

## JOSIP KAJETAN KNEŽIĆ 1786—1848

Među najzaslužnije ljude za bivši trgovački i kulturni procvat grada Senja spada Josip Kajetan Knežić, graničarski major. On je tridesetih godina XIX stoljeća izgradio tzv. novu Jozefinsku cestu od Karlovca do Senja, koja je drevnom gradu pod Nehajem dala moderni i savršeni cestovni spoj s bližim i daljim zaleđem, a čije se blagotvorno djelovanje osjeća sve do danas.

Osim toga Knežić je projektant i izvođač i drugih velebnih planinskih cesta preko velebitskog masiva do Jadranskog mora, pa je time zaslužan za cjelokupnu bivšu Vojnu krajinu jugozapadne Hrvatske od Senja do Obrovca.

Josip K. Knežić rodio se kao sin krajiškog učitelja u Petrinji 15. veljače 1786. g. Rod Knežića potječe iz Bosne, od kuda su se njegovi pređi doselili u Petrinju i nastanili na tzv. Kaniži. Knežićevi su roditelji bili Josip i Katarina rođena Nesić. Osim Josipa Kajetana mali su još sina Ivana i kćerku Katarinu. Kao neobično nadaren mladić, svršivši osnovnu školu u rodnoj Petrinji, Josip Kajetan bude 1801. g., navršivši jedva petnaestu godinu života, postavljen za pomoćnog učitelja na tzv. geometrijskoj školi svog rodnog mjesta, gdje je u nastavnom radu kratko vrijeme pomagao svome ocu, krenuvši brzo zatim u Beč. Već iduće godine (1802) vraća se u rodnu Petrinju, gdje je kao kadet, a kasnije podčasnik, primljen u 48. pješачku regimentu podmaršala Filipa Vukasovića. Sretna je okolnost bilo što je Vukasović u isto vrijeme bio zaposlen studijama i pripremama za gradnju veleborne Luzjine ceste od Rijeke do Karlovca, pa je vrlo vjerojatno da je ovdje mladi Knežić imao prvi put priliku uvida u takav graditeljski rad, što je nedvojbeno imalo presudni utjecaj na njegov kasniji mnogostruki rad na gradnji uzornih planinskih cesta. Događaji Napoleonovih ratova doskora su i Knežića odnijeli daleko po Evropi. Godine 1805. postade poručnikom, a 1809. bataljonskim pobočnikom u raznim operacijama u Poljskoj. U jurišu na tvrđavu Torun bio je teže ranjen.

Kada je godine 1807, mirom u Schönbrunu Hrvatska Vojna krajina došla pod Francusku, preuzet je zajedno s krajiškim regimentama i Knežić kao poručnik u francusku vojsku, gdje je do god. 1811. služio kod francusko-ilirske krajiške regimente br. 6. Tada je u činu natporučnika i kao ađutant majora premješten karlovačko-slunjskoj krajiškoj regimenti br. 4, a odavle iste godine dodijeljen francusko-ilirskoj linijskoj regimenti u Turin.



Sl. 78. — Portret majora Josipa Kajetana Knežića (1786—1848), viteza i začasnog građanina grada Senja.

Knežić se na svim položajima isticao bistrinom uma, brzim shvaćanjem novih situacija kao i drugim vojnim vrlinama, naročito preko dobrog poznavanja francuskog i talijanskog jezika, pa je u Turinu unaprijeđen u čin kapetana. U Turinu je Knežić služio sve do sloma Napoleona god. 1814, kada je povratkom tzv. Ilirskih provincija materijalnoj zemlji kao kapetan ponovno uzet u slunjsku graničarsku regimentu br. 4, te od cara Franje I pohvaljen za odlično vršenje svoje dužnosti. Radi odličnog znanja iskazanog na pod-



Sl. 79. — Fontana Rožić na Knežičevoj Jozefinskoj cesti, u Kapeli blizu Modruša, Snimka iz 1910.

ručju matematike, geometrije i građevinarstva bude Knežić godine 1815. na traženje tadanjeg upravitelja Dalmacije podmaršala baruna Franje Tomašića, kao vojni inženjer premješten Zemaljskom građevinskom ravnateljstvu za Dalmaciju u Zadar, gdje je imao sreću da bude dodijeljen zaslužnom i sposobnom građevinskom ravnatelju inženjeru Hatzingeru. Taj je premještaj značio prekretnicu u Knežićevu životu i bio presudan za njegov cijeli daljnji rad na području gradnje najtežih planinskih cesta u hrvatskom kršu. U Zadru se ambicioznom Knežiću pružila prilika da svoje solidno znanje u širokim razmjerima primjeni u praksi. Prema vlasitim osnovama i pod osobnim nadzorom izvršio je regulaciju Krke i Čikole, te istovremeno izradio tehnički elaborat o isušivanju i melioraciji močvara rijeke Cetine; do ostvarenja tog zadatka nije došlo jer su Knežića zaokupile cestogradnje.

Jedina komunikacija Dalmacije s Likom i ostalom Hrvatskom bila je u to vrijeme tzv. Dalmatinska cesta, građena po nalogu Josipa II u godinama 1787—1789, koja je išla od Zadra preko Knina, Zrmanje, Gračaca, Gospića, Otočca do Zute Lokve, gdje se priključila na Struppijevu staru Jozefinsku cestu, dovršenu desetak godina ranije.

Godine 1819. odlučeno je da se gradi kraći i bolji spoj Dalmacije s Likom modernom cestom od Zadra preko Obrovca, Praga i Malog Halana do Sv. Roka, odnosno Ličkog Cerja. Godine 1820. počeli su građevni radovi na potezu od Zadra preko Dolnjeg Zemunika, Smilčića, uz Karinsko more i

preko Juričina do Obrovca u približnoj duljini od 51 km, pa je na toj gradnji započela Knežićeva toliko uspješna djelatnost na području gradnje planinskih cesta.

Istovremeno s gradnjom ceste Zadar—Obrovac započeo je inženjer Hatzinger uz Knežićevu suradnju rekognosciranje terena od Obrovca preko Praga i Kraljičinih vrata do bivše dalmatinsko-hrvatske granice na Malom Halanu, do kuda je sezala nadležnost građevinskog ravnateljstva za Dalmaciju. Odredivši generalnu trasu nove ceste podnosi Hatzinger o tome izvještaj iz Zadra već 5. ožujka 1821.

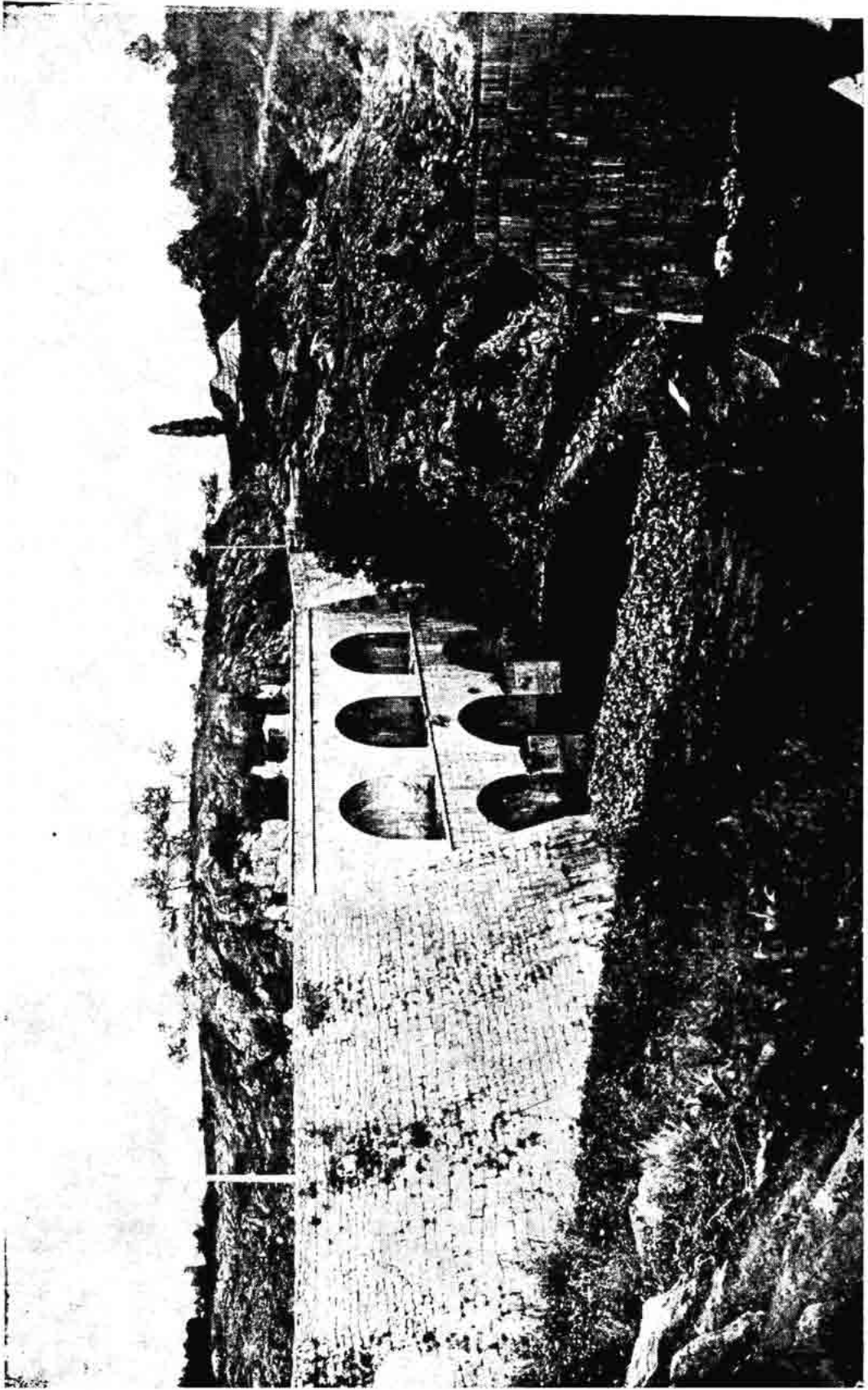
Detaljno trasiranje i obilježavanje trase na terenu preuzeo je Knežić, izvršivši taj težak posao pod najtežim terenskim i klimatskim uvjetima u vremenu od 1821. do 1825. velikom preciznošću i savjesnošću. Kako je cesta od Zadra do Obrovca, čiji elementi već pokazuju karakteristike moderne cestogradnje bila dovršena, započelo se 1825. gradnjom dalmatinskog dijela tzv. Velebitske ceste od Obrovca na Podprag, Prag, Kraljičina vrata do Malog Halana. Taj je dio uspjelo unatoč izvanrednim poteškoćama dovršiti 1827. Građevnim je radovima rukovodio osobno Knežić, snoseći zdušno sve izvanredne napore toga rada. Nastavak ceste na području Like do Malog Halana preko Sv. Roka do priključka na već spomenutu Dalmatinsku cestu kod Cerja ili tzv. Stare pošte izveo je Knežić god. 1827—1832. na račun Građevinskog ravnateljstva I ličke regimente u Gospiću.

Dovršenje suvremenog cestovnog spoja Dalmacije s banskom Hrvatskom proslavljeno je narodnim slavljem 4. listopada 1832. na tzv. Mekim docima ispod Podpraga. (Ova je svečanost zadržana na jednoj suvremenoj slici, koja prikazuje promet i život na toj cesti s diližansama, koja je vršila brzi putnički i poštanski promet sve tamo od Beča do Zadra i obratno). Spomenuta planinska komunikacija jest prva, a ujedno i najveće cestograđevno djelo Knežićevo, koje su suvremenici stavili u bok čuvenoj cesti preko Simplona na granici Švicarske i Italije.

Trasa ceste, kako ju je položio Knežić od Obrovca preko puste kamenite visoravni, pa uspon drugim serpentinama po strmom kamenom kršu podno Tulovih greda preko Podpraga kroz litice Praga i Kraljičinih vrata do Malog Halana, predstavlja jedinstveno djelo cestograđevnog umijeća. Samo najvećim poteškoćama i samoprijedorom uspjelo je ovdje novoj cesti probiti put. Uspjeh treba to više cijeliti jer je polučen primitivnim sredstvima onoga vremena. Danas teško možemo predstaviti kako je ono miniranje silnih stijena moglo biti izvršeno ručnim bušenjem u razmjerno kratkom roku.

Na dalmatinskoj strani iznosi duljina ceste 24 km, a na ličkoj 17 km, ukupno 41 km. Širina ceste iznosila je na dalmatinskoj strani oko 6,50 m, a na ličkoj nešto manje. Maksimalni nagib ceste nije prekoračio 5,5%; najviša točka ceste nalazi se na Malom Halanu, granici Hrvatske i Dalmacije, 1045 m n. m., a označena je spomen-kamenom. Preko Zrmanje sagradio je Knežić u Obrovcu drveni most na drvenim jarmovima duljine oko 80 m.

Prije dovršenja Knežićeve Velebitske ceste vodila je od Sv. Roka u Lici stara jahaća staza preko Rukavinskog bunara na Mali Halan, a odanle kroz Kraljičina vrata na Prag, odakle se podno Tulovih greda strmo spuštala kroz Nikolinu dragu do Obrovca. Radi velikih strmina mogla se roba ovim putem prenositi jedino konjima i magarcima.



Sl. 80. — Pogled na Josipov most preko Tounjičice kod Zdenca, 1905.

Po dovršenju ove velike gradnje poče Knežić godine 1833. na vlastitu molbu u mirovinu, osjetivši se zapostavljenim u svojoj vojničkoj karijeri. Tadašnji ga je hrvatski ban general Franjo Vlašić pozvao da preuzme upravu gradnje nove Jozefinske ceste od Karlovca do Senja jer pošto stara Struppijeva Jozefinska cesta, zbog nepovoljne trase, nije više zadovoljavala potrebama prometa. Povjereni mu zadatak izvršio je Knežić odličnim uspjehom, sagradivši novu cestu od Karlovca do Senja dužine 114 km s elementima, koji su odgovarali Lujzinoj odnosno Velebitskoj cesti.

Planinski dio ceste od Senja do mosta na Tounjčici u duljini od 75 km trađen je god. 1833—1843, a preostali 39 km drugi dio do Karlovca (od. 1843—1845. Vješto položenom trasom prešao je Knežić Veliku Kapelu (883 m n. m.) i Vratnik (698 m n. m.) ne prekoračivši nigdje maksimalni nagib od 5,5%. Na uzorno građenoj cesti podigao je Knežić mnoge objekte, kao npr. svodene kamene mostove preko Potoka i dolina, potporne zidove, podzide i dr., naročito u kotlini Senjske drage, gdje je znatnim mostovima dva puta prešao bujicu. Najznačajnije mu je djelo nadogradnja starog Struppijeva mosta preko Tounjčice gornjim redom stupova i svodova, kao istaknuti spomenik Knežićeve mostograđevne vještine. Opsežnim građevnim radovima na planinskom sektoru ceste rukovodio je Knežić sa Sv. Mihovila pod Vratnikom, a iznad nje u stancu kamenu pripremio svoj vlastiti grob. Na mjestu izvora bistre planinske vode podigao je u klasicističkom stilu umjetnu fontanu, tzv. Cesarsko vrilo.

Po dovršenju građevnih radova na novoj Jozefinskoj cesti pročulo se Knežićevo ime diljem domovine, pa ni priznanje nije izostalo.

Na prijedlog podmaršala grofa Nugenta, podnesen je Dvorskom ratnom vijeću 8. svibnja 1842. podijelio je kralj Ferdinand V Knežiću kao priznanje za njegov uspješan rad na gradnji planinskih cesta 15. rujna 1843. Leopoldov viteški red. Cesarska diploma izdana u Beču 22. studenog 1843. nabraja Knežićeva značajna djela i hvali ne samo tehničke uspjehe već i racionalno zasluženo trošenje odobrenih novčanih sredstava. Knežićevo zasluženo odlikovanje izazvalo je radost ovog kraja. Na samom Vrhju kapele, najvišoj točki nove Jozefinske ceste, predano je Knežiću odlikovanje prigodom svečanosti 8. listopada 1843. u prisutnosti uzvanika i mnoštva naroda. Tim povodom štampao je (na žalost) nepoznati autor u tiskari Lj. Gaja u Zagrebu pozdravni slavo-pjev u kojem se veličaju djela i zasluge Knežićeve. Originalni tekst naslovnog lista glasi: »Radost Hervata na verhu Kapelle 8. listopada 1843. kad visokoblagorodni gospodin vitez Josip Kajetan Knežić, c. kr. major i upravitelj ceste Josipove u Hervatskoj i. t. d. radi velikih o gradjenju cestah stečenih zaslugah od Nj. C. K. Veličanstva premilostivo podeljenim austrijskim od zaslugah Redom Leopoldovim svečano bi urešen. U Zagrebu, Tiskom kr. povl. horv.-sl.-dalm. tiskarne Dra Ljudevita Gaja, 1845.«

Tekst slavospjeva glasi doslovce:

Dignum laude virum Musa vetat mori.

Horatius.

Već pri kraju gradnje nove Jozefinske ceste primio je Knežić god. 1840. od Krajiškog glavnog zapovjedništva u Zagrebu nalog o gradnji nove ceste od Gospića preko Brušana i Baških Oštarija na Karlobag u ukupnoj duljini od 41 km.

Stare postojeće ceste Karolinska (1750—1754) i Terezijanska (1782—1786) koje su bile veoma strme i nepovoljno položene, nisu više odgovarale svrsi, pa je Karlobagu trebalo dati novi cestovni spoj sa zaleđem.

Obilazak terena i prethodne studije započeo je Knežić god. 1841. zajedno s natporučnikom ličke regimente Simeonom Kekićem (1807—1863), svojim učenicom i kasnijim nasljednikom na gradnji ove tzv. Karlobaške ceste. Dionicu ceste od Gospića do Baških Oštarija u duljini od 20 km gradio je Kekić pod Knežićevom upravom 1844—1846, a dionicu od Baških Oštarija do Karlobaga u duljini od 21 km izveo je Kekić sam od 1846—1851 majstorskom vještinom. Generalnu trasu cijele ceste odredio je Knežić, a njeno dovršenje nije doživio jer je tri godine ranije umro.

Glavna kulminacija Knežić-Kekićeve ceste nalazi se na Velikom vrhu (Baranov prokop, 955 m n. m.), a sekundarna na Starim vratima (Kubus, Ura, 927 m n. m.). Značajni odsjeci ceste su uspon od Brušana na Veliki vrh i silazak dugim serpentinama i razvojem trase od Starih vrata do Karlobaga kroz pusti kameni krš, s mnogim značajnim objektima, potpornim zidovima, odvodnjom itd.

Svoje posljednje godine života proveo je Knežić u Senju, zaokupljen važnim građevinskim poslovima. Godine 1845. rekonstruirao je stari vodovod grada Senja kao i Zettelovu česmu na tadašnjoj Cilnici, a istovremeno radio na pregradnji senjske luke i pristaništa, pošto staro stanje nije više odgovaralo pojačanom trgovačkom prometu, koji je novom cestom počeo sve više pritjecati u Senj.

Izmučen i premoren tridesetgodišnjim naporima i radom u najtežim terenskim i klimatskim prilikama Velebita i Like umre Knežić u Senju 15.



Sl. 81. — Pogled s trga na obalu. U prvom planu spomenik A. Mollynariju, koji su podigli zahvalni Karlobažani 1878. Rad kipara Rendića, srušeno 1945.

rujna 1848. g., na veliku žalost svojih brojnih poštovalaca. Njegovi su ostaci bili pokopani u stancu kamenu iza crkvice Sv. Mihovila, koju je grobnicu sam pripremio, da tako nađe vječno počivalište uz jedno od svojih najvećih djela.

Senjani, za čiji je grad pod Vratnikom Knežić stekao trajnih zasluga, stavili su mu nadgrobnu ploču sa slijedećim natpisom.

*»Mesto od pokoja tjelesnih ostanakah gosp. Josipa Kajetana Knežića c. kr. četnika, austrianskoga Leopoldova reda viteza, grada Senja začasnog građanina, osnovah cestah Velebitske, Josipove i Karlobaške, kao i luke senjske učinitelja i posla u proizvođenju ravnatelja rođena u Petrinji 15. veljače 1786. i preminuvšeg sa žalostju mnogih počitateljah u Senju 15. rujna leta 1848.«*

Osim gradnjom planinskih cesta bavio se Knežić i prvim željezničkim studijama u Hrvatskoj, vezanim uz razvoj pomorske i kopnene trgovine grada Senja. Već 1827. dobio je Knežić od Dvorskog ratnog vijeća u Beču nalog, da prouči pitanje gradnje željezničke pruge od Siska preko Petrinje, Gline, Slunja i Ličkog Petrovog Sela do Karlobaga, odnosno alternativno od



Sl. 82. — Cesarsko vrilo i kapela sv. Mihovila tzv. Majorija pod Vratnikom. Snimio S. Nossan, 1936.



Karlova preko Velike Kapele i Vratnika do Senja, u cilju unapređenja trgovine sa pomorskim lukama Hrvatskog primorja.

Godine 1833. podnosi Knežić Krajiškom glavnom zapovjedništvu u Zagrebu iscrpni izvještaj, u kojem predlaže kao najekonomičnije rješenje gradnju željeznice od Siska preko Petrinje, Gline, Topuskog, Maljevca i Klokoča, dolinom rijeke Gline do Bandinog Sela u duljini od 86 km, a odanle gradnju nove ceste preko Hrv. Blagaja, Primišlja i Tržića do Josipdola u duljini od 30 km, gdje bi bio priključak na novu Jozefinsku cestu Karlovac—Senj, čija je gradnja upravo počela (udaljenost Josipdol—Senj iznosila bi još cca 66 km). U istom izvještaju podnosi Knežić predračun građevinskih troškova i analizu rentabilnosti uloženog kapitala, prema kojoj bi se tadašnji prijevozni troškovi trgovačke robe od Siska do Senja snizili za polovicu. Knežić je bio opravdanog mišljenja da bi gradnja željeznice od Siska ili Karlovca sve do Senja sa teškim prijelazom preko Velike Kapele i Vratnika, bila izvanredno skupa pa i neizvjesna, jer se u ono doba prvih koraka u gradnji željeznica još nije bilo nikakvih iskustava s gradnjom pruga u teško prohodnom planinskom terenu, a za takve pruge još nisu bile ni konstruirane odgovarajuće lokomotive. U svibnju 1838. prima Knežić od generalkomande u Zagrebu potrebne instrukcije te kreće na detaljni obilazak terena po njemu predloženoj trasi od Siska preko Petrinje do Bandinog Sela i Josipdola. Pošto je u razdoblju od 19. do 28. svibnja 1838. izvršio rekognosciranje terena, podnio je Knežić 25. srpnja iste godine zapovjedniku Vojne krajine barunu Vlašiću detaljni projekat i izvještaj.



Sl. 83. — Grobnica s napisnom pločom Kajetana Knežića pozadi kapele sv. Mihovila u Senjskoj dragi, danas predio Majorija.

Na prijedlog zagrebačke general komande, gdje je Knežićev elaborat detaljno proučen, prihvatilo je Dvorsko ratno vijeće u Beču taj projekt, te naročito pohvalilo Knežićevu odličnu spremu i uloženi trud, uz nalog da se pristupi izradi detaljnog projekta i pripremnim radovima za početak gradnje.

Detaljni projekt podnio je Knežić Krajiškom glavnom zapovjedništvu u Zagrebu početkom god. 1840. U tome predviđa normalnu prugu s paralelnim tračnicama, uz konjsku vuču, koja bi se kasnije nadomjestila vučom lokomotiva na paru. Detaljno je bila predviđena trasa, stanične zgrade, kameni svođeni mostovi i osam prometnih raskrsnica.

Svoj prvobitni projekat je Knežić u nekim dijelovima revidirao, pa je Dvorsko ratno vijeće, odobrivši predložene promjene, ponovo požurilo početak pripremnih radova za početak gradnje. U svojoj ambiciji razradio je Knežić i druge alternativne mogućnosti za gradnju željezničke pruge od Siska do Karlovca, ishodišta nove Jozefinske ceste prema Senju, ali je došao do zaključka da je prvobitni projekat pruge od Siska do Bandinog Sela i nastavak cestom do Josipdola najekonomičnije riješenje. Knežić je uz to opetovano naglasio da gradnju treba u općem interesu izvesti na državni trošak.

Od velikog je interesa bilo za grad Senj što je Knežić kasnije predvidio produljenje željezničke mreže preko Bjelovara i Kaniže do Budima i Pešte, čime bi velik dio prekomorske trgovine bio usmjeren na senjsku luku.

Godine 1840. povjerilo je Krajiško glavno zapovjedništvo u Zagrebu Knežiću provedbu predstudija i izradu osnove za gradnju željezničke pruge od Siska preko Maljevca, Plitvičkih jezera, Široke Kule, Gospića, Brušana i Oštarija do Karlobaga. I ovdje dolazi Knežić do zaključka da treba že-



Sl. 84. — Serpentine Knežićeve ceste ispod Vratnika s pogledom na Orlovo gnijezdo i Senj. Snimio ing. S. Nossan, 1937.

ljeznicu izgraditi od Siska samo do Maljevca u duljini od 65 km, a dalje šosiranu cestu od Karlobaga u duljini od približno 175 km. Gradnju željeznice do Karlobaga smatrao je Knežić, posve ispravno, preskupom i vrlo riskantnom, s obzirom na posvemašnji manjak iskustva s takvim gradnjama.

Veliki ugled što ga je uživao Knežić kao građevinski inženjer potvrđuje, među ostalim i okolnost, što mu je god. 1841. Dvorsko ratno vijeće povjeralo izradu predstudija i osnove za proširenje i izgradnju senjske luke, kao i sastav potrebnih predračuna. Kao podlogu svojih projekata izvršio je Knežić detaljno sondiranje dubine vode i sastav morskog dna u luci, pa je već god. 1842. podnio detaljno razrađeni projekat, predloživši gradnju pristaništa Sv. Ambroza i lukobrana na Artu.

Kod pomorsko-građevinskih radova a osobito kod gradnje lukobrana na Artu, pomagali su Knežiću Ivan Heski od građevnog ravnateljstva u Trstu i Petar Marsik(?) praktikant pri ogulinskoj regimenti. Značajno za Knežićevu opću tehničku spremu jest njegovo veliko razumjevanje specifičnih problema pomorskih građevinskih radova.

Stalne urgencije Dvorskog ratnog vijeća u Beču da se izvrše pripreme za gradnju pruge Sisak—Bandino Selo, kao i opći interes javnosti za željezničko pitanje u Hrvatskoj, opravdalo je početkom 1840-tih godina nadu na skoro oživotvorenje ovih zamisli. No Knežićeva smrt u jesen 1848. i burni događaji 1848/1849. skinuli su nenadano sve te lijepe osnove i želje s dnevnog reda.

Knežić je nesumnjivo najistaknutiji predstavnik naših nekadašnjih graničarskih časnika, temeljite tehničke i matematičko-geometrijske spreme, bezmjernе pouzdanosti i savjesnosti u radu, te majstorske vještine u tehničkom crtanju i kartografiji.

Iako rodom Panonac, proveo je stvaralačke godine svog života u hrvatskom kršu, na pustim vrljetima Velebita, gdje se toliko saživio s tim ambijentom da je i vlastito posljednje počivalište odabrao i pripremio u stancu kamenu pod Vratnikom. Prvo njegovo djelo, Velebitska cesta, od Obrovca preko Malog Halana do Sv. Roka i Cerja u Lici, jest ujedno i najveće njegovo djelo. Razvoj trase po vrtoglavim liticama podno Praga pravo je remek-djelo inženjerskog umijeća i bilo bi samo sebi dostatno da stvaraoča tog djela svrsta među najvrsnije naše inženjere.

Nadgradnja Josipova mosta preko Tounjčice te veliki kameni svođeni most preko kanala na izlazu iz kotline Senjske drage, svjedoče o Knežiću kao majstoru mostograditeljstva u doba, kada je statika mostovnih konstrukcija i u naprednijim zemljama bila u svojim počecima. Građevna izrada i obrada masivnih kamenih zidova velikim pravilnim blokovima svjedoči i danas još o velikom zidarskom i klesarskom umijeću Knežića i njegovih majstora, mahom Primoraca i Ličana. Danas se divimo vještini tih majstora, koji su primitivnim pomagalima svoga doba dizali i smještali teške kamene blokove na gotovo nepristupačnim liticama, a sve pod Knežićevom osobnom upravom. Knežićev dalekovidni duh očituje se i kod studija prvih željeznih projekata u Hrvatskoj, u doba kada su na evropskom kontinentu željeznice još bile u svojim povojima.

Iako kontinentalac, Knežić je dobro upućen u tadašnje stanje pomorskog graditeljstva na Jadranu i Mediteranu i predlaže realne projekte za proširenje i izgradnju senjske luke. U bečkim arhivima pomno se čuva mnoštvo karata i mapa koje se odnose na bivšu hrvatsku Vojnu krajinu, a

crtane su minucioznom preciznošću krajiških časnika i podčasnika. Takvom preciznošću i kaligrafskom estetikom odlikuju se i Knežićevi projekti i elaborati, crtani u skromnim i primitivnim graničarskim nastambama kod Sv. Mihovila pod Vratnikom i u Brušanima podno Velebita, često puta uz rasvjetu lojanice ili primitivne petrolejke. Tu je Knežić probijao put prometu, trgovini, a time i narodnom blagostanju od Panonske nizine preko planinskih vrleti do luka na Jadranskom moru.

Knežićevo cesto-graditeljsko djelovanje spada u razdoblje 1820—1848, dakle u doba Hrvatskog narodnog preporoda, kada je položio čvrste temelje i preporodu narodnog gospodarstva, prvenstveno hrvatske Vojne krajine, ali i čitave Hrvatske, otvorivši nove putove ne samo materijalnom nego i kulturnom napretku.

Cestom Obrovac—Mali Halan—Ličko Cerje svladao je Knežić gordi Velebit, vjekovnu planinsku barijeru, koja se ispriječila između posavske i dalmatinske Hrvatske, postavši tako građevno-inženjerskom pretečom sjedinjenja Dalmacije s Hrvatskom, a stari granični kamen na Malom Halanu (Croatia—Dalmatia) ostao je tek samo kao historijska uspomena

Grad Petrinja odužio se uspomeni svog velikog sina proznavši godine 1937. šetalište uz lijevu obalu Petrinjčice Knežićevim šetalištem.

Zub vremena i nepovoljne klimatske prilike, a naročito priliv podzemne vode u znatnoj su mjeri oštetili Knežićevu grobnicu, koja je došla gotovo u ruševno stanje. Zaslugom tadanjeg Inspektora za pošumljavanje Velebita u Senju, pod upravom ing. Vinka Pleše, izvršena je u ljeto 1938. obnova i popravak grobnice troškom tadanje Kr. banske uprave Savske Banovine. Grobnica je otvorena i popravljena, a posmrtni ostaci Knežićevi pohranjeni u zemljanu žaru iz Aleksandrije. Kamena pokrovna ploča žare nosi natpis: »Ostaci majora Knežića spremljeni u žaru 5. VII 1938.« Pošto je u žaru stavljen komisijski zapisnik o otvaranju i popravku grobnice, zazidana je ponovno. Istodobno je obnovljena i tada već ruševna kapelica Sv. Mihovila kao Knežićeva zadužbina, a isto tako i krasna fontana Cesarsko vrilo, koju je Knežić podigao nasuprot Majoriji uz ovu Jozefinsku cestu god. 1838.

Velebne cestogradnje preko kamenih vrleti Velebita, od kojih je nova Jozefinska cesta bila od presudnog značenja za procvat grada Senja, bile su najljepši spomenik životnog djela Josipa Kajetana Knežića, počasnog građanina toga drevnog grada, jednog od naših najgenijalnijih tehničkih umova kome je napredak grada pod Nehajem toliko na srcu ležao, da je kao vječno počivalište odabrao grudu pod samim Vratnikom.

*U IV broju Senjskog zbornika objavljen je dio rukopisne ostavštine dipl. ing. Stjepana Szavitz-Nossana koja se odnosi na stare ceste u hrvatskom kršu — ovom prilikom na cestu Karlovac—Senj. U narednim brojevima Zbornika bit će objavljeni radovi o cestama Karlobag—Gospić i Karlovac—Rijeka s popisom literature i građe (iz inozemstva i zemlje), koju je punih pedeset godina strpljivo sakupljao i proučavao pokojni dipl. ing. S. Szavitz-Nossan.*

*Uredništvo Senjskog zbornika ističe posmrtno štovanje prema životnom djelu dipl. ing. Stjepana Szavitz-Nossana i predaje u javnost radove koji su dostojni imena našeg dugogodišnjeg suradnika i prijatelja.*

*Gradski muzej Senj*



Sl. 85. — Panorama Senja. Snimak s Trbušnjaka oko 1930.

Sl. 85a. — Panorama Senja sa sjeverne strane 1906.

