

Joso Vrkljan, Luka Štern
HR – 53 000 Gospić
jvrkljan@velegs-nikolatesla.hr
luka.stern@velegs-nikolatesla.hr

Stručni članak
Veleučilište Nikola Tesla u Gospiću
(primljeno 20. 10. 2021.)
UDK 625.7/8-051(497.562) "14/18"

TROJICA VAŽNIH GRADITELJA POVIJESNIH LIČKIH CESTA

U vrijeme Vojne krajine na području Like izgrađene su mnoge važne ceste koje su i danas u uporabi, a plijene pozornost kvalitetom gradnje, vještim projektantskim rješenjima i interpolacijom u prostor. Izuzetno stručni cestarski graditelji toga vremena napravili su ceste koje su uz poneku rekonstrukciju, u uporabi i danas. U radu se donose kratki životopisi trojice istaknutih graditelja povijesnih ličkih cesta; Vinka Struppija, Josipa Filipa Vukasovića i Josipa Kajetana Knežića o kojima se do sada pisalo uglavnom rijetko, skromno i pojedinačno.

Uz prikaz navedenih graditelja donosi se i opis novih tehnologija koje su uvodili u cestogradnju i njihova važnost za izgradnju suvremene cestovne infrastrukture u Lici.

Ključne riječi: graditelji cesta, Josip Filip Vukasović, Josip Kajetan Knežić, Vinko Struppi.

Uvod

Povijesni razvoj cesta na ličkim prostorima uvjetovan je geografskim položajem i povijesnim događanjima od antičkih vremena do danas. Prohodnost između Jadranskog mora i kopnenog zaleđa temeljna je značajka hrvatskog prostora i njegove društvene prošlosti.

Nakon reforme vojnokrajiškog sustava iz sredine 18. st., u drugoj se polovici stoljeća intenzivirao interes Dvorskog ratnog vijeća za vojnokrajišku privredu, poglavito za krajiške jadranske luke Senj i Karlobag, koje je nastojalo prije svega, zbog trgovinskih razloga, povezati ih s kontinentalnom unutrašnjošću i obnoviti postojeće, strme i zapuštene, promet u zaprežnim kolima neprilagođene, ceste kao

i izraditi nove. Tako je 1775. godine započela izgradnja „prve velike krajiške trgovačke ceste Karlovac – Senj. Ta je cesta suvremenima poznatija kao ‘Jozefina’. Samo 9 godina kasnije gradi se u Krajini i druga velika trgovačka cesta na relaciji Gospić – Karlobag, poznatija kao ‘Terezijana’. Treći veliki cestovni pravac povezuje Jozefinu i Terezijanu sjevernom velebitskom padinom, uključujući Gospić i Otočac u krajiške prometne tokove. Krajiška velebitska magistrala spustila se 1832. godine preko Velebita, Malog Alana i Obrovca do Zadra, tj. Upravnog središta Dalmacije. Ta je cesta poznata pod imenom ‘Dalmatinska cesta’“ (Valentić 1990: 42-43).

Gradnja predmetnih prometnica potaknula je u krajiškom društvu razvoj tranzitne trgovine žitom, šumskom masom, duhanom i ostalom robom oblikujući pri tom i novi vojnokrajiški društveni sloj prijevoznika i trgovaca koji su i kao zakupnici šume u Lici, posebno etablirani u Otočcu i Gospiću. Izgradnji spomenutih cesta veliki je stručni doprinos dalo Krajiško građevno ravnateljstvo pri ličkoj pukovniji koje je bilo smješteno u Gospiću.

Za vrijeme Vojne krajine njezino najveće bogatstvo bile su šume. Potreba za planskim iskorištavanjem velebitskih šuma potaknulo je izgradnju cesta preko i uz Velebit. Bečki dvor je povjerenje za tako zahtjevne zadatke, gradnje velebitskih cesta povjeravao samo najboljim stručnjacima, koji su se osim znanjem isticali i kao vrsni vojni graditelji.

Treba svakako napomenuti da su ličke ceste gradili razni graditelji, ali gledajući kontekst vremena, tehnologije s kojima su raspolagali i kvalitetu izgrađenih cesta može se reći kako su Vinko Struppi, Josip Filip Vukasović i Josip Kajetan Knežić trojica najvažnijih graditelja ličkih cesta.

Vinko Struppi (1733. – 1810.)

Vinko Struppi rodio se 1733. godine, mjesto njegova rođenja je nepoznato. Rano je pristupio austrijskoj vojsci, gdje su uočene njegove sposobnosti vrsnog inženjera i graditelja. Godine 1768. rimsko-njemački car Josip II. postavlja ga za ravnatelja građevinarstva tršćanske intendance. Tršćanska intendantca bila je vrlo važna upravno-ekonomska jedinica koja je svojom djelatnošću pomagala osnažiti Senj i Karlobag te potaknuti izgradnju onodobnih cesta. Godine 1772. osobno ga je Josip II. unaprijedio u pukovnika i svojeg savjetnika. U bečkim arhivima sačuvano je mnogo njegove nacrtne i projektne dokumentacije.

Izgradnjom Jozefinske ceste povezao je Vinko Struppi Karlovac i Senj kroz Liku. Izgradnju ceste povjerio mu je Josip II. pod službenim nazivom „Glavna trgovačka

i poštanska cesta“. Vinko Struppi imao je izražene organizacijske sposobnosti, tako da je Jozefinsku cestu završio za nepune tri i pol godine. Za vrijeme izgradnje ceste boravio je na terenu, obilazio je gradilišta te pronalazio adekvatna rješenja za brzi napredak radova unatoč izrazito zahtjevnom terenu.

Uzimajući u obzir skromne uvjete cestogradnje 18. stoljeća, posebno zahvaljujući Struppiju, izgradnjom Jozefinske ceste Senj je dobio mogućnost razmjene dobara s unutrašnjošću.

Struppi je uveo miniranje kao novost u cestogradnji. Minereri su za sobom ostavili minerske znakove, koji su uklesani u stijene prilikom izgradnje ceste



Slika 1. Minerski znakovi uklesani u stijeni. (Izvor: Miletić 2009: 319)



Slika 2. Struppijev most u Brinju s ostatkom sunčane ure. Izvor: (Miletić 2009: 323)

(slika 1.), a vidljivi su i danas na dionici Jozefinske ceste preko Kapele, iznad Gornjih Lopaca te kod mosta na Tunjčici.

Osim po minerskim znakovima Struppija kao graditelja cesta pamtimo i po gradnji miljokaza uz cestu. Na Jozefini Struppi je izgradio 13 miljokaza, od kojih, nažalost, niti jedan nije sačuvan. Za vremensku orijentaciju putnika, postavio je Struppi uz cestu i sunčane ure. Ostaci sunčanih ura vidljivi su i danas na Jozefinskoj cesti i nalaze se u Mrežničkom polju, Generalskom Stolu, Jezeranama, Brinju (slika 2.) i Vratniku.

Vinku Struppiju su najznačajniji građevinski objekti na Jozefinskoj cesti bili čak 11 kamenih mostova. U jednom vremenskom razdoblju vršio je i nadzor izgradnje Karolinske ceste. Godine 1779. Struppi postaje pukovnik i dobiva odlikovanje viteškog križa reda sv. Stjepana, a nakon završetka svog životnog djela – Jozefinske ceste dodijeljen mu je i nasljedni barunat. Umro je u Beču 3. lipnja 1810. godine.

Istraživač Szavitz Nossan (1970) zaključio je kako u povijesti hrvatske cestogradnje Vinko Struppi zauzima posebno mjesto zbog svojeg izrazitog građevinskog estetskog osjećaja koji je uspio ugraditi u izgradnju Jozefinske ceste i na taj je način učiniti, po mnogo čemu, jedinstvenom.

Josip Filip Vukasović (1755. – 1809.)

Josip Filip Vukasović (slika 3.) rođen je 1755. godine u Sv. Petru (Bruvno) u Lici. Njegovo porijeklo je iz stare senjske uskočke patricijske obitelji. Kao i njegovi preci posvetio se vojničkom zvanju. U Beču je pohađao Pukovnijski odgojni dom, bio je časnik u habsburškoj vojsci te je cijeli život proveo u vojnoj odori na raznim ratištima. U Bavarskom nasljednom ratu sudjelovao je u razdoblju od 1778. do 1779. godine kao časnik Ličke graničarske pješačke pukovnije. Čin poručnika dobio je 1781. godine. Za vojničke zasluge 1788. godine dobio je viteški red Marije Terezije i čin bojnika. Od crnogorskih, austrijskih i ličkih vojnika sastavio je dobrovoljačku pukovnicu „Gyulay“ i postao njezinim zapovjednikom. Godine 1790. vratio se u Ličku graničarsku pukovnicu, a 1794. godine postao njezinim zapovjednikom s činom pukovnika. Naročito se isticao u ratovima protiv Francuske. Godine 1799. dobio je čin general bojnika, a potom je dobio čin podmaršala. Tri godine kasnije dobio je titulu baruna. I danas su u Beču sačuvani Vukasovićeve nacrti, koji potvrđuju njegove izvanredne crtačke sposobnosti.

U razdobljima kada nije aktivno sudjelovao u ratu Vukasović se zalagao za izgradnju i modernizaciju cesta između kontinenta i primorja. Dokazao se kao

vrсни graditelj cesta u hrvatskom kršu. Prema njegovim nacrtima i pod njegovom upravom sagrađene su obalne ceste Senj – Sveti Juraj (9 kilometara) i Senj – Novi Vinodolski (24 kilometra). Josip Filip Vukasović sagrađio je 1784. godine devet kilometara dugu obalnu cestu od Senja do Svetog Jurja kako bi bolje povežao ova dva mjesta. To je bila prva prometnica u Podgorju koja je planski sagrađena prema pravilima cestogradnje 18. stoljeća. Izgradnjom navedene dionice naznačen je skromni početak izgradnje obalne ceste ispod Velebita, do čijeg ostvarenja će proći gotovo jedno stoljeće.

Pošto je Jozefina bila izrazito strma cesta, pojedini nagibi bili su i do 30 %, Vukasović je prilikom rekonstrukcije Jozefinske ceste presložio dionicu Struppijeve Jozefinske ceste od Vratnika do Svetog Križa u Senjskoj dragi, time produljio Jozefinu za 2 km, ali je uspio smanjiti nagibe ceste u prosjeku za 15 %.

Cesta koja je spajala Gospić i Karlobag, Karolinska cesta, imala je puno nedostataka, što je uočio osobno i Josip II. kada je bio na proputovanju. Promet se po Karolinskoj cesti odvijao s velikim poteškoćama zbog vrlo strmih uspona i oštih krivina te jakih udara bure. Iz tog razloga i zbog potrebe trgovačkih putova između Primorja i unutrašnjosti Josip II. izdaje naredbu Dvorskom ratnom vijeću u Beču da izgradi novu cestu od Gospića do Karlobaga, koje taj posao povjerava Josipu Filipu Vukasoviću. Gradnja nove ceste odvijala se za to vrijeme vrlo brzo, odnosno u razdoblju od 1784. do 1786. godine. Ta nova cesta po nalogu Josipa II., u čast njegove majke prozvana je cestom Marije Terezije ili Terezijanska cesta.

Zadržavši na potezu Gospić – Brušane uglavnom trasu Karolinske ceste, napustio je Vukasović na brdskom sektoru Brušani – Karlobag potpuno staru Karolinu te je trasu svoje nove ceste povukao tako da bi smanjio nagibe, povećao polumjere krivina i dobio bolju zaštitu od udaraca bure. „Širina Terezijanske ceste bila je za svoje vrijeme vrlo velika, pa je iznosila na sektoru Brušane – Oštarije 3 do 5 metara, a na sektoru Oštarije – Karlobag 4 do 6 metara, prosječno oko 5 metara, a u zavojima čak 7 metara. Maksimalni nagib na sektoru Brušane – Oštarije iznosio je 20 %, a na



Slika 3. Josip Filip Vukasović.
(Izvor www.vrilo-mudrosti.hr)



Slika 4. Cesta Gospić – Karlobag – Terezijana. (Izvor: Vrkljan, 2020: 33)

sektoru Oštarije – Karlobag do 25 %. Terezijanska cesta imala je teško masivno rubno kamenje za osiguranje i stabilizaciju kolnika te kolobrane na prosječnoj udaljenosti od 8 do 10 metara, od kojih je samo nekoliko komada još preostalo i oni su u vrlo oštećenom stanju. Na dijelu Trubaja – Karlobag bili su naknadno izvedeni parapetni zidovi¹ visine oko 70 cm zbog veće sigurnosti vožnje po cesti. Potporni zidovi i podzidi bili su izvedeni od teškog masivnog djelomično obrađenog kamenja, a dosizali su visinu do 6 metara i izvedeni su potpuno u suhozidu. Josip Filip

Vukasović je Terezijansku cestu od Brušana do Karlobaga popločao plosnatim ili zaobljenim kamenom, položenim na posebno pripremljenoj podlozi, čime se postiglo znatno olakšanje kolnog prometa na razmjerno velikim strminama. Za brzu odvodnju oborinskih voda s kolnika postavio je Vukasović kamene traverze, položene u izvjesnim razmacima koso preko kolnika, a sastavljene od djelomično obrađenih i izabranih dugoljastih i nešto bolje fundiranih kamenja. Na uzbrdnoj strani takve traverze bio je izveden plitki rigol za lakši odvod vode, a sama traverza virila je iznad taraca nekoliko centimetara tako da nisu pravile naročitu smetnju prometu na cesti.“ (Nossan 1973: 144).

Nakon završetka Terezijanske ceste Gospić – Karlobag 1786. godine Josip II. proglasio je Karlobag slobodnom lukom, a Vukasović je iste godine napravio detaljan primjer i položajni nacrt grada, izradivši ujedno i projekt za izgradnju i proširenje karlobaške luke.

Vukasovićev najznačajniji cestovni pothvat je projektiranje i gradnja Lujzijanske ceste (1803. – 1809. nadzirao je gradnju od Rijeke do Netretića), za što je 1809. dobio i posjed Ribnik – Netretić (*Nobilis curia Vukaszoviziana*). Umro je 9. kolovoza 1809. godine od posljedica ranjavanja u bečkoj vojnoj bolnici koje je zadobio u bitki kraj Wagrama, prije dovršetka Lujzijanske ceste.

1 Danas je to metalna odbojna ograda uz cestu (op.a.).

Josip Kajetan Knežić (1786. – 1848.)

Josip Kajetan Knežić (slika 5.) rodio se u Petrinji 1786. godine, gdje je završio osnovnu i geometrijsku školu. Kao mladi kadet stupio je 1802. godine u 48. pješačku pukovniciju podmaršala Josipa Filipa Vukasovića koji se u to vrijeme pripremao za gradnju Lujzijanske ceste. Iskustvo i znanje u gradnji cesta koje je tada stekao s Vukasovićem znatno je utjecalo na njegov kasniji rad, pa su njegove ceste uglavnom građene po uzoru na Lujzijansku cestu. Josip Kajetan Knežić bio je izuzetno inteligentan, dobro je govorio francuski i talijanski jezik te je vrlo brzo unaprijeđen u čin kapetana.

Gradnjom prve dionice velebitske ceste od Zadra do Obrovca koja je započela 1820. godine počela je uspješna karijera Josipa Kajetana Knežića kao graditelja planinskih cesta u hrvatskom kršu. Radovima je rukovodio inženjer Hatzinger, dok mu je u poslovima pomagao tada mladi kapetan Josip Kajetan Knežić koji je kao vojni inženjer 1815. godine premješten iz Slunjske graničarske pukovnije u zadarsko građevinsko ravnateljstvo. Godine 1825. nastavio je gradnju ceste od Obrovca do Svetog Roka, najspektakularnije planinske ceste u Hrvatskoj. Uz cestu kraj Podpraga podignuo je crkvicu sv. Franje te putničku postaju. Prijevoj na Malom Alanu obilježio je piramidalnim stupom s uklesanom godinom izgradnje. U dvije godine (1825. – 1827.) izgradio je Knežić dionicu Majstorske ceste od Obrovca do Malog Alana u dužini od 24 kilometra. Od značajnijih cestovnih objekata koje je izgradio Knežić na toj dionici svakako je drveni most u Obrovcu preko Zrmanje na drvenim jarmovima duljine oko 80 m. Drugu ličku dionicu dugu 17 kilometara Majstorske ceste od Malog Alana do Svetog Roka gradio je Knežić pet godina (1827. – 1832.). Modernizacija cestogradnje toga vremena bile su brojne serpentine koje je izveo Knežić na Majstorskoj cesti, da bi dobio nagib ceste do 5,5 % i maksimalnu širinu njenog kolnika od 6,5 metara.

Na najvišoj nadmorskoj visini Majstorske ceste od 1045 m na Malom Alanu i danas se nalazi sačuvani granični kamen kao spomen gradnji ceste. U znak zahvalnosti na gradnji cesta na 17. kilometru od Obrovca, na južnoj strani Velebita u predjelu zvanom Podprag (648 m.n.v.) sagrađena je kapelica posvećena sv. Franji Asiškome, čiji trijemovi u klasicističkom stilu gledaju i prema moru i prema planini.



Slika 5. Josip Kajetan Knežić.
(Izvor: librari.foi.hr)

Prilikom izgradnje Majstorske ceste navodno su se nadničari žalili na teške uvjete, na što im je Knežić dao ponudu: „može li mjera zlata za istu mjeru kamena?“. Trošak gradnje ceste bio je vrlo veliki pa je Knežić čak bio i došao u nemilost bečkog dvora. Smatra se da je s obzirom na smionost planiranja ove gorske prometnice kao i iskazanu hrabrost naših radnika tijekom gradnje, uz zavidnu Knežićevu točnost izvođenja radova, ova cesta po mišljenju stručnjaka u ono vrijeme bila najznačajniji pothvat u 19. stoljeću za razvoj Dalmacije i Like.

Po dovršenju Majstorske ceste 1833. godine preuzeo je Josip Kajetan Knežić upravu nad rekonstrukcijom Jozefinske ceste. I prilikom rekonstrukcije Jozefinske ceste, da bi riješio velike nagibe ceste, gradio je Knežić serpentine. Jozefinsku cestu poboljšao je novom trasom jednoličnog pada te se prilikom rekonstrukcije nove Jozefine pročulo za njegov rad diljem domovine.

Josip Kajetan Knežić je za vrijeme rekonstrukcije Jozefinske ceste imao svoje sjedište u kući pod Vratnikom, a narod je to mjesto prozvao Majorijom te mu je i danas sačuvano ime. Na izvoru preko puta kuće u kojoj je stanovao sagradio je Knežić Carsko vrelo, veliku i prekrasnu fontanu, iznad koje je podigao i kapelicu sv. Mihovila. Mjesto iza nje odabrao je za svoje vječno počivalište na kojemu je sebi za života sagradio grobnicu.

Godine 1840. Josip Kajetan Knežić dobiva nalog da gradi novu planinsku cestu od Gospića do Karlobaga, dužine 41 kilometar. Izmjera terena i izrade projekta obavljene su od 1841. do 1843. godine, pri čemu mu je pomagao njegov prvi suradnik, graničarski natporučnik Simo Kekić. Godine 1844. započela je gradnja sektora Gospić – Brušane – Oštarije i trajala je do 1846. godine.

„Kao i ranije građene Knežićeve ceste Majstorska i Jozefina, tako je i ova posljednja Knežićeva cesta predstavljala u svoje vrijeme remek djelo cestogradnje. Razmatrajući uzdužni profil ceste, vidi se da je Knežić odabrao duge, jednolične i blage nagibe, koji ne prekoračuju maksimalnu vrijednost od 5 %, pa je prema tome, već pred više od stotinu i sedamdeset godina ostao u granicama, koje vrijede još i danas. Minimalna širina ceste iznosi na malobrojnim mjestima 3,5 do 4 metara, dok većinom iznosi 5 do 6 metara. Zavoji su na mnogim mjestima kasnije nešto proširivani. Potporni zidovi izvedeni su od pravilno obrađenih teških polutesanih kamenja, koji mjestimice dosižu i dimenzije blokova. Svi su zidovi izvedeni na suho te se do danas drže nevjerojatnom stabilnošću i pravilnošću. Kolnik je zarubljen teškim masivnim rubnim kamenjem koji se pokazao izvanredno pogodnim za stabilizaciju kolnika. Na mnogim mjestima je ovo rubno kamenje i bez naročito održavanja, sačuvano do danas u svom prvobitnom stanju. Cesta je imala

prvobitno samo kamene kolobrane, dok su parapetni zidovi građeni kasnije. Na brzu i uspješnu odvodnju ceste polagao je Knežić najveću važnost, što dokazuju obilno dimenzionirani cestovni rigoli² i vodoodvodna grla, kao i za to vrijeme masivno građeni propusti.“ (Vrkljan 2020: 35).

Od cestovnih objekata koje je Knežić sagradio na cesti Gospić – Karlobag svakako treba spomenuti mostove preko Brušanice, Suvaje i Ljubice. Na izvoru potoka Ljubice u Baškim Oštarijama postavio je Knežić 1845. godine u spomen na gradnju ceste fontanu, a na prijevoju Stara vrata, također u spomen na gradnju ceste postavio je Knežić obilježje tzv. „Kubus“, u narodu poznat kao „Ura“.

Prvu dionicu ceste od Gospića do Baških Oštarija gradio je Simo Kekić pod Knežićevim nadzorom, dok je drugu dionicu od Baških Oštarija do Karlobaga Kekić izveo sam. Knežić nije dočekaio njeno dovršenje. Umro je 15. rujna 1848. godine u Senju, iscrpljen desetljećima naporna rada na surovim terenima Like i Velebita. Sahranjen je po vlastitoj želji u spomenutoj grobnici u Majoriji iznad Senja.

Za života na prijedlog podmaršala grofa Nugenta za posebno isticanje u cestogradnji dobio je 1843. godine Leopoldov viteški red. Grad Petrinja je 1937. godine šetalište uz lijevu obalu Petrinjčice imenovao Knežićevim šetalištem. Josip Kajetan Knežić proglašen je počasnim građaninom vojnog komuniteta Senja.

Szavitz Nossan (1970) istakao je kako je Josip Kajetan Knežić nesumnjivo najistaknutiji predstavnik naših nekadašnjih graničarskih časnika, s izuzetnom majstorskom vještinom u tehničkom crtanju i kartografiji.

Zaključak

Ličke ceste gradili su razni graditelji, ali važnost cestovnih graditelja u vremenu Vojne krajine Vinka Struppija, Josipa Filipa Vukasovića i Josipa Kajetana Knežića za cestovnu infrastrukturu Like vrlo je velika. Izgradnjom povijesnih cesta Jozefinske ceste, Jadranske obalne ceste, Dalmatinske ceste, Majstorske ceste i Terezijanske ceste stvorena je žila kucavica cestovne infrastrukture Like te se na njih, od njihove izgradnje do danas stalno izgrađuju i priključuju nove ceste i time poboljšavaju cestovnu povezanost Like. Prometnim vezama uvjetovani su nacionalni uspjesi i tragedije pa je spojna uloga cesta trajna nit povijesnog razvoja, a cestovni spomenici su najkompleksniji svjedoci prošlosti.

2 Rigol se izvodi uz rub kolnika i služi za preuzimanje i odvodnju vode s kolnika (op. a.).

Tijekom vremena velebitske povijesne ceste dosta su se puta mijenjale i prilagođavale novome vremenu. Rekonstrukcije su nosile i neophodnu djelomičnu izmjenu trase. Nekima od tadašnjih dionica uz rekonstrukciju prometuje se i danas, a neke od napuštenih dionica sačuvane su i danas u izvornom obliku, a vidljivi ostatci svjedoče o mukotrpnom nastojanju graditelja da u vremenu skromnih cestarskih tehnologija naprave što kvalitetniju i za prometovanje udobniju cestu.

Literatura

- ČERNICKI, LARA; FORENBAHER, STAŠO. 2016. *Starim cestama preko Velebita*. Zagreb: Libricon d.o.o.
- IVANIĆ, IVANA. 2015. *Značenje i uloga prvih makadamskih cesta u Hrvatskoj*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti. Diplomski rad.
- LEMIĆ, ANA. 1993. Graditelj planinskih cesta. *Vila Velebita*, Zagreb, 8-9.
- MILETIĆ, DRAGO. 2009. Baština i baštinici perspektive zaštite frankopanske kulturne baštine s gledišta dosadašnje prakse i prijedlog za temeljne promjene odnosa prema plemićkim gradovima. *Modruški zbornik*, 307-350.
- NOVOSEL, FILIP. 2016. Između ratnih i inženjerskih planova: Josip Filip Vukasović (1755. – 1809.), austrijski vojni zapovjednik i graditelj cesta na prijelazu dvaju stoljeća. // *Ljudi 18. stoljeća na hrvatskom prostoru. Od plemića i crkvenih dostojanstvenika do težaka i ribara*. // Lovorka Čoralić; Ivana Horbec; Maja Katušić et al. (ur.). Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 499-509.
- RADIĆ, JURE. 1982. Kameni mostovi u Lici izgrađeni u XIX stoljeću. *Ceste i mostovi*, Zagreb, 339-345.
- SZAVITZ NOSSAN, STJEPAN. 1970. Vinko Struppi 1733 – 1810. *Senjski zbornik*, Senj 168-172.
- SZAVITZ NOSSAN, STJEPAN. 1970. Josip Kajetan Knežić 1786 – 1848. *Senjski zbornik*, Senj, 192-204.
- SZAVITZ NOSSAN, STJEPAN. 1973. Stare ceste Gospić – Brušane – Baške Oštarije – Karlobag u XVIII. i XIX. stoljeću. *Senjski zbornik*, Senj 133-152.
- VALENTIĆ, MIRKO. 1990. *Osnovni problemi prometne integracije i jadranske orijentacije hrvatskog poduzetničkog građanstva u XIX. stoljeću*. Zagreb, 37-48.
- VRKLJAN, JOSO. 2020. *Ceste Ličko-senjske županije*. Gospić: Veleučilište Nikola Tesla u Gospiću – Ogranak Matice hrvatske u Gospiću.

Mrežni izvori

- www.librari.foi.hr (22. 5. 2021.)
- www.vrilo-mudrosti.hr, *lički vremeplov* (21. 5. 2021.)

Three significant builders of Lika historical roads

Summary

During the Military Frontier, many important roads were built in the Lika area which are still in use today, and they capture attention with the quality of construction, skilled design solutions and interpolation into space. Extremely professional roadbuilders of that time made roads that, with some reconstruction, are still in use today. The paper presents short biographies of three prominent builders of historic roads in Lika: Vinko Struppi, Josip Filip Vukasović and Josip Kajetan Knežić, about whom so far it has been written mostly rarely, modestly and individually.

With representation of these builders, this paper also presents a description of new technologies that were introduced in road construction and their importance for the construction of modern road infrastructure in Lika.

Key words: roadbuilders, Josip Filip Vukasović, Josip Kajetan Knežić, Vinko Struppi.