—1786 izgradio je Vukasović novu cestu od Gospića, južno od brda Oštre pa preko Novog Sela, Brušana, dolinom

Takalice, preko Velikog vrha (s kulminacijom na visini od 955 m nad morem), Baških Oštarija, Oštarskog Zdrila, Konjskog, Trubaje i Vidovca do Karlobaga u duljini od okruglo 33 km. Trasu nove ceste povukao je Vukasović tako da bude po mogućnosti što bolje zaštićena od bure.<sup>7</sup>

Vukasović je upravljao osobno ovom teškom gradnjom velikom požrtvovnošću, pa je za vrijeme gradnje na terenu dva puta ozbiljno obolio. Prigodom svog trećeg inspektionog puta po Lici i Hrvatskom primorju prošao je Josip II 1786. kolima novo sagrađenom cestom od Gospića do Karlobaga, pa je Vukasovićevo djelo posebnom poveljom pohvalio, određivši ujedno da cesta u čast njegove majke Marije Terezije bude prozvana Terezijanskom cestom.

U vezi s dovršenjem ove nove trgovačke ceste, i pošto je Josip II 1785. proglasio Karlobag slobodnom lukom, izvršio je Vukasović iste godine detaljan premjer i položajni nacrt grada, izradivši ujedno projekt za izgradnju i proširenje karlobaške luke, gdje se očekivao znatan porast trgovačkog prometa.

Istovremeno izradio je Vukasović 1785. u Karlovcu projekt za skretanje senjske bujice prema Artu, kako bi se u buduću spriječila poplava grada Senja i zamuljenje luke nanosima kanala. S tim u vezi izgradio je Vukasović 1785—1786 kamene pregrade u Senjskoj dragi radi zaustavljanja bujice i taloženja ogromnih količina kamenja i valuća, koje je bujica kod jačih kiša valjala prema gradu i prouzročila teške poplave i velike štete.<sup>8</sup>

Uskoro zatim prokopao je Vukasović prema vlastitom projektu senjskoj bujici novo duboko korito duž južne periferije grada, tzv. Kolan, pa su se



Sl. 71. — Slika Filipa Vukasovića poručnika inženjerskih trupa.

od tada bujice zajedno s nanosom izljevale u more na Artu, izvan gradske luke.<sup>9</sup>

U svrhu uskladištenja velike količine trgovačke robe a naročito soli, žita i duhana, podigao je Vukasović 1787. u luci velike skladišne zgrade na više katova, tzv. carske magazine, koji su visoki objekti podjedno štitali unutarnji dio senjske luke od neposrednih udara bure.<sup>10</sup>

Iste je godine Vukasović preložio Struppijevu Jozefinsku cestu na dijelu od sedla na Vratniku do Sv. Križa u Senjskoj dragi, koja je na tom odsjeku svojom velikom strminom predstavljala znatne poteškoće prolazu zaprežnih kola. S Vratnika preložio je Vukasović trasu južnim smjerom i po južnom obronku Drage ispod Oštrog do Sv. Križa, gdje je kamenim svodenim mostom prešao korito bujice s lijeve na desnu stranu. Time se duljina cestovnog poteza od sedla na Vratniku do Sv. Križa doduše povećala za okruglo 2 km, ali je nagib od prosječno 25% smanjen na 10 do 12%.<sup>11</sup>

U ratu Austrije s Turskom 1788—1789. zapovijedao je Vukasović vojnim pohodom u Crnu Goru sa zadatkom da zaustavi nadiranje skadarskog paše iz Albanije. Povjerenu mu delikatnu misiju izvršio je Vukasović toliko spretno i uspješno, unatoč često vrlo teškim situacijama, da ga je Josip II 15. veljače



Sl. 72. — Slika Filipa Vukasovića u odori austrijskog podmaršala oko 1788.

1789. promaknuo u čin majora, podijelivši mu uz to viteški red Marije Terezije za vojne zasluge i time skopčani nasljedni barunat.

Vrativši se iz Crne Gore radio je Vukasović 1790—1792. na proširenju senjske luke, kojom je prilikom izgradio na Artu lukobran, a u luci novi pristan.<sup>12</sup>

Da se u zimsko doba na Vratniku zaštititi cesta od snježnih zapuha, a vozila i putnici obrane od silovitih udara bure, podigao je Vukasović 1791. na tom prijevoju parapetne zidove kamena, proširivši ujedno cestu na sedlu.<sup>13</sup>

Iste godine 1791. sagradio je Vukasović na Terezijanskoj cesti između Brušana i Karlobaga parapetne zidove od kamena, da se nad provalijama i visokim potpornim zidovima zaštite vozila i putnici.<sup>14</sup>

Za svoju neumornu djelatnost u miru i u ratu, kao i za svoje velike zasluge na izvođenju značajnih i korisnih inženjerskih radova na području hrvatske Vojne krajine, imenovao je Franjo II g. 1794. Vukasovića pukovnikom i zapovjednikom Ličke graničarske regimente, čiji je štab bio smješten u Gospiću.<sup>15</sup>

Na čelu ove regimente vojevao je Vukasović u ratu Austrije s Francuskom uspješno na svim bojištima sjeverne Italije. Naročito se istakao g. 1796. kod Monte Fasole, gdje mu je uspjelo svojim graničarima suzbiti francuskog generala Massenu; nadalje u sklopu vojnog zbora podmaršala Wurmsera, gdje mu je poznavanje matematike i ratne balistike bilo od naročite koristi. U toku tih vojnih pokreta pao je Vukasović 3. rujna 1796. kod mjesta St. Marco s konja i tom prilikom bio ranjen.

God. 1799. unaprijeđen je Vukasović za generalmajora i vlasnika 48. pješačke regimente, pošto mu je uspjelo kod mjesta Verderio zarobiti francuskog generala Serruriera, osvojivši pri tome mjesta Navarra, Vercelli i Arona, kao i utvrde Bardo, Verva i Casale, oslobodivši spretnim manevrom austrijsku posadu opsjedanu u mjestu Ceva.<sup>16</sup>

Odlukom Franje II od 7. listopada 1799. promaknut je Vukasović u dobi od samo 45 godina za svoje hrabro držanje na bojnome polju i velike zasluge na građevinskom polju, u čin c. kr. podmaršala, pošto svojim nepokolebivim otporom kod mjesta Bellinzona otešćao Napoleonovoj vojsci prijelaz u sjevernom smjeru preko prijevoja St. Gotthard. Zapovjedano strateško povlačenje na Mantovu izvršio je izvanrednom spretnošću uz minimalne gubitke u ljudstvu i ratnoj tehnici.



Sl. 73. — Karta tvrđave Bihać s okolicom, izradio F. Vukasović oko 1798. U gornjem desnom uglu Vukasovičev portret. (Državni arhiv Zagreb?)

Sest godina kasnije 1805. predvodi Vukasović ponovo svoju graničarsku diviziju u Italiju, gdje sudjeluje u velikim i teškim obrambenim bitkama proti Napoleonu. Vještom taktikom imao je značajnog udjela u pobjedi nadvojvode Karla nad francuskim generalom Massenom u velikoj bici kod Caldiera 30/31. listopada 1805.

Siloviti pohod Napoleonovih trupa na Austriju 1809. ponovo je pozvao Vukasovića na bojno polje. S divizijom svojih ličkih graničara imao je znatnog udjela u glasovitoj bici kod Asperna i Esslinga pred vratima Beča 21/22. svibnja 1809. gdje je prvi put uspjelo suzbiti Napoleona.

Pošto je pojačao svoju vojsku, navali Napoleon u krvavoj bici kod Wagrama 5/6. srpnja 1809. ponovo na vojsku nadvojvode Karla, koja — unatoč zdvojnomo otporu — taj nalet nije mogla izdržati, pa je sudbina austrijske vojske uveče drugog dana bila odlučena.

Filip Vukasović hrabro se borio na čelu svoje divizije i izdržao na položajima sa svojim graničarima 6. srpnja do kasno poslije podne, kada dopadne francuskom topovskom kuglom teških rana. Sâm Napoleon toliko je cijenio hrabrog protivnika da ga je dao smjestiti u bečku posadnu bolnicu, ali svi naponi vojnih liječnika nisu pomogli, pa je Filip Vukasović podlegao smrtonosnim ranama 9. kolovoza 1809. ne navršivši ni 54 godine svoga života. Spomen-ploča njegove junačke pogibije na bojnom polju postavljena je u »Vestibilu palih junaka« na prvom katu Vojnog muzeja u Beču, u središnjoj zgradi nekadašnjeg arsenala.

Vukasović je ostavio udovicu Ivanu Pulheriju rođ. groficu Malfatti, sina jedinca Filipa te kćeri Josipu, Mariju i Ivanu, koji su naslijedili očevo imanje Modruš-potok kraj Netrečića<sup>17</sup> i grad Ribnik na staroj cesti Karlovac—Ladešić Draga—Metlika, nekih 10 km sjeverozapadno od Netrečića. Grad i posjed Ribnik<sup>18</sup> darovao je Franjo II Vukasoviću početkom 1809. u znak priznanja za njegove velike zasluge na građevinskom polju, naročito za odlične cestogradnje na području jugozapadne Hrvatske, u prvom redu za uspješno dovršenje Lujzine ceste, koje su u velikoj mjeri pridonijele gospodarskom razvitku Hrvatskog primorja i Vojne krajine.

Smrcu Vukasovića jedinog sina Filipa g. 1844., natporučnika u austrijskoj vojsci, oženjenog Herminom, kćerkom zaslužnog hrvatskog bana baruna Franje Vlašića, izumrla je muška loza ove slavne grane senjske patricijske uskočke obitelji Vukasovića.<sup>19</sup>

Najveće životno djelo Filipa Vukasovića bila je gradnja Lujzine ceste (Via Ludovicæa) od Rijeke do Karlovca, koja je svojom savršenom građevnom tehnikom na početku XIX st. otvorila novu eru građenja modernih planinskih cesta na području hrvatskog krša. Kasnije na tom planinskom području građene ceste projektirane i izvedene su po uzoru na Vukasovićevu cestu.

Filip Vukasović bio je ne samo graditelj nego i inicijator gradnje te ceste, kao najpodesnije komunikacije za olakšanje i unapređenje trgovačkog prometa između Karlovca i Rijeke.

Dana 22. rujna 1794. osnovano je Kr. ug. povlašteno kanalsko i brodarско društvo sa svrhom da se izgradnjom plovnih vodenih putova olakša trgovački promet u unutašnjosti Ugarske i Hrvatske, a naročito prema lukama Hrvatskog primorja. Prethodno tome složili su se već g. 1790. istaknuti veleposjednici i članovi visoke aristokracije u tome da treba shodnim mjerama

olakšati i pospješiti promet i trgovinu u samoj unutrašnjosti i prema Jadranskom moru.

Osnivači društva bili su među ostalima: knezovi Liechtenstein, Dietrichstein, Eszterházy, grofovi Erdödy, Harrach, Batthyány te zagrebački biskup i rodoljub Maksimilijan Vrhovac, koji je shvatio veliko značenje tog pothvata za narodno gospodarstvo.

Društvo je, među ostalim, nastojalo ostvariti bolji trgovački put između Siska i Karlovca do Jadranskog mora tako, da potrebnim vodograđevnim radovima učini Kuku plovnom od Siska preko Karlovca do Broda na Kupi, odakle bi se imala izgraditi trgovačka cesta preko Delnica do Rijeke s ogrankom na Bakar.

Uz suradnju vodograđevnih inženjera Josipa i Gabrijela Kissa,<sup>20</sup> pionira izgradnje Branjinog kanala Dunav—Tisa u Bačkoj, izvedeni su u zadnjem deceniju XVIII st. opsežni minerski i regulacioni radovi na vodenom putu između Siska i Broda na Kupi. Pošto su u međuvremenu građevne poteškoće postajale sve veće te troškovi podvodnog miniranja znatno prekoračili preliminirane iznose i progutali već pola miliona austrijskih forinti, a izgledi u uspješan završetak gradnje nestali, radovi su konačno morali biti obustavljeni.

Braća inženjeri Josip i Gabrijel Kiss izradili su g. 1795. za navedeno društvo, kao nastavak plovnog kanala, idejni projekt ceste od Broda na Kupi (222 m n. m.) preko Homera, Tihova, Delnica, Sović Laza, Srednjeg Jarka, Mrzle Vodice, Ravnog Podolja, Gornjeg Jelenja, Kamenjaka, Grobničkog polja i Cavla do Rijeke, s ogrankom na Bakar i Kraljevicu.

Istovremeno izradili su i projekt cestovnog spoja Karlovca sa Brodom na Kupi koji bi išao preko Dubovca, Stativa (most na Dobri), Ladešić-drage, Prilišća, Male i Velike drage i Sela do Broda na Kupi. Na taj način dobio bi se neprekidan cestovni spoj Karlovca preko Broda na Kupi s Rijekom, Bakrom i Kraljevicom.

Radi osiguranja daljnjih novčanih sredstava za vodograđevne radove, a naročito za gradnju trgovačke ceste od Broda na Kupi do mora reorganiziralo se društvo, pa je g. 1801. za vođenje građevnih radova na terenu ustanovljena lokalna građevna uprava u Brodu na Kupi.

Reorganizirano društvo je pod upravom francuskog inženjerskog majora Henri-Philippe Charpentiera, a uz nadzor zagrebačkog biskupa i velikog promicatelja narodnog gospodarstva Maksimilijana Vrhovca,<sup>21</sup> nastavilo s regulatornim radovima na Kupi, započevši istovremeno i gradnjom trgovačke ceste od Broda na Kupi prema Delnicama. Trasu nove ceste položio je Charpentier prema idejnom prijedlogu braće Kiss s neznatnim odstupanjem.

Dokora se međutim pokazalo da je osiguranje plovnosti Kupe do Broda na Kupi tehnički i ekonomski neprovedivo, a budući su raspoloživa financijska sredstva bila iscrpljena, to je Kr. ug. povlašteno kanalsko i brodarsko društvo već g. 1802. obustavilo sve radove i zatražilo stručno mišljenje podmaršala Filipa Vukasovića, tada već na daleko poznatog i uvaženog građevinskog stručnjaka, o najpogodnijem trgovačkom spoju Karlovca s morem.

Obišavši teren od Rijeke do Karlovca pokazao je Vukasović iscrpnim predračunima da je daleko racionalnije i ekonomičnije izgraditi modernu trgovačku cestu od Karlovca do Rijeke, koja bi prolazila bogatim i još netaknutim šumama Gorskog kotara. Na temelju tog izvještaja povjerilo je spomenuto društvo Vukasoviću izradu projekta i opće dispozicije za početak gra-

devnih radova, kao i upravu gradnje. Primirje u ratovanju Austrije s Napoleonom omogućilo je Vukasoviću da izradi potrebne generalne projekte i pred račune i da pripremi početak gradnje.

Već mjeseca listopada 1802. prošao je Vukasović teren od Broda na Kupi prema Delnicama te ustanovio da do tada već izvedeni početni radovi na projektiranoj Charpentierovoj cesti u pogledu solidnosti i trajnosti nikako ne zadovoljavaju, pa je energično tražio da se ta gradnja obustavi.<sup>22</sup>

Vukasović je zatim obišao teren od Rijeke do Karlovca i došao do uvjerenja da bi se, unatoč teškom planinskom terenu, mogla izgraditi dobra i udobna trgovačka cesta do mora.

Gradnju i financiranje projektirane nove ceste od Karlovca do Rijeke preuzelo je već prije spomenuto Kr. ug. povlašteno kanalsko i brodarsko društvo, u koje su — osim već prije navedenih osnivača — sada stupili i drugi veleposjednici i istaknuti članovi visokog plemstva, većinom vlasnici velikih šumskih kompleksa u Gorskom kotaru, kao grofovi d'Aspremont, Schaffgotsch i dr., a pored ovih i zagrebački biskup Maksimilijan Vrhovec i sâm Vukasović.



Sl. 74. — Filip Vukasović u činu majora oko 1790.

Budući se cesta počela graditi od Rijeke prema Karlovcu, to je u Rijeci 1803. osnovano »Lokalno ravnateljstvo za gradnju društvene trgovačke ceste«, koje će upravljati administrativnim, financijskim i pravnim poslovima poduzeća.<sup>23</sup>

Trasiranjem nove ceste od Rijeke prema Karlovcu počeo je Vukasović osobno 28. veljače 1803, i to na najtežem dijelu kroz kotlinu Rječine prema Grobničkom polju,<sup>24</sup> dok su građevni radovi na toj dionici počeli već sredinom ožujka iste godine.<sup>25</sup>

S obzirom na stalnu opasnost rata protiv Napoleona nije bilo vremena da se prethodno snimi teren i cesta trasira na cjelokupnoj duljini sve do Karlovca, koji bi posao trajao najmanje dvije godine, pa su građevni radovi slijedili u stopu trasiranje i obilježavanje osovine i nivelete.

Radovi na strmoj litici povrh duboko usječenog korita Rječine bili su skupčani s izvanrednim poteškoćama i opasnostima, ali unatoč tomu bila je mjeseca svibnja 1803. cesta dovršena u duljini od približno 6 1/4 km.<sup>26</sup>

Vukasović se borio s mnogim poteškoćama i nedaćama. Niske nadnice radnika i nepovoljni akordi minera imali su za posljedicu da su mnogi napustili posao i otišli na rad u susjednu Kranjsku, gdje su bili bolje plaćeni. Osim toga su klimatske i opskrbe prilike te radni uvjeti na golom kršu kao i u neprohodnim šumama Gorskog kotara bili izuzetno teški.

Primorski mineri, zidari i klesari imali su spočetka zaradu od 8 austr. forinti po tek. hvatu ceste, što je s obzirom na teškoće posla bilo vrlo skromno. Nemirna ratna vremena odvušla su često znatan dio radne snage pod oružje, pa se stalno osjećao nedostatak stručnog radništva.<sup>27</sup>



Sl. 75. — General Filip Vukasović u ratnoj odori oko 1798.



Osim toga su tokom gradnje ljudskom zlobom i zavisti nastale mnoge intrige protiv Vukasovića, koje su mu često ogorčale rad i opetovano prijetile obustavom gradnje.<sup>28</sup>

Ipak, Vukasović svijestan ispravnosti i vrijednosti svog rada, koji je, gradnjom ove ceste bio za narodno gospodarstvo vrlo uspješan i koristan, nikada nije gubio ni snage ni vjere u sretno dovršenje tog velikog podhvata, pri čemu je uvijek našao oslonca i moralne pomoći kod biskupa Vrhovca, prosvijetljenog uma i oduševljenog promicatelja i zagovornika nove ceste. Samo nepokolebivoj odlučnosti i izdržljivosti ove dvojice odličnih muževa i rodoljuba valja zahvaliti sretno dovršenje tog velikog djela, kome je više puta iz zlobe i nerazumijevanja prijetila opasnost obustave cijelog rada i napuštanje već izvedenih dijelova!

Unatoč opetovanim privremenim prekidima rada uslijed nepovoljnih vremenskih prilika, pomanjkanja stručne radne snage i ratova protiv Napoleona 1805. i 1809. napredovala je gradnja ove znamenite ceste pod ličnom upravom Vukasovića dobro.<sup>29</sup>

Generalnu trasu ceste položio je Vukasović tako da se u primorskom dijelu po mogućnosti što više uklonila buri, a u Gorskom kotaru da je prolazila kroz tada najveća naseljena mjesta: Mrzlu Vodicu, Lokve, Delnice, Skrad i Severin te kroz najgušće šumske komplekse, da bi se omogućilo racionalno korišćenje tog prirodnog blaga.<sup>30</sup>

Gradnjom ceste stiglo se 1804. do Gornjeg Jelenja, 1805. do Zalesine, 1806. do Skrada,<sup>31</sup> 1807. do nad Vrbovsko, 1808. do Severina na Kupi,<sup>32</sup> a početkom 1809. do Male Jelse približno 4 km pred Karlovcem. Uporedo s napredovanjem građevnih radova premještavano je i sjedište lokalne građevne uprave, dok je svoj glavni građevni ured poslije 1806. Vukasović smjestio na svom posjedu u Modruš-potoku kraj Netretića.

Da bi se cesta što prije mogla predati prometu, građena je na nekim potezima s polovinom širine, a kasnije proširena na pravu mjeru.

Vukasoviću o bok stajao je štab odličnih suradnika, pretežno vojnih inženjera, koji su imali znatnog udjela na gradnji ove znamenite ceste. Sačuvala su nam se samo slijedeća imena: Barun Antun Portner, kapetan i lokalni građevinski ravnatelj tzv. Ugarskog primorja u Rijeci,<sup>33</sup> major pl. Cervus,<sup>34</sup> kapetan Karlo pl. Strecsko,<sup>35</sup> kapetan barun Wend, kapetan Ivan Caesar, major Rosenfeld, kapetan Reysinger te cestograđevni inženjeri David Schönweisner iz Beča<sup>36</sup> i v. Löwenstein.

Glavni teret trasiranja, projektiranja i uprave gradnje snosio je osobno Vukasović koji je radovima na terenu sâm rukovodio, izuzevši g. 1805. kada je boravio na ratištu u Italiji, odakle se vratio tek sredinom g. 1806.

Za vrijeme njegove odsutnosti zamjenjivalo ga je tzv. Lokalno građevno ravnateljstvo u sastavu Rosenfeld, Reysinger i Strecsko, ali je Vukasović ipak i s ratišta u Italiji pridržao konačnu u svim važnijim pitanjima cestogradnje.<sup>37</sup>

Pod Vukasovićevom osobnom upravom bila je cesta početkom 1809. praktički dovršena u duljini od približno 130 km, tj. do nešto preko 4 km pred sâm grad Karlovac, pa je legenda bez svake osnove da su ovu cestu gradili Francuzi i da ju je Napoleon prozvao imenom svoje druge supruge Marije Lujze kćerke austrijskog cara Franje I.

U Arhivu Hrvatske u Zagrebu pohranjeni su među spisima Zagrebačke županije iz razdoblja svibanj—prosinac 1808. izvorni otpis Kr. ug. namjesnič-

kog vijeća br. 10123 od 10. svibnja 1808, kojim se obavještava županija da je car (Franjo I) na molbu Priv. ug. broderskog društva dozvolio da se cesta (Karlovac—Rijeka) prozove imenom carice »Via Ludovicea« (Marija Ludovica bila je treća supruga cara Franje I). Iz ovog spisa se vidi porijeklo naziva »Lujzina cesta« kao i činjenica da je cestu gradilo već prije spomenuto Kr. ug. privilegirano kanalsko i brodersko društvo.<sup>30</sup>

Nakon prestanka francuske okupacije osnovano je 1816. u Beču novo društvo pod imenom »Društvo Lujzine ceste« (Louisen-Strassen-Gesellschaft) koje je otkupilo cestu od Kr. ug. priv. kanalskog i broderskog društva kojemu je bila istekla koncesija.

Novo društvo, koje je imalo glavno ravnateljstvo u Beču a lokalno nadzorništvo u Karlovcu, dobilo je koncesiju za uporabu ceste na 50 godina, tj. do 1816.

Pod Vukasovićevom upravom građeni su još i ogranci Lujzine ceste: Kupjak—Ravna Gora (1806) u duljini od 3,7 km kao priključak na staru Weissovu Karolinsku cestu građenu 1725—1736, i Netretić—Modruš-potok (1809) u duljini od 2,3 km kao priključak na stari kolni put Karlovac—Novigrad n/Dobri—Ledešić draga—Metlika—Ljubljana.

Nakon nesretne bitke kod Wagrama morao je Franjo I mirom potpisanim u Beču 14. listopada 1809. ustupiti Napoleonu zemlje južno od Kupe i ulaska francuske vojske u Karlovac 28. studenoga 1809.



Sl. 76. — Ostaci Vukasovićeve preložene Jozefinske ceste pod Vratnikom. Snimio S. Nossan, 1957.

Kr. ug. povl. kanalsko i brodarsko društvo obratilo se francuskoj vladi Save, pa je tako i područje Lujzine ceste došlo pod francusku upravu nakon u Parizu s upitom glede njezinih namjera sa već gotovo dovršenom Lujzinom cestom.

U ime francuske vlade odobrio je u Parizu 17. studenog 1809. general Gulliment Društvu Lujzine ceste nesmetani nastavak i završetak građevnih radova s dosadašnjim svojim osobljem uz uvjet da cesta bude potpuno dovršena do konca god. 1811., bez obzira na nastale političke promjene.

Francuske vlasti obećale su Društvu Lujzine ceste u Beču da će tom Društvu u svakom pogledu ići na ruku bez miješanja u unutarnju organizaciju i preporučilo, da se cesta početka dovrši makar samo s polovinom širine od 13 umjesto 26 bečkih stopa, kako bi se čim prije mogla predati prometu.

Tako su za vrijeme francuske okupacije pod upravom kapetana Strecska i s dotadašnjim stručnim osobljem Društva dovršena posljednja 4 km ceste od Male Jelse preko Borlina i Dubovca do priključka na staru Karolin-sku cestu, otprilike 1 km zapadno od sjevernih vrata karlovačke tvrđave. Svečano otvorenje cijele Lujzine ceste, koje Vukasović nije više doživio, izvršeno je u Karlovcu 1. prosinca 1811.<sup>39</sup>

Nakon prestanka francuske okupacije sredinom 1813. izgrađeni su pod upravom kapetana Karla Strecska još ogranci Lujzine ceste: Gornje Jelenje—Meja—Bakar (1820) u duljini od 17,5 km i Sopač—Sungeri (1822) u duljini od 7,4 km kao drugi priključak Lujzine ceste na staru Weissovu Karolinu.



Sl. 77. — Senj, predjel Mundaričevac, iznad Škvera, Vukasovićeva cesta (izgrađena 1783—1784).

Ukupni građevni troškovi dosegli su iznos od približno 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> milijuna austr. forinti ili 18.500 austr. for. po kilometru. Uzevši u obzir građevni karakter ove ceste, planinski teren i česte prekide građevnih radova radi ratova s Napoleonom, onda treba ove troškove, koji svjedoče o Vukasovićevoj cestograđevnoj vještini ocijeniti kao primjerene i ekonomične, što je i sa strane Bečkog dvora bilo više puta pohvalno naglašeno.

Savršenim projektom stvorio je Vukasović remek-djelo, čiji se glas dokora prenio diljem Evrope, pa tako maršal Auguste Marmont, guverner Napoleoneve Ilirije, u svojim memoarima divljenjem spominje Lujzinu cestu. Vukasović je trasu ceste tako vješto povukao da su po mogućnosti izbjegnuti izgubljeni usponi i padovi.

Cesta je građena normalnom širinom od 26 bečkih palaca — 8,30 m, koja je u zavojima povećana. Nagib ceste iznosi većinom 2 do 4% a izuzetno i samo na kraćim duljinama 5,5%.<sup>40</sup>

Građevno-tehničke odlike Vukasovićeve Lujzine ceste jesu: racionalna trasa i niveleta, potporni i parapetni zidovi od klesanog kamena zidani u suho, masivne rubne kamene trake kolovoza tzv. kordoni, kameni kolobrani, savršena odvodnja ceste putem uzorno izvedenih vodolovnih slivnih okna i propusta, posebna slagališta za cestovni materijal izvan površine kolovoza i drugo.

Svi građevni radovi što su ih izveli primorski mineri, klesari i zidari odlikovali su se neobičnom solidnošću i trajnošću, pa se Lujzijana može punim pravom označiti klesanom i zidanom cestom.<sup>41</sup>

Kao objekte od naročitog značenja treba spomenuti: drveni gredni most preko rijeke Dobre u Stativama, umjetnički izvedene svodene mostove od klesanog kamena preko Male vode kraj Lokava i preko Velike vode u Mrzloj Vodici, visoki nasjek u strmoj stijeni nazvanoj Kuk kod Skrada, objekat Greben kod Delnica, burobrane zidove na potezu od Gornjeg Jelenja do Grobničkog polja, prostrano podzidano okretište Cirkul pod Kamenjakom, visoke nasjeke u raštenoj stijeni i visoke masivne potporne zidove na strmoj hridi nad kotlinom Rječine, vodoopskrbne uređaje i konačišta duž ceste i dr.<sup>42</sup>

Duž Lujzine ceste postavio je Vukasović miljokaze na kojima je bila označena udaljenost od Rijeke odn. od Karlovca u poštanskim miljama, a visina nad morem u bečkim stopama. Svaka milja bila je podijeljena u 16 odsjeka po 250 bečkih hvati, označenih manjim miljokazima.<sup>43</sup>

Ako se uspoređi tehnika trasiranja i građenja ranijih Vukasovićevih cesta Senj—Sv. Juraj (Jurjevo), Senj—Novi Vinodol, Gospić—Karlobag i preloženje Vratnik—Oštro—Sv. Križ s trasom i građevnom izvedbom Lujzine ceste, jasno se zapaža izvanredni napredak Vukasovićeve cestograđevne vještine u roku od dvadesetak godina i teško se može shvatiti da je graditelj savršene Lujzine ceste istovjetan s graditeljem navedenih starijih i u usporedbi s Lujzijanom znatno primitivnije građenih cesta. Ovo sigurno upućuje na znatan udio stručnih inženjerskih članova Vukasovićeve štaba kod gradnje Lujzine ceste.<sup>44</sup>

Vukasovićeva Lujzina cesta predstavlja kamen međaš i potpunu prekretnicu u građenju planinskih cesta u Hrvatskom kršu. Ta je cesta dala primjer i impuls da se u prvim decenijama pregrade, djelomice prelože i mo-

derniziraju neke starije važne trgovačke ceste u Hrvatskom primorju i Gorskotom kotaru, koje se i danas još nalaze u prometu, a to su:

1) Karolinska cesta Karlovac—Rijeka (građena 1725—1736), i to na potezu od Stubice preko Vrbovskog, Senskog, stare Sušice, Ravne Gore, Starog Laza i Mrkoplja do Sungera te do Belog Sela preko Fužina, Zlobina, Plasa, Hreljina, Meje, Praputnjaka, Škrljeva, Sv. Kuzme i kroz Dragu do Rijeke.

2) Ogranak Karolinske ceste od Sv. Kuzme do Bakra (građen 1725-1726).

3) Suzanova cesta od Kraljevice preko Križišća i Melnica do priključka na rekonstruiranu Karolinsku cestu kod Plasa (građena 1785—1786).

4) Nova cesta od Belog Sela preko sedla Sleme do priključka na ogranak Lujzine ceste Sopoč—Sungeri u Gornjem Bukovcu.

Ove pregradnje i novogradnje s elementima Lujzine ceste izvršene su tokom drugog, trećeg, a djelomice i četvrtog decenije XIX stoljeća, što se može zaključiti iz sačuvanih mapa iz onog vremena.

Tragična je sudbina na bojnom polju kod Wagrama prekinula životnu nit tog slavnog muža, inženjera i hrvatskog rodoljuba, čije nas je životno djelo početkom XIX stoljeća stavilo uz bok tehnički najnaprednijih naroda tadanje Evrope.

Uspomena na Filipa Vukasovića, jednog od najsvjetlijih imena povijesti cestograđevnog umijeća Hrvatske, ostat će trajna, a njegova cesta u živi kamen uklesan spomenik što ga je svojim radom sâm postavio.<sup>45</sup>

<sup>1</sup> Prema genealoškim istraživanjima Bartola Zmajića, višeg arhivista Arhiva Hrvatske, potječe Ana Bašić iz stare ličke graničarske obitelji.

<sup>2</sup> U registru akata višeg karlovačkog generalata iz XVIII st. pohranjenog u Arhivu Hrvatske u Zagrebu spominju se na mnogim mjestima osim Petra Vukasovića i drugi Vukasovići kao visoki graničarski časnici.

<sup>3</sup> C. kr. inženjersku akademiju u Beču osnovao je Karlo III (VI) g. 1717. Impozantna zgrada bivše Akademije postoji i danas još u istom stanju kao što je bila u vrijeme kada se u njoj Vukasović školovao. Zgrada stoji na zapadnoj strani Karl Schweighofer Gasse u VII bečkom kotaru. Taj se predio za Vukasoviće vremenom zvao Laimgrube.

<sup>4</sup> U Ratnom arhivu sačuvane Vukasovićevom rukom crtane mape i karte svjedoče o visokom nivou tehničke i kartografske nastave na bečkoj C. kr. inženjerskoj akademiji u XVIII st., kao i o odličnoj tehničkoj i kartografskoj vještini mladog pitomca ove znamenite škole.

<sup>5</sup> Sijelo senjske patricijske obitelji Vukasovića bila je palača u današnjoj ulici Milana Ogrizovića br. 7 s neobično fino obrađenim pročeljem od klesanog kamena s venecijanskim i baroknim arhitektonskim elementima. Građena početkom XVI st. kao dvokatnica, nadogradili su na njoj tokom XVIII st. Vukasovići III kat. Nakon izumreća roda Vukasovića zgrada je bila napuštena i vremenom dospjela u ruševno stanje. Posljednjih godina stara se palača postepeno popravlja i restaurira pa sada služi potrebama Gradskog muzeja. **Josip II, posletivši Senj 1775, 1783, i 1786. odsjedao je u palači Vukasović, pokazavši i time koliko je cijenio vrline Filipa Vukasovića.**

<sup>6</sup> Te ceste, građene prema cestograđevnim metodama XVIII st., rekonstruirane su u prvim decenijama XIX st. Služile su potrebama priobalnog cestovnog prometa sve do gradnje današnje tzv. Jadranske magistrale.

<sup>7</sup> U pogledu trajanja gradnje ove ceste raspoloživi su podaci veoma manjkavi. Sigurno je da je cesta dovršena g. 1786. Uzevši u obzir duljinu ceste i velike poteškoće koje su se suprostavljale njenoj izvedbi u golom kršu, gdje je svaki metar ceste trebalo probiti miniranjem, procijenio sam na osnovi ličnog poznavanja terena da je gradnja izvršena u razdoblju 1782—1786.

<sup>8</sup> Dobavu građevnog materijala za podizanje kamenih pregrada kao i odvoz nataloženog kamena i pijeska izvršio je poznati senjski trgovac i poduzetnik Marko Suzan (Susanni), što proizlazi iz Vukasovićevih obračunskih dokumenata ovog posla.

<sup>9</sup> Odnosni Vukasovićeve nacrti pohranjeni su u Arhivu Hrvatske u Zagrebu kao i u zbirci karata Ratnog arhiva u Beču.

<sup>10</sup> Ti su objekti u II svjetskom ratu od zračnih bombardiranja toliko stradali da su kasnije morali biti porušeni. Prigodom rušenja pokazala se izvanredna solidnost starih zidina.

<sup>11</sup> Taj dio Struppjeve Jozefinske ceste što ga je preložio Vukasović služio je prometu sve do gradnje Knežičeve nove Jozefinske ceste (1833—1845). Danas se taj nekadanji cestovni potez nalazi u ruševnom stanju, pa mu je mjestimice i traga nestalo.

<sup>12</sup> Nacrti se nalaze u zbirci karata Ratnog arhiva u Beču.

<sup>13</sup> Tim parapetnim zidovima nema danas više traga.

<sup>14</sup> Ti parapetni zidovi, iako djelomice u zapuštenom i ruševnom stanju, postoje još i danas na staroj Terezijanskoj cesti između Oštarskog ždrla i Karlobaga.

<sup>15</sup> Josip II, a kasnije Franjo II (I), pokazivali su Filipu Vukasoviću svakom prilikom svoju naklonost jer su njegove vrline visoko cijenili.

<sup>16</sup> Za velike vojne uspjehe već ih je polučio Vukasović protiv Napoleona na bojnim poljanama sjeverne Italije boreći se zajedno s ruskom vojskom primio je odlukom cara Pavla 6. lipnja 1799. vojnički velerej sv. Ane. Odlukom od 10. srpnja 1799. izdalo je poglavarstvo grada Torina Vukasoviću naročitu diplomu u znak priznanja i zahvalnosti što mu je uspjelo da potuče francusku vojsku i time oslobodi grad.

<sup>17</sup> Posjed Modruš-potok leži na usamljenom brežuljku uz ogranak Lujzine ceste koji spaja Netretić sa starom cestom Karlovac—Metlika, a udaljen je od Netretića svega oko kilometar.

<sup>18</sup> Stari grad Ribnik leži u terenskoj depresiji uz cestu Karlovac—Metlika otprilike 10 km sjeverozapadno od Netretića.

<sup>19</sup> Filip Vukasović ml. bio je radi slaba zdravlja na vlastitu molbu već 1838. kao natporučnik umirovljen. Osim Modruš-potoka i Ribnika bio je također vlasnik imanja Pišetke, koje leži 5 km sjeverno od Netretića. Poslije njegove smrti 1844. zatražio je fiskus grad Ribnik od Ivane ud. Vukasović, koja se tako odlično branila da je 1858. fiskus odustao od svog potraživanja. Vukasovićeve nasljednici prodali su kasnije grad i posjed Ribnik obitelji Gáll.

<sup>20</sup> Gábor Kiss, vodograđevni inženjer, svršio C. kr. inženjersku akademiju u Beču, upravljao vodograđevnim radovima na Kupi između Siska i Broda na Kupi. Kasnije je do svoje smrti povučeno živio u Beču gdje je umro 17. travnja 1800. Godina njegova rođenja nije poznata.

<sup>21</sup> József Kiss, vodograđevni inženjer, rodio se u Budimu 18. ožujka 1748., svršio C. kr. inženjersku akademiju u Beču, pokazao već za rana osobiti interes za hidrauliku, bio je pionir vodograđevne tehnike u Ugarskoj i graditelj tzv. Franjina kanala Dunav—Tisa u Bačkoj, preteče današnjeg kanala Dunav—Tisa—Dunav. Umro je u Somboru 18. ožujka 1813.

<sup>22</sup> Maksimilijan Vrhovac, rođen u Karlovcu 23. studenog 1752. umro u Zagrebu 16. prosinca 1827. biskup zagrebački, banske časti namjesnik, hrvatski rodoljub, pristaša slobodarskih ideja francuskih enciklopedista, promicatelj narodnog gospodarstva i naprednih ideja, čovjek dubokih socijalnih osjećaja. U Vrhovčevoj ostavštini koja se čuva u nadbiskupskom arhivu u Zagrebu nalaze se pisma koja je Vukasović sa tadanje Lujzine ceste pisao Vrhovcu.

Ta su pisma od neprocjenjive važnosti za ispravno upoznavanje uvjeta i velikih teškoća pod kojima je Vukasović gradio ovu znamenitu cestu. Na ova Vukasovićeva pisma upozorila me dr. Miroslava Despot kojoj za to i na ovom mjestu naročito zahvaljujem. Pisma jasno potvrđuju da je Vukasović gradnjom ceste na terenu osobno upravljao, što iz drugih sačuvanih oskudnih dokumenata nije sa sigurnošću vidljivo.

<sup>23</sup> Vukasović obavještava o tome biskupa Vrhovca svojim pismom iz Broda na Kupi od 19. listopada 1802.

<sup>24</sup> U svom pismu iz Rijeke od 3. ožujka 1803. obavještava Ivan Caesar, natporučnik dodijeljen Vukasovićevoj građevnoj upravi, biskupa Vrhovca o svom dolasku u Rijeku nakon vrlo mučne vožnje starom Karolinskom cestom koju uspoređuje strmom cestom preko St. Gottharda u Švicarskoj.

U istom pismu spominje da je podmaršal Vukasović također stigao u Rijeku svojim batardom (zatvorena kočija), svladavši velike poteškoće na Karolini, pri čemu su mu se kola na nekom teško

prohodnom mjestu prevalila. Radove trasiranja od Rijeke kroz kotlinu Rječine počeo je Vukasović 28. veljače 1803, pa je u tu svrhu nabavio novi instrument za niveliranje. Do 3. ožujka stiglo se s trasiranjem nove ceste do kuće **Benczony**.

<sup>24</sup> U svom pismu iz Rijeke od 5. ožujka 1803. izvještava Vukasović Vrhovca da se muči s iskoljenjem trase po strmim kamenim liticama nad duboko usječenom kotlinom Rječine.

Radovi su opasni po život, naročito u kišno doba, kada su stijene mokre i kliske. Tuži se biskupu da su mnogi radnici radi niskih nadnica napustili posao i otišli na rad u Kranjsku jer su bolje plaćeni.

<sup>25</sup> U svom pismu iz Rijeke od 23. travnja 1803. obavještava Vukasović Vrhovca o općem početku građevnih radova s riječke strane sredinom ožujka. Osim radova u režiji predane su neke diionice u rad akordantima. Općenito se tuži na pomanjkanje radne snage i na razne druge poteškoće i neprilike.

<sup>26</sup> U svom pismu Vrhovcu iz Rijeke od 7. svibnja 1803. prikazuje Vukasović podrobnije teškoće ove cestogradnje. Dovođeno je prvih 3300 hvati, tj. 6,25 km ceste. Akord minera iznosi 8 forinti po tekućem hvatu, tj. 1,896 m ceste, čime ne mogu ljudi zaraditi ni za dnevni kruh. Po Vukasovićevu mišljenju ne bi ni 20 forinti po tek. hvatu bilo previše plaćeno, ako se uzme u obzir tako težak rad u nepovoljnim terenskim i klimatskim prilikama. U istom pismu spominje Vukasović dug od 80.000 austrijskih forinti, preostao Kr. ug. povlaštenom kanalskom i brodarskom društvu od neuspjele gradnje ceste Brod na Kupi—Delnice, koja je morala biti obustavljena. Ponovo spominje razne poteškoće i intrige koje se protiv njega vode u Hrvatskoj i u Beču.

<sup>27</sup> Natporučnik Ivan Caesar iz Vukasovićeva inženjerskog štaba izvještava biskupa Vrhovca svojim pismom iz Rijeke od 24. lipnja 1804. da se s trasiranjem nove ceste, a djelomično i građevnim radovima stiglo nešto preko Mrzlih Vodica.

<sup>28</sup> U opširnom pismu upućenom iz Rijeke Vrhovcu 16. srpnja 1804. izvještava Vukasović o znatnim građevnim poteškoćama na odsjeku od Ravnog Podolja prema Lokvama, naročito radi brojnih mostova koje treba ovdje podići; a čije je dovršenje u zaostatku. Inače je cesta gotova već preko Mrzlih Vodica.

<sup>29</sup> U pismu datiranom u Rijeci 2. rujna 1805. javlja Vukasović Vrhovcu da odlazi na ratište u Italiju i da će gradnjom ceste za vrijeme njegove odsutnosti rukovoditi lokalna građevinska uprava koju sačinjavaju: major Rosenfeld, kapetan Reysinger i natporučnik Strečko. Kako je Vukasović ozbiljno shvatio svoje dužnosti proizlazi iz okolnosti da je odredio da ga se o svim važnijim događajima u vezi s gradnjom nove ceste imade izvještavati na samo ratište, kako bi u važnijim pitanjima sâm zadržao konačnu odluku.

<sup>30</sup> Svojim pismom od 7. listopada 1805. s Velikog Vodenjaka kraj Delnica saopćuje natporučnik Caesar biskupu Vrhovcu novi sastav lokalne građevinske uprave kako slijedi: kapetan Reysinger, natporučnik Caesar i povjerenik Marokiny.

<sup>31</sup> a: U pismu od 6. ožujka 1806. iz Rijeke javlja natporučnik Caesar Vrhovcu da su radovi na glavnoj cesti kao i na ogranku od Gornjeg Jelenja prema Bakru obustavljeni i da je snimio položajni nacrt nove ceste i okoline.

b: Nakon povratka s ratišta u Italiju javlja se Vukasović Vrhovcu pismom od 12. ožujka 1806. iz Pečuha u Ugarskoj, kamo je stigao zbog reetabliranja svojih graničarskih četa.

c: Natporučnik Caesar svojim pismom iz Ravne Gore od 1. lipnja 1806. saopćuje Vrhovcu da traži otpust iz službe pošto mu je ponuđeno mjesto mitničara na Osoju (između Mrzlih Vodica i Gornjeg Jelenja).

d: Iz Pečuha požurio se Vukasović na gradilište ceste, pa se već 30. lipnja 1806. javlja Vrhovcu pismom iz Male Vode kraj Lokava. Saopćuje da će početkom srpnja biti dovršen ogranak ceste do Ravne Gore, a tokom kolovoza most kod Delnica (preko Grabena) i most kod Ljeskove glavice (na ogranku prema Ravnoj Gori).

<sup>32</sup> Najopširniji Vukasovićev izvještaj Maksimilijanu Vrhovcu sastavljen je u Maloj Vodi kod Lokava 9. studenog 1806. Saopćuje da su radovi ove godine kasno počeli, pa je uspjelo izraditi samo 6000 hvati — 11,8 km ceste, uključivši i ogranak od Kupjaka do Ravne gore. Dobro stanje nove ceste dokazuje činjenica da je grof Karlo Batthyany kolima prešao put od Rijeke do Kupjaka i dalje do Ravne Gore za 4,5 sata. Isto tako su neka vojnička kola matovarena od 1600 kg stigla od Rijeke do Lokava umjerenom vožnjom za jedan dan i bez pretprege, a drugi dan od Lokava preko Kupjaka do Ravne Gore, dok su prazna od Ravne Gore do Rijeke stigla za jedan dan, što dokazuje da će nova cesta odlično poslužiti trgovini i prometu.

Izgleda da su u to vrijeme u Beču ponovo izbile intrige protiv Vukasovića i nastavka gradnje ceste, pa su neki krugovi čak predlagali da se gradnja uopće obustavi, jer će nova cesta biti opasna za obranu zemlje!

<sup>33</sup> Antun Portner iz ugledne vojničke obitelji baruna Portnera porijeklom iz Augsburga, čiji su se članovi kao časnici doselili u Liku te u XVII st. postali senjski patriciji. Antunov otac bio je barun Josip Portner, pukovnik ličko-karlovačke regimente, a majka Cecilija kći baruna Martina Kneževića Svetoheleškog, potkapetana kraljevine Hrvatske.

<sup>34</sup> Major pl. Cervus istakao se kod gradnje Lujzine ceste kao član lokalne građevinske uprave. Za vrijeme Napoleonove Hiriže bio je preuzet u francusku službu i zauzimao u Karlovcu kao »ingénieur ordinaire« visok položaj u građevinskoj upravi.

<sup>35</sup> Karlo Strečko (1774—1845), kapetan, bivši Vukasovićev adutant, jedna od najistaknutijih ličnosti Vukasovićevog inženjerskog štaba. Nakon Vukasovićeve smrti preuzeo vrhovnu građevinsku upravu do potpunog dovršenja ceste, nakon čega je kroz dulji niz godina vršio dužnosti ravnatelja lokalnog nadzorništva Društva Lujzine ceste u Karlovcu. Pod njegovom upravom izrađeni su ogranak Lujzine ceste Gornje Jelenje—Meja—Bakar (1820, 17,5 km) i Sopač—Sungeri (1822, 7,4 km).

<sup>36</sup> David Schönwiesner, odličan cestograđevni inženjer iz Beča, izradio je detaljni položajni nacrt Lujzine ceste od Karlova do Rijeke u mjerilu 1 : 57700, uzdužne profile glavne ceste i njezinih ogranaaka Netretić—Modruš-potok, Kupjak—Ravna Gora, Sopač—Sungeri i Gornje Jelenje—Bakar u mjerilu 1 : 72000 za duljine i 1 : 7200 za visine. Osim toga crtani su i neki karakteristični poprečni profili ceste u mjerilu 1 : 145. Karta sadrži također položajni nacrt Karlovske ceste Karlovac—Rijeka prije i poslije njene rekonstrukcije i djelomičnog preloženja. Lujzina cesta se naziva »Königlich ungarisch priv. Louise Strasse«. Prema podacima sadržanim u katalogu Fideicommiss-bibliotek pohranjene u zbirci karata Nacionalne (dvorske) biblioteke u Beču crtana je karta g. 1835. — O cestograđevnom inženjeru Löwensteinu nisu pronađeni nikakvi biografski podaci.

<sup>37</sup> Pisma koje je Vukasović upućivao biskupu Vrhovcu u Zagrebu, sačuvana samo u neznatnom broju, jasno dokazuju da je Filip Vukasović osobno upravljao gradnjom ceste na terenu i sâm odlu-

čivao o položaju trase. Prije nego što su ta pisma pronađena u Nadbiskupskom arhivu u Zagrebu, gdje su pohranjena u skupini Epistolae Missiles originales ad Episcopum Zagrabienensis Scriptae, T. CXVIII, CXIX, CXX, CXXI, CXXII, CXXIII i CXXIV, nije bilo poznato koliki je bio stvarni Vukasovićev udio kod gradnje Lujzine ceste s obzirom na njegove vojne dužnosti. Zasluga je dr. Mirosłave Despot da je pronašla ovu značajnu dokumentaciju, a ja sam joj naročito zahvalan što me je na ta pisma upozorila.

<sup>38</sup> Navedeni otkr. Kr. ug. namjesničkog vijeća glasi u izvornom tekstu: Dignata est Sua Majestas Sacratissima precibus privilegiate Societatis navalis hungaricae pro eo fuis, ut viam commerciale sumptibus Suis Flumine Carolostadium strui coeptam Augusto Suae Majestatis Imperatricis Nomine insignere liceret, Benignum Suum annutum tribuere, Altissimam proin hanc Resolutionem Caesareo-Regiam, in cuius sequelam, actata via Augusto sub Nomine »Viae Ludoviceae« post hanc ventura est, Practitulatis Dominationibus Vestris pro ordinanda publicatione, hisce notam reddit Consilium hoc Locum-tenentiale Regium. De Dato 10 mae Maji 1808.

U nešto skraćenom slobodnom prijevodu: Na molbu povlaštenog Ugarskog plovidbenog društva udostojalo se Njegovo Veličanstvo dati svoj dobrohotni pristanak da se trgovačka cesta koja se počela graditi troškom društva od Rijeke do Karlovca prozove imenom njezina carskog veličanstva. Kraljevsko namjesničko vijeće ovu cesarsko-kraljevsku odluku daje ovime vašim gospodstvima na znanja, da se to provede kao cesta pod imenom »Via Ludoviceae«. Dano 10. maja 1808.

Iz ovoga je vidljivo da je Franjo I na izričitu molbu Kr. ug. povl. brodarskog društva dozvolio da se cesta koja je u gradnji po svom dovršenju prozove imenom carive »Via Ludoviceae«.

Carsku koncesiju za gradnju i uporabu ceste primilo je navedeno Društvo 27. veljače 1807, dakle 4 godina nakon početka gradnje.

Neshvatljivo je, kako su mnogi naši historičari i pisci bez svakog kritičnog provjeravanja dokumenata prihvatili tezu da su Francuzi gradili ovu cestu i da su je prozvali po Mariji Lujzi, Napoleonovoj drugoj supruzi i kćerki Franje I, pa se tako ova kriva legenda provala kroz gotovo cijelu literaturu. Možda leži uzrok te zabune u tome što se Ludovika njemački obično zove Louise, pa su cestu mjesto latinski Via Ludovicea nazvali Louisen Strasse.

<sup>39</sup> Za vrijeme francuske okupacije 1809—1813 bio je vrhovni inženjer za ceste i mostove pokrajine Ilirije Jean Louis Blanchard (1774—1863), a istaknuti članovi njegove građevinske uprave kao »ingénieurs ordinaires« Orešković, Antun Portner i Cervus u Karlovcu, a J. Candido i Joseph Bernt u Rijeci. Dalmacija je dobila posebnu građevnu upravu u Zadru na čelu koje je bio Franjo Zavoro (Zavorović) kao »ingénieur en chef de Dalmatie« i Pavao Tironi kao »ingénieur ordinaire de Dalmatie«.

<sup>40</sup> Elementi Vukasovićeve ceste pokazuju genijalnost njegova tehničkog duha. Iako su u njegovu doba cestama prolazile samo taljege i kočije, dok o kakvoj motorizaciji cestovnog prometa nije nitko ni mogao sanjati, to maksimalni nagibi Lujzine ceste od 5,5% ne prekoračuju danas propisane i uobičajene maksimalne nagibe. Širina ceste od približno 8 m bila je u ono doba obilno i dalekovidno odbrana, što se nikako ne bi moglo tvrditi za širinu mnogih cesta koje danas gradimo.

<sup>41</sup> Danas teško možemo razumjeti kako je Vukasoviću uspjelo u razmjerno kratkom roku od ciglih šest godina dovršiti tako ogromnu kubaturu kamenog ziđa duž ceste u duljini od okruglo 120 km i na cijeloj toj duljini upravljati gradnjom uz teške prevozne prilike. Radi velikog snijega i drugih vremenskih i klimatskih nepogoda nije se u zimskim mjesecima na terenu uopće moglo raditi, pa zbog toga treba efekt rada u preostalim mjesecima još više cijeniti. Od šest kalendarskih godina možda je bilo efektivno samo pet radnih.

<sup>42</sup> O Vukasovićevom visokom građevno-estetskom osjećaju svjedoči oblikovanje njegovih projektiranih i izvedenih objekata. Tako su kameni svodeni mostovi preko Velike vode u Mrzloj Vodici i preko Male vode kraj Lokava bili arhitektonski neobično otmjeno oblikovani. Kasnijim generacijama bila je dosuđena žalosna uloga da uklanjanjem kamene simbolike i klasičnog ukrasa tih mostova profaniraju estetsko djelo svojih predaka.

<sup>43</sup> Spomenuti treba dva neobično ukusna i u klasičnom stilu piramide izvedena milijokaza: jedan na »Cirkulu« ispod Kamenjaka, a drugi u Čavlima. Onaj na Cirkulu teško je oštećen prigodom proširenja ceste i u takvom stanju ostavljen. Miljokaz u Čavlima manje je upadljiv, pa je vjerojatno radi toga ostao neoštećen.

Stare bečke mjere za duljine i visine koje su bile u uporabi prije uvođenje metarskog sistema bile su:

austr. pošt. milja = 4000 hvati = 7585,936 m  
hvat (Klafter) = 6 stopa = 1,896 m  
stopa (Fuss) = 12 palaca = 0,316 m  
palac (Zoll) = linija = 2,634 cm  
linija (Linie) = 12 točaka = 2,195 mm

<sup>44</sup> Vukasovićeve ceste građene u drugoj polovici XVIII stoljeća nose karakteristične oznake svoga vremena: znatnije strmine, oštre zavoje, manje širine. Kameni blokovi u potpornim zidovima primitivnije su izrađeni od onih kod Lujzine ceste, vodolovnih okna s odvodnim propustima ispod ceste nema. Ipak se kod Terezijanske ceste Gospić—Karlobag, građene 1782—1786, već zapaža neki napredak u odnosu na Karlovsku cestu građenu na istoj relaciji 1750—1754: nagibi nivelete su manji, izgubljenih uspona ili padova gotovo nema.

Terezijanska cesta obilazi brdo Oštru s južne strane, čime je dobrim dijelom izbjegnuta poplavno područje na sjevernoj strani navedenog brda, kamo je unala stara Karlovska cesta čiji je kolovoz propadao u meko poplavno tlo. Na Vukasovićevoj Terezijanskoj cesti naročito je spomena vrijedan višestruki potporni zid u uvali Baške drage pred Karlobagom kao i danas djelomično porušeni kameni svodeni most u Istoj Dragi.

<sup>45</sup> U Arhivu Hrvatske u Zagrebu čuvaju se ostaci nekadašnjeg arhiva obitelji Vukasović, koje je svojevremeno Emilij Laszowski pronašao u starom gradu Ribniku i tako spasio od propasti. Istražnim radovima u bečkim arhivima ustanovio sam da su lični podaci o Filipu Vukasoviću, a naročito o njegovom radu kao graditelja Lujzine ceste, vrlo oskudni. Isto tako su kod nas raspoloživi podaci malobrojni, a u mnogom pogledu nažalost i netočni.

Svrha je ovog rada bila da na temelju autentične dokumentacije i vlastitih iscrbnih istraživanja i snimanja na terenu pokušam pružiti lik Filipa Vukasovića kao cestograđevnog inženjera, dok sam se na druge aspekte njegova života osvrnuo samo toliko koliko, je bilo potrebno za bolje upoznavanje i razumijevanje njegove ličnosti u sklopu svoga vremena.

Preostaje da se nađe kompetentno pero koje bi na osnovi sve raspoložive dokumentacije kod nas, u Beču i Budimpešti dalo potpunu sliku života i djela Filipa Vukasovića, uz osvrt na rodoslovlje i značenje njegovih predaka u prošlosti Hrvatske.



## LITERATURA

- 1) Lichtenstein, M. J.: Die Marien-Luisen Strasse in Croatien, ein wichtiges Verbindungsmittel einer grossen Wasser strasse, druch die europäischen Binnenländer mit dem Adriatischen Meere. Altenburg 1821.
- 2) Artner, Th. v.: Briefe über einen Teil von Croatien und Italien an Caroline Pichler. Pesth 1830.
- 3) Rauchmüller v. Ehrenstein, Fr.: Vebersicht der dem Ungarisch-Adriatischen Meereshandel dienenden Land und Wasserstrassen und der dazu gehörigen Seehafen. Theil I-V. Ofen 1831.
- 4) Gross, A. J.: Louisen strasse nach Fiume. Handbuch für Reisende druch das Erzherzogtum Ooesterreich, Steiermark etc. München 1831.
- 5) Pirch, O. F. D. v.: Caragoli, I-II, Theil. Berlin 1832.
- 6) Marmont, Duc de Raguse: Mémoires, Paris 1857.
- 7) Hirtenfeld, J.: Der Militär-Maria-Theresien-orden und seine Mitglieder, Wien 1857.
- 8) Würzbach, C. v.: Biographisches Lexikon dek Kaiserthums Oesterreich. Band 52, Wien 1885.
- 9) Lapaine, V.: Stare ceste. — Vesti društva inžinira i arhitekta u Zagrebu, god. XIII. br. 2, Zagreb 1892.
- 10) Laszowski, E.: Ribnik. Historička rasprava, Zagreb 1893.
- 11) Laszowski, E.: Vojna Hrvata protiv Turaka u Crnoj Gori god. 1788. Prosvjeta, god. IV, Zagreb 1896.
- 12) Laszowski, E.: Građevna poduzeća Filipa baruna Vukasovića 1783—1792. Obzor god. XXXIX, br. 175, Zagreb 1898.
- 13) Stanisavljević, pl. J. O.: O postanku Lujzinske ceste. Vesti društva inžinira i arhitekata u Hrvatskoj i Slavoniji, god. XXIII. br. 5 i 6, Zagreb 1902.
- 14) Laszowski, E.: Stogodišnjica Lujzinske ceste. Obzor, god. XLIV, br. 119/120, Zagreb 1903.
- 15) Deželić, V.: Maksimilijan Vrhovec (1752—1827), Zagreb 1904.
- 16) Sorg, F.: Osvrt na naše ceste prigodom izložbe u Milanu. Vesti hrvatskog društva inžinira i arhitekata u Zagrebu, god. XXVII, br. 2, Zagreb 1906.
- 17) Strohal, R.: Grad Karlovac opisan i orisan, Karlovac 1906.
- 18) Deželić, V.: Memoiri baruna Vinka Knežića. Vjesnik Kr. hrv. slav. dal. zemaljskog arkiva, knj. 9, Zagreb 1907.
- 19) Horvat, R.: Barun Filip Vukasović (Prigodom 120-godišnjice smrti tog slavnog graditelja). Obzir, god. LXX., 183, Zagreb 1929.
- 20) Patti, Fr.: Geschichte des K. und K. Technischen Militär-Akademie. Sv. I Die K. K. Ingenien und die K. K. Genie-Akademie, Wien 1901.
- 21) Pivec-Stelè, M.: La vie économique des Provinces Illyriennes (1809—1813), Paris 1930.
- 22) Strohal, R.: Lujzinska cesta od Karlovca do Rijeke. Obzor, god. LXXI, br. 69, Zagreb 1930.
- 23) Strohal, R.: Uz Lujzinsku cestu, Zagreb 1935.
- 24) Schmidt, R.: Orts- und Autorenregister der sich aus Jugoslawien beziehenden Karten, Pläne und Ausichten des wiener Kriegs archivs bis 1882, Beograd 1937.
- 25) Japunčić, M.: Karlobag, Lički kalendar IX godište, Zagreb 1941.
- 26) Nemčić-Gostovinski, A.: Putošitnice, knj. I, Zagreb 1942.
- 27) Deak, Fr.: Grad Karlovac, Karlovac 1943.

- 28) Hauptmann, Fr.: Rijeka. Od rimske Tarsatike do hrvatsko-ugarske nagodbe. — Matica Hrvatska, Zagreb 1951.
- 29) Despot, M.: Historijat trgovačkih putova između Rijeke i zaleđa u XVIII i XIX stoljeću. Matica Hrvatska, Zbornici i monografije, knjiga I, Rijeka—Zagreb 1953.
- 30) Bač, J.: Podaci za našu povijest umjetnosti i kulture sačuvani u Beču. Vijesti društva muzejsko-konzervatorskih radnika NR Hrvatske — god. VI, br. 5, Zagreb 1957.
- 31) Despot, M.: Nekoliko neobjelodanih pisama Filipa Vukasovića pisanih Maksimilijanu Vrhovcu. Arhivski vjesnik, IV-V, Zagreb 1962.
- 32) Blašković, V.: Osnovne geografske oznake Karlovca. Zbornik gradskog muzeja. Karlovac 1964
- 33) Schneider, M.: U Karlovcu 1840-tih godina. Zbornik gradskog muzeja, Karlovca 1964.
- 34) Sporčić, M.: Hrvatski književnik A. Nemčić o Lujzinskoj cesti. Ceste i mostovi, god. XIII, Zagreb 1965.

#### MAPE U BECKIM ARHIVIMA (KRIEGSARCHIV)

- 1) Sign. B-IX-a-519: Vollstaendige General Posten- und Strassen-Karte Königreichs Ungarn, des Königreiche Croatien, Slavonien, Dalmatien etc., von Ludwig V. Schedius, Professor r. d. ung. Universität und Samuel Blaschmek, Ingenieur in Pesth, 1833—1838.
- 2) Sign. B-IX-c-27-1: pregledna karta Lujzine ceste Karlovac—Rijeka, Struppijeve Jozefinske ceste Karlovac—Senj, Terezijanske ceste Gospić—Karlobag i stare jahaće staze od Sv. Roka preko Malog Halana do Obrovca, iz god. 1813.
- 3) Sign. B-IX-c-794-1: terenske snimke između Karlovca i Rijeke, ucrtana Karolinska cesta i Lujzina cesta, bez datuma, vjerojatno oko god. 1820.
- 4) Sign. B-IX-c-815: karta Lujzine i Karolinske ceste između Karlovca i Rijeke, bez datuma, vjerojatno oko god. 1825
- 5) Sign. K-VII-L-215: Vukasovićev projekt za prelaženje kanala i Struppijev projekat za izgradnju senjske luke, iz god. 1785.
- 6) Sign. Inl. C-VII, No. 1: Nacrt grada Rijeke iz god 1778.
- 7) Sign. G-I-h-677-5: Nacrt okoline Trsata s Rječinom iz god. 1797.
- 8) Sign. G-I-h-175: Nacrt Rijeke i Sušaka iz 1766., snimio inženjerski kapetan pl. Penko.
- 9) Sign. B-IX-a-769-10: Položajni nacrt Vukasovićeve Terezijanske ceste Gospić—Brušani; Oštarije—Konjsko—Karlobag i Struppijeve Jozefinske cest od Josipova mosta preko Tounjčice do Senja, s Vukasovićevim silaskom od Vratnika do Sv. Križa. Autor i datum nepoznati, vjerojatno oko 1790.
- 10) Sign. B-IX-a-867-5: Situaciona skica prijevoja na Vratniku, ucrtani: napuštena Struppijeva Jozefinska cesta od Sv. Križa preko Vratnika do Melnica; napušteno Vukasovićevo prelaženje od Sv. Križa do Vratnika; Knežićeva nova Jozefinska cesta. Autor i datum nepoznati, vjerojatno oko 1800.
- 11) Sign. B-IX-c-800: »Plan der Neu projectirten Strasse zwischen Carlopago und Ostaria«, ucrtana stara Chotekova Karolinska cesta i novo projektirana Vukasovićeva Terezijanska cesta od Karlobaga preko Vidovca, Ognjila i Konjskog do Oštarija, iz god. 1786.
- 12) Sign. K-VII-L-82: Položajni nacrt karlobaške luke s početkom Vukasovićeve Terezijanske ceste (»Weeg nach Gospich«); autor i datum nepoznati, vjerojatno iz god. 1786.
- 13) Sign. K-VII-l-83: Položajni nacrt terena od Karlobaga do Brušana s ucrtanom: Chotekovom Karolinskom cestom (1750—1754), Vukasovićevom Terezijanskom cestom (1782—1786) te idejno novo projektiranom cestom od Karlobaga preko Kalić-drage, Šikića drage, Bile Seline, Konjske kose i Prokika (ždrila) do Oštarija; prema dispozicijama pukovnika Božića crtao natporučnik Zastavniković, god. 1807.

- 14) Sign. B-IX-a-788: položajni nacrt stare Weisove Karolinske ceste Karlovac—Rijeka, stare Chotekove Karolinske ceste Gospić—Karlobag i Vukasovićeve Terezijanske ceste od Gospića južno pod brdom Oštro, preko Brušana, dolinom Takalice do Baških Oštarija, bez autora i datuma, vjerojatno oko god. 1785.

#### ARKIV DVORSKE KOMORE (HOFKAMMER ARCHIV)

- 1) Sign. C-14: Situations Plan der Königlich ungarisch. priv. Lousen Strasse samt deren Ausüstungen nach Buccari, Sungeri, Ravnagora und gegen Möthing, deren Langenprofile mit Andeutung ihrer Höhen über den Horizont des Meeres, nebst einigen Quer-Profilen der Hauptstrasse, vel 212 × 74 cm. Crtao David Schönwiesner dugogodišnji inženjer Društva Lujzine ceste, bez datuma, vjerojatno oko god. 1825., najdetaljniji postojeći nacrt Vukasovićeve Lujzine ceste.

#### NACIONALNA (PRIJE DVORSKA) BIBLIOTEKA

- 1) Pretinac 205, br. 21: Plan von der Gebürgsgegend zwischen Carlstadt und denen Breijen See und Handelsstaedten Fiume, Buccari und Porto Re am adriatischen Meer. Worinnen der ganze Lauf des Culpa und Dobra Flusses, dan die Caroliner strasse, nebst dem gegen weartigen in Bau begriffen hungarischen Comercial Haupt Strassen — Zug von Fiume nach Carstadt enthalten; insoweit solcher bereit erbauet und noch zu errichten angetragen ist. »Sadrži položaj stare Karolinske ceste Karlovac—Rijeka i Lujzine ceste čija je gradnja dospjela od Rijeke do blizu Gornjeg Jelenja. Označena je i trasa po ženijskom majoru Charpentieru predložene nove ceste od Broda na Kupi preko Tihove, Delnica, Sović Laza, Mrzle Vodice i Gornjeg Jelenja do Rijeke. — Autor nepoznat, bez datuma, vjerojatno oko god. 1805.
- 2) Sign. C. 48. A. 1, Br. 2587, Kol. 23: »Provinces Illyriennes«, položajni nacrt Lujzine ceste (»Routes Louise«), Struppijeve stare Jozefinske ceste, te stare Karolinske ceste Karlovac—Rijeka i dijela tzv Dalmatinske ceste od Zute Lokve preko Otočca do Kvarta. Crtao Gaetan Palma u Trstu god. 1812.
- 3) Sign. C. 4. A. A. 1, Br. 2757, Kol. 27: General Post und Strassen Charte des Oesterreichischen Kaiser-staaates. — Položni nacrt Lujzine ceste, stare Karolinske ceste Karlovac—Rijeka, Struppijeve Jozefinske Karlovac—Senj, Terezijanske ceste Karlobag—Gospić i stare staze preko Velebita Sv. Rok—Prag—Obrovac, s oznakom poštanskih stanica. — Crtao J. A. Peter u Beču god. 1813.
- 4) Sign. AA-XVII-4, Br. 1190, Kol. 129: Nacrt grada Rijeke, autor nepoznat, bez datuma, vjerojatno oko 1800. god.
- 5) Sign. C-96-3, Br. 2256, Kol. 123: Položajni nacrt stare Karolinske ceste Karlovac—Rijeka i dovršenog dijela Lujzine ceste od Rijeke do blizu Gornjeg Jelenja, bez datuma, crtao kapetan barun Antun Portner, građevinski ravnatelj u Rijeci, oko 1805.
- 6) Sign. HH-LXXVII-5, Br. 1493, Kol. 129: Položajni nacrt luke i jednog dijela grada Karlobaga, prema premjeru i Vukasovićevom prijedlogu izgradnje luka u vezi s proglašenjem 1875. slobodnom lukom po Josipu II, i izgradnje Vukasovićeve ceste Gospić—Karlobag.