

**Vladimir Šulentić**  
HR – 53 000 Gospić  
vladimir.sulentice@gmail.com

Pregledni članak  
(primljeno 28. 11. 2022.)  
UDK 725.95(282 Lika)(091) "17/18"

## POVIJEST GRAĐENJA BUDAČKOG MOSTA

Premoštenje rijeke Like u Budaku u Gospiću za domicilno stanovništvo se vremenom pokazalo iznimno bitnim, a za graditelje budućeg mosta velikim izazovom. U ovom tekstu kronološki su prikazane radnje i događaji usko vezane za navedeni most kroz razdoblje od sredine 18. stoljeća, pa do današnjih dana s posebnim osvrtom na njegov neizostavni prometni značaj za Gospić i okolicu. Zbog svog smještaja na administrativnom području sela Budak, lokalno stanovništvo prozvalo ga je Budačkim mostom, a kroz povijest je zajedno s ribničkim, bilajskim, kaluđerovačkim i kosinjskim mostovima činio jedan od ključnih prijelaza preko najveće ličke rijeke Like. Prva saznanja o mostu na ovoj lokaciji vezana su za grafičke izvore odnosno vojne karte iz 18. stoljeća, a od druge polovice 19. stoljeća detaljnija proučavanja moguća su zahvaljujući sačuvanoj pisanoj i slikovnoj građi kao i projektnoj dokumentaciji. Važnost mosta je u najvećoj mjeri u tome što se nalazio na najznačajnijoj prometnici za gospičko okružje kojom se Gospić povezivao u smjeru sjevera te smjeru istoka odnosno graničnog područja s Bosnom kod Petrova Sela. Mostom su bosanski trgovci iz bihačke doline dopremali neophodne živežne namirnice, uglavnom žitarice i kukuruz i spašavali Ličane od gladi. Iz tog razloga nije se smio dopustiti prekid u prometu, pa je sredinom 19. stoljeća izgrađen kvalitetan i čvrst kameni most, koji je Gospićanima pouzdano služio više od osamdeset godina. Da je most imao kvalitetnu osnovu svjedoče i nosivi elementi tj. temelji koji su se u izvornom obliku sačuvali do današnjih dana i kasnije bili glavni oslonac drugim podignutim mostovima.

**Ključne riječi:** Budak, Kappner, Lika, most, mostograditelj

## Uvod

U kontekstu općenitog značaja mostova, potrebno je istaknuti neke osnovne podatke iz prošlosti prometne povezanosti Like, posebno Gospića s ostalim dijelovima države. Godine 1746. preustrojem Karlovačkog generalata, na području Like i Krbave stvorena je pukovnija, a zahvaljujući geografskom položaju u središtu ličkog polja, znatnim količinama pitke vode, obradivih površina te prometnom položaju, sjedištem odnosno stožernim mjestom postao je Gospić (Holjevac 2002: 21-24). Kako bi se ostvarila bolja povezanost novog središta sa susjednim regijama valjalo je pristupiti obnovi i gradnji novih prometnih pravaca. Jedan od osnovnih trgovačkih puteva Gospić – Karlobag tzv. Karolinska cesta bio je u vrlo lošem stanju, pa je kroz Velebit građena i do 1786. godine dovršena nova cesta nazvana Terezijana. Drugi pravac, koji je također zahtijevao rekonstrukciju bio je u smjeru sjevera, a njim se Gospić trebao kvalitetnije povezati s prethodno izgrađenom Jozefinskom cestom koja je spajala Karlovac sa Senjom. Bila je to dionica već postojeće ceste od Žute Lokve, preko Otočca, Gospića, Gračaca, doline rijeke Zrmanje, Knina i do Zadra, koju je trebalo obnoviti što je i učinjeno u razdoblju 1787. – 1789., te je prozvana Dalmatinska cesta (Horvat 1941: 85-86). Ovakvom prometnom organizacijom, dragocjena roba koja je pristizala brodovima u glavne podvelebitske luke, Senj i Karlobag od sada se znatno brže i lakše prebacivala do Gospića. Na ovako važnim prometnicama valjalo je podignuti i druge cestovne objekte, koji će služiti neometanom prometu, a sukladno onome vremenu među njima svakako su najvažniji mostovi.

## Prvi most

Na udaljenosti 4 km od središta mjesta, na dijelu *weg nach Carlstadt* (Mataija 2014: 146), kod naselja Budak nalazila se velika prirodna zapreka, vodotok rijeke Like.<sup>1</sup> Navedena rijeka izvire petnaestak kilometara južno od Gospića kod sela Medak, zasetak Kukljic i dužinom od 78 kilometara je najveća i najduža lička rijeka. U smjeru Gospića, prolazi kroz mjesta Medak, Počitelj i Ribnik gdje krivudavši u vidu ovećeg potoka protječe ravničarskim krajem. Primivši dotad pritoke Glamočnicu i Počiteljicu, kod sela Bilaj, uslijed tvrdih obalnih stijena korito u odnosu na okol-

1 Njemački izraz *weg nach Carlstadt* preveden bi glasio *put prema Karlovcu*, a u naravi za Gospićane je to bila cesta u smjeru Ličkog Osika. Spomenuta dionica ceste od 4 km ustvari je današnja Budačka ulica, pa se s pravom smatra najdužom gospićkom ulicom.

ni teren postaje sve dublje, a nakon utoka Jadove kod sela Kulice obale su joj sve strmije. Dalje niz tok, na lokaciji Sastavci rijeka Lika iz smjera Gospića, prima svoju najveću lijevu pritoku, rijeku Novčicu, a 2,5 km nizvodno oblikuje korito široko šezdesetak i na mjestima duboko i preko dvadeset metara.<sup>2</sup> Ovdje su obalne stijene izrazito strme, uglavnom nepristupačne i mjestimično gotovo okomite prema vodotoku te se može zaključiti da korito kod sela Budaka po-



Slika 1. Isječak iz karte Prve vojne izmjere s detaljem mosta i stražarnice (Izvor: URL 1)

činje poprimati oblike kanjona.<sup>3</sup> Terenskim obilascima obale primjetno je da su navedene strme obale na određenim lokacijama imale duboke rasjede koje su stanovništvu služile za prilaz rijeci, pa su preko rijeke na takvim mjestima najčešće građene masivne i čvrste ustave slaganjem prirodnog kamena tzv. *bentovi*<sup>4</sup>. Bentovi su imali izrazit značaj zbog raznih uloga, od one osnovne zaustavljanja i usmjeravanja vode prema kotačima mlinica podignutih pored njih, do blagodati uzvodno nakupljene vode koja je tijekom sušnog razdoblja svakodnevno služila stanovništvu, kao i za napajanje stoke. U blizini spomenute lokacije kod mjesta Budak, gdje trasa ceste od Gospića prema Ličkom Osiku dolazi do strmih obala Like postoji više rasjeda kojima se zaprežnim kolima može prići do korita i prijeći ga, a na jednom od njih podignut je i bent, pa je za pretpostaviti da je služio u navedene svrhe. Osim zaustavljanja vode, ali samo u kratkom razdoblju niskog vodostaja kada voda nije prelazila preko njih, bentovi su služili i za prijelaz s jedne na drugu obalu. Međutim, lički geografsko-klimatski uvjeti, čije su značajke izrazite zimske oborine i gomilanje velikih količina snijega u obližnjem gorju Velebit, uvjetuju da proljetno razdoblje pokazuje sasvim drugu narav rijeke Like. Naime, uslijed naglog topljenja snijega, na Velebitu se stvaraju bujične vode koje završavaju pod zemljom i u podnožju se javljaju kao

- 2 Podatci o koritu prikupljeni su na osnovu topografskih karata i terenskim istraživanjem odnosno obilascima riječne obale u navedenim mjestima.
- 3 Rijeka Lika doista i poprima oblik kanjona nizvodno kod sela Kaluderovac, pa sve do akumulacijskog jezera Kruščica što je posebno vidljivo u vrijeme niskog vodostaja.
- 4 Riječ *bent* ima značenje brana, ustava, nasip (vidi: bënt tur. *bend*, KLAIĆ 1974: 112). Na spomenutoj rijeci Lici bilo je više desetaka bentova, a sredinom 1960-ih kroz izgradnju akumulacijskog jezera Kruščica u najvećem dijelu su uništeni.

mnogobrojni izvori često nemjerljive izdašnosti. Tu oblikuju potoke koji se u, prije navedenom ravničarskom dijelu Medka, Počitelja i Ribnika razlijevaju izvan korita i plave okolne obale, a od Bilaja prema Gospiću se zadržavaju unutar korita. S druge strane, dva najizdašnija pritoka rijeke Like – Novčica i Otešica, lijevi su pritoci jer teku iz smjera Velebita i u proljeće nose ogromne količine vode.<sup>5</sup> Spomenute rijeke ulijevaju se u rijeku Liku na međusobnom razmaku od 7 km, Novčica južno, a Otešica sjeverno od sela Budak. Ovakve nagle i dugotrajne oscilacije u vodostaju tražile su na mjestu prijelaza državne ceste preko Like kvalitetnije rješenje premoštenja od postojećih kolskih prijelaza i bentova, što je jedino mogao biti most. Kao najstarija poznata godina gradnje mosta spominje se 1746. godina kada „(...) pod caricom Marijom Terezijom napravi vojna uprava kod ustrojenja vojne krajine, te uređenja selah u kumpanije i oficirske štacije u Budaku drveni most preko rieke Like (...)“.<sup>6</sup>

Most kod Budaka spominje i Julije Fras u svojoj *Topografiji* u kojoj osim datacije da je izgrađen 1771. godine nema drugih podataka (Fras 1835: 160).<sup>7</sup> O kakvom se mostu radilo kod Frasa zasad nema saznanja, osim što stručna literatura (Radić 2002: 503) i ranija periodika navode da je bio drveni. Na kartama Prve vojne izmjere, koje su za ličko područje izrađivane u razdoblju 1774. – 1775. godine, prijelaz preko vode prikazan je kartografskim simbolom koji predstavlja „branu s prohodnim nasipom“, što upućuje na to da u vrijeme prikupljanja terenskih informacija za izradu karte „klasičnog“ mosta još uvijek nije bilo. Pored simbola brane upisana je riječ *wachthaus* (vidi Sl. 1) što predstavlja prizemnu stražarnicu za 10 do 18 ljudi (Štefanec 2011: 294-302).<sup>8</sup> Smještaj stražarnice u neposrednoj blizini prijelaza svjedoči o iznimnoj važnosti lokacije što zahtjeva stalni nadzor većeg broja vojnika. Da se tih godina most gradi ili planira graditi potvrđuje i Franz

5 „(...) Ličani se g. 1811. uvelike začudiše, kad su opazili, da rijeka Lika teče uzvodu mjesto nizvodu (...) do blizu 'budačkog mosta'. Uzrokom toga događaja bijaše prolom oblaka u Pazarištu. Tamo je naime pala tolika količina vode, da je naglo nabujao potok Otešica. (...) Tu je voda udarila teći natrag prema selu Budaku, jer usko i visoko korito Like nije moglo brzo progutati silnu količinu bujice (...)“ (Horvat, 1941: 60-61)

6 (-). Zaapšeno propelo. *Hrvat* br. 58., 4. kolovoz 1905., str. 3.

7 Isti podatak objavio je 1940. i Rudolf Horvat, vjerojatno preuzet od Frasa (op.a.)

8 „(...) uz drveni most sagrađi vojna uprava zidanu stražarnicu u kojoj stražiše 5-6 krajiških vojska (...) radi javne sigurnosti i čuvanja drvenog mosta (...)“ (-). Zaapšeno propelo. *Hrvat*, br. 58., 4. kolovoz 1905., str. 3. Na karti Druge vojne izmjere koja je izrađivana u razdoblju od 1865. do 1869. vidljivo je da je stražarnica izmještena s gospičke na budačku stranu na lokaciju današnje kuće obitelji Jamičić dok je na kasnijim kartama više nema što je i logično obzirom na to da je promijenjen dotadašnji ustroj odnosno sustav razvojačen. Kuća Jamičićevih je, idući od Gospića prema Ličkom Osiku, prva s lijeve strane nakon mosta.

Bach u svojoj knjizi u kojoj navodi kako Pazariška kumpanija ima određene prohtjeve u vidu mostogradnje, ali im je dekretom od 8. srpnja 1770. godine odgovoreno da se to ne može učiniti, jer još nije izgrađen ni most Budak (Bach 2010: 57). Iz Bachovog zapisa se vidi kako vojna uprava lokaciju kod Budaka stavlja ispred drugih, a sljedeći zapis osim što potvrđuje važnost ovog mosta, donosi i spoznaju da je prvi, drveni most izgrađen prije 1840. godine.<sup>9</sup> Osim prometne važnosti, Budački most je za neke čak smatran graničnom točkom u kojoj, ovisno dolazi li se ili odlazi iz Gospića, prava Lika počinje ili završava (Erzherzog 1902: 372).<sup>10</sup> Daljnja spominjanja mosta kroz literaturu su vrlo štura odnosno samo usputna, poput tekstova vezanih za vojne, taktičke opise poznate bitke kod Bilaja 1809. godine (Schutz 1827: 308) i slično.

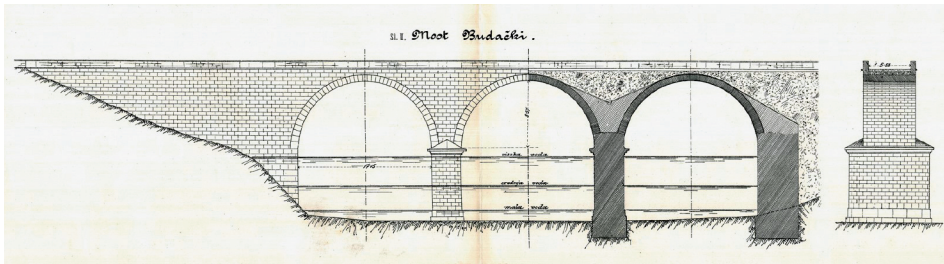
## Velebni kameni most

Kao i prije, i sredinom 19. stoljeća stanovništvo Vojne krajine pratilo su loše gospodarske prilike, nepismenost, neimaština, zarazne bolesti, a uslijed sušnih godina koje su uzrokovala slabe žetve redovito se javljala masovna glad. Zbog navedenih životnih uvjeta, svaka krajiška obitelj imala je samo skromne, najosnovnije potrebe koje su zadovoljavali dobavom određenih roba iz Karlobaga, te žitarica iz Bosne. Tako u jednom dopisu iz Like pisac navodi „(...) nami nije stalo ni do vaših parobrodah i željeznih cestah (...) jer mi iz njih nikakvu korist nećemo vući (...) da bi se nami zatvorilo more i Turska, polag svega Banata na skoro bi pojeli i ovo kore s dervah (...)“.<sup>11</sup> Iako su malobrojni, obrazovaniji Ličani pratili što se događa na europskom trgovačkom polju i znali kakve blagodati donosi moderni transport roba, bili su svjesni svoje podaničke uloge i politike bečkog dvora da je u svakoj razdiobi, krajišniku namijenjen najmanji udio. Iako je takva politika strateški bila usmjerena zapadnim zemljama, austrougarske vlasti nastojale su uvijek trgovati i s Bosnom, a slijedom političkog ustroja, veza se ostvarivala preko graničnih područja Vojne krajine (Valentić 1978: 58-59). Uz sve prije spomenute cestovne veze Gospića, došao je trenutak na modernizaciju dijela ceste u smjeru istoka koji će se očitovati kroz gradnju modernog mosta što je stanovništvo zdušno podržalo

9 „(...) sante od leda razoriše malo ne sve vodenice na Liki i Jadavi, i 8 stupovah na glavnom mostu u Budaku (...)“ (-). Dopis iz Gospića. *Ilirske narodne novine* br. 5., 16. siječanj 1841., str. 1.

10 „(...) u stvarnu Liku, kako se shvaćala od davnina (...), ulazi se, dolazeći sa sjevera preko Perušića prema Gospiću, mostom koji kod Budaka u velikom luku preko rijeke Like (...)“; (prev. a.)

11 (-). Iz Like. *Narodne novine* br. 183., 11. kolovoz 1852., str. 1.



Slika 2. Nacrt Budačkog mosta – bočni pogled i poprečni presjek  
(Izvor: *Viesti društva inženira i arhitekta*, br. 5., 15. 12. 1892., list br. 11.)

riječima „(...) drago mi je, što vam mogu odovuda jednu radostnu viest javiti (...) da se gradi Budački most (...) ovo je od velike koristi za Liku (...)“<sup>12</sup>

Iako je u Gospiću i okolici već bio izgrađen niz kamenih mostova<sup>13</sup>, projektne nacrti budućeg mosta preko Like jasno su pokazivali da se za tadašnje ličke prilike radi o monumentalnoj građevini. Općenito, osnovna svrha svakog mosta je zadovoljiti ljudske potrebe sigurnog prijelaza s jedne na drugu obalu kao i omogućiti prometnici svladavanje prirodne prepreke, ali od 18. stoljeća pri gradnji mostova sve više se počinje obraćati pozornost i na estetiku. Naime, školovani graditelji<sup>14</sup> počinju graditi mostove koji su lijepi, skladni i dobro uklopljeni, u ovom slučaju u prekrasnom okolišu rijeke Like (Radić 2002: 470). Naravno, uz sve ovo trebalo je ispoštovati gospodarske zahtjeve, a na to je najviše utjecaja imao odabir materijala. U ono vrijeme to je u pravilu bio onaj materijal koji je bio raspoloživ u gradilišnom okruženju, a koji je onda i određivao način gradnje. Iako nema fotografija gradnje mosta, prema načinu izvođenja i korištenom materijalu građenja kao i referentnoj literaturi radi se o tzv. građenju u mjestu.<sup>15</sup> Karakteristike ovakvog načina su takve da se cijeli radni proces odvija na samom gradilištu ili u neposrednoj blizini mosta, a u ovom slučaju sastoji se od iskopa kamenih blokova, njihove obrade klesanjem i konačno ugradnje u tijelo mosta. Konstrukcijski gledano, most je na obalama imao masivne upornja-

12 (-). Isto.

13 Horvat navodi da je most u Gospiću preko Novčice podignut 1804. (prema nekim izvorima 1830.), u Kaluderovcu preko Like 1836., u Medku preko Glamočnice 1840. godine.

14 „(...) pa je u Parizu 1747. godine osnovana prva posebna tehnička škola u svijetu – Škola za mostove i ceste važan događaj utemeljenje 1716. g. Odjela za mostove i ceste („Ecole des Pont et Chaussées“) (...)“ (RADIĆ 2002: 470)

15 Za razliku od ovog načina, postoji i takav gdje se dio konstruktivnih elemenata izvodi na udaljenoj lokaciji te se doprema i montira, ali se to isključivo odnosi na mostove novijeg doba čije su konstrukcije armirano-betonske ili metalne.

ke, a u koritu rijeke dva također masivna, puna nosiva stupa.

Upornjaci su prema koritu bili podzidani punim zidom te su imali zidane bočne, krilne zidove u odnosu na tlo položene pod blagim kutom. Radi estetike, trupovi upornjaka vanjskom stranom prema rijeci oblikovani su identično poput dva središnja nosiva stupa s prstenasto ispupčenim završetkom i kapom na vrhu. U smislu širine mosta, nosivi stupovi bili su znatno širi od čeonih zidova i imali su oblik pravokutnika zaobljenih uglova i na uzvodnoj i na nizvodnoj strani. Uloga zaobljenja je razbijanje odnosno osiguravanje manje otpora vodenog vala dok je niveleta mosta postavljena na takvu visinu da u slučaju najvišeg vodostaja rijeke Like do sredine svodova ostane 8,57 m. Široko korito rijeke premošteno je s tri svodena, jednaka otvora, svaki raspona po 17,15 m. Na starim fotografijama vidi se kako su vanjski zidovi svodova u gornjem dijelu, a u odnosu na tjeme obostrano bili dodatno ojačani i ukrućeni pomoću metalnih spona ili stega. Kolnik za prometovanje na mostu bio je širok 5,53 m omeđen kamenom ogradom debljine 60 cm (Chvala 1892: 11). Prema sačuvanim fotografijama, između svodova na čeonim zidovima vidljivi su istaci, a radi se o klesanim kamenim izljevnim kanalicama kojima se s mosta odvodila oborinska i procjedna voda. U kolovozu 2015. prilikom dugotrajne suše kada je rijeka ispod mosta u potpunosti presušila u koritu je pronađeno mnogobrojno klesano kamene mosta, a među njima i spomenute kanalice. Također, na zidu istočnog upornjaka prekrivenog debljim naslagama suhog blata pronađen je i jedan „finije“ klesani kamen na kojemu se nakon čišćenja razotkrila godina – 1853. Sukladno uklesanoj 1853.



*Slika 3. Most na prijelazu 19. u 20. stoljeće, fotografirano s nizvodne strane (Institut za etnologiju i folkloristiku u Zagrebu, IEG razgl 719)*



*Slika 4. Budački most 1907., fotografirano s uzvodne strane od mlinice (Izvor: Šekarić, B., str. 340.)*

godini na temeljima upornjaka i navodima lokalne periodike onog vremena može se potvrditi kako je most građen 1853./1854. godine.<sup>16</sup>

U dosad objavlivanoj stručnoj literaturi najcjelovitiji prikaz mostogradnje i mostova u Lici priredio je u časopisu *Viesti društva inženjera i arhitekta građevinski inženjer Josip Chvála* koji je djelovao na području Like na prijelazu 19. u 20. stoljeće.<sup>17</sup> Njegov tekst dodatno je obogaćen nacrtima i poprečnim presjecima obrađenih mostova, ali je u članku izostalo ime graditelja odnosno navedeno je kako je Budački most podigao isti graditelj koji je petnaestak godina prije gradio i Kaluđerovački most. Iz Chválinog teksta, o graditelju se još saznaje da je tijekom gradnje Kaluđerovačkog mosta bilo velikih problema i da je „(...) graditelj veoma stradao pače materijalno propao (...)“. Kako bi se utvrdilo ime graditelja konzultirali su se arhivski izvori te su pronađena dva relevantna dokumenta. Prvi, iz 1838. godine donosi prijepor u kojem Otočka pukovnija ima novčana potraživanja od izvođača radova Franza Kappnera vezanih za gradnju mosta na rijeci Lici, a na cesti „(...) prema Pazarištu preko Klanca (...) na području otočke pukovnije“.<sup>18</sup> Drugi dokument datiran 1839. godinom donosi iscrpno izvješće o stanju mosta kod Klanca nakon terenskog pregleda stručnjaka. Zaključak komisije je da je most izveden od neujednačenih kamenih blokova, međusobno loše povezanih s upozorenjem da bi mogao pasti te u konačnici kako „(...) stoga nema sumnje da je poduzetnik Kappner napravio veliku pogrešku (...)“.<sup>19</sup> Da se u oba navedena dokumenta radi o Kaluđerovačkom mostu potvrđuje tadašnji ustroj Vojne krajine, prema kojem je lokacija mosta na dodiru Pazariške i Perušičke kumpanije, a obje su potpadale pod Otočku pukovniciju (Fras 1835: 162-169). Arhivski dokumenti jasno svjedoče tko je graditelj mosta kod Kaluđerovca, a uzme li se u obzir tekst inženjera Chvále onda se sa sigurnošću može reći kako je spomenuti Franz Kappner graditelj ne samo Kaluđerovačkog, već i nešto kasnije podignutog Budačkog mosta. Dodatna potvrda prije navedenog navodi se i u još nekim periodičkim publi-

16 U novijoj literaturi kao godina gradnje navodi se 1852. ali se evidentno radi o pogrešnom podatku.

17 CHVÁLA, JOSIP. (Jince, Češka, 1848. – Zagreb, 1937.); građevinski inženjer. Radio kao *kr. tehn. nadinženir i savjetnik*, od 1875. boravio u Gospiću na dužnosti predstojnika građevnog ureda te je kroz gotovo dva desetljeća u Lici projektirao i podigao brojne javne zgrade, ceste, mostove, vodovode. Među njima treba istaknuti kompleks zgrade suda i kaznionice u Gospiću i vodovod iz Brušana. Iz Gospića je otišao u Zagreb gdje je do mirovine radio kao nadsavjetnik i graditelj. URL 5. *Hrvatski biografski leksikon* – mrežno izdanje (pristupljeno 3. 3. 2023.).

18 HR-DAZG, 1, Poglavarstvo slobodnog i kraljevskog Grada Zagreba, 2010/1838.

19 HDA, fond 426, 1839-R-14-630.





Slika 5. Uklesana godina na zapadnom upornjaku  
(do Gospića) (Foto V. Šulentić 11. 8. 2015.)

kacijama i knjigama. U jednom feljtonu o osičkoj općini iz 1905. godine navodi se „(...) godine 1854. sagradi vojna uprava novi zidani visoki most, iz klesanog tvrdog kamena na tri okna. Poduzetnik Kapner, rodom iz Karlovca prenese propelo sa starog mosta na novi zidani most (...)“.<sup>20</sup> Značajan podatak naknadno je pronađen i u knjizi *Povijest otočke pukovnije* gdje autor navodi „(...) poduzetnik Kapner je 1836. godine sagradio veliki most sa svodovima kod Kaluđerovca na putu za Klanac (...)“.

Istražujući nadalje spomenutog poduzetnika, nailazi se na poznate graditelje sredine 19. stoljeća, braću Franza i Ludviga Kappnera, porijeklom iz Kalinjingrada, koji se nalaze u Zagrebu 1836. godine gdje nekoliko godina djeluju zajedno, a onda se razilaze (Dobronić 1971: 57-58). Stariji Franz, pod domaćim imenom Franjo ostaje u Zagrebu<sup>21</sup>, a Ludvig desetak godina kasnije u Karlovcu s hrvatskom inačicom imena Ljudevit 1853. godine gradi veliku upravu na Korani za potrebe mlina.<sup>22</sup> Biografski zapis za Franju navodi „(...) pretpostavlja se da je nakon 1847, kada se

20 (-). Zaapšeno propelo. *Hrvat* br. 58., 4. kolovoz 1905., str. 3.

21 Godine 1841. nudili su projektna rješenja za rekonstrukciju Kamenitih vrata u Zagrebu, a 1845. surađivali su na gradnji zgrade danas poznate kao Palajnovka. (DOBRONIĆ 1971: 57-59)

22 „(...) gosp. Ljudevita Kapnera. Dodajemo još jedino to, da je on jur 10 godinah u našoj zemlji nastanjen i kao ozemljačen i da si je po vojničkoj krajini u poslu gradjenja drumovah i zidanja sgradah pribavio pohvalni glas i stekao pošteno ime (...)“ *Narodne novine*, br. 245., 24. listopada 1851., str. 1. Ljudevit je kasnije surađivao s najeksponiranijim karlovačkim graditeljem Ernestom Mühlbauerom, a najznačajniji zajednički projekt im je gradnja karlovačke sinagoge 1870. godine. Njegov sin bio je Alfred Kappner (1854. – 1922.), inžinir kr. zem. vlade, najzaslužniji za urbaništko uređenje Karlovca na prijelazu 19. u 20. stoljeće.

**P**odpisani priporuča se kao načinitelj nastrojah (ma- kinah) i tvorilah (modelah) svake vërste, i kao vësti gradi- lac svih pod područje gradilstva spadajućih predmetah, ka- ko kod poljodëlstva, tako i kod vodnoga, razkošnoga i po- manjega gradjenja, pripravan takodjer budući, svakë vër- ste okolice narisati i sve neravnosti makar koje zemlje izmëriti. Obećava takodjer, da je pripravan izraditi i na- činiti sve moguće osnove, i na se uzeti svaki posao il dëlo, što rečena osnova iziskuje, da se sasvim i u svih svojih dëlih privede u dëlo; i starat će se vazda, da svaki posao il dëlo, što mu se izruči, pošteno i kako va- lja, obav i dovërši, te tako će gledati, da steče pouzda- nje štovanih zaštitnikah.

**Franjo Kappner,**  
gradjanski gradilac.

Slika 6. Oglas Franje Kappnera iz 1844.  
(Izvor: List mesečni Horvatsko-slavonskoga  
gospodarskoga društva, br. 3., 1. 3. 1844., str. 49.)



Slika 7. Raspelo na mostu, fotografija  
prof. Ivana Rubčića, pol. 1930-ih  
(Izvor: Hrvatski školski muzej, SN-489)

na području Like vršene u razdoblju 1869. – 1887., a na kojoj je raspelo prikazano topografskim znakom križa.<sup>25</sup> Navedene 1890. godine, poznati gospićki poduzet- nik Lovre Pavelić<sup>26</sup> na most je postavio novi betonski križ s likom Spasitelja, a sta- ro, dotrajalo drveno raspelo došlo je u posjed istaknutog Osičanina, umirovljenog

prilikom plaćanja cehovske pri- stojbe posljednji put spominje u Zagrebu, nastavio djelatnost na po- dručju Vojne krajine (...).<sup>23</sup> Slično navodi i Dobronić koja tvrdi kako je Franjo Kappner ipak najviše ra- dio za Vojnu krajinu gdje je izme- đu ostalog bio u poslovnoj vezi s Otočkom pukovnijom.

Jedno dugogodišnje obilježje mosta kao njegovog sastavnog di- jela je i raspelo Spasitelja koje je, od postavljanja 1746. godine pri gradnji prvog drvenog mosta, na ovoj loka- ciji stajalo gotovo punih dvije stotine godina.<sup>24</sup> Raspelo je bilo na drvenom križu, postavljeno tako da je pred- njom stranom usmjereno prema za- padu te je, kako navodi lokalna peri- odika, bilo „čudotvorno“. Nakon što je izgrađen kameni most, propelo je preneseno na njega i tamo se nala- zilo do 1890. godine kada je zami- jenjeno novim. Potvrda postojanja propela na mostu pronalazi se i u kartama Treće vojne izmjere koje su

23 URL 4. *Hrvatski biografski leksikon* – mrežno izdanje (pristupljeno 3. 11. 2021.)

24 (-). Zaapšeno propelo. *Hrvat*, br. 58., 4. kolovoz 1905., str. 3.

25 Izvor: URL 2.

26 Za više podataka o Lovri Paveliću vidjeti u *Leksikon Ličana*, 2017., ur. Ivica Mataija, Gospić: Državni arhiv u Gospiću, str. 223.

kapetana Butkovića.<sup>27</sup> Butković je raspelo obnovio i postavio u svoju privatnu kapelicu<sup>28</sup> u ogradi svog stana na Ličkom Osiku, a 1899. godine premjestio ga je uz glavnu cestu na novouređeni predjel znan kao „Krst“. Raspelo podignuto na kamenom mostu bilo je, dolazeći iz smjera Gospića, postavljeno na početku mosta, uz zaštitnu ogradu s lijeve strane (sl. 4. i sl. 9.).

## Od oštećenja do rušenja

Niti dvadeset godina od gradnje, 1873., most je počeo pokazivati naznake propadanja. Godine 1886. uočena su oštećenja na čeonim zidovima što je dosta tipično za kamene mostove (Radić 2002: 503-504). Prema Juri Radiću do takvih oštećenja dolazi uslijed djelovanja vode tj. začepljenja procjednih kanala pa se voda s kolničke konstrukcije razlijeva u tijelo mosta, što dovodi do ispiranja nasutog materijala unutar mosta. Ovakvi procesi uvelike su pojačani tijekom zime kada se zadržana voda unutar tijela mosta smrzava i led svojim širenjem dovodi do pomicanja kamenih blokova. Zahvaljujući lokalnom tisku koji je u nekoliko uzastopnih brojeva pratio događanja s mostom, saznaje se kako je promet privremeno zatvoren, preusmjeren na Klanac i kako je započeo popravak.<sup>29</sup> Iako nema vijesti o završetku radova, a znajući da je most bio i dalje u upotrebi, pretpostavlja se kako je oštećenje kvalitetno sanirano. Znatno kasnije, most je ipak popustio, pa opisujući tadašnju situaciju u Gospiću, novine između ostalog donose vijest da „(...) most od kamena zvan „Budački most“, koji je vodio preko Like (...) i služio cestovnom prometu preko 80 godina srušio se je uslijed trošnosti 10. novembra 1933. godine, radi čega je Gospić ostao odcijepljen od mnogih svojih okolnih mesta, za koja je važio kao centar (...) što predstavlja za taj svijet vrlo velike teškoće u pogledu snabdij-

27 Butković „Mile“ Mihovil (Lički Osik, 1828. – Lički Osik, 1907.); posjednik ratne kolajne i vojničkog križa za zasluge, načelnik osičke općine, županijski zastupnik, posjednik. Izvori za biografiju prikupljeni iščitavanjem lokalne periodike i usmenom predajom pok. Mile Šušića „Tute“ tijekom 2006. godine.

28 Podignuta godine 1888. na predjelu „Dudina ograda“ iznad obiteljske grobnice Butković kao kapela-mauzolej, otprilike 150 m iza stare općinske zgrade tzv. „kapetanov stan“ u Starom Ličkom Osiku. Na prednjoj strani zvonika, iznad ulaznih vrata nalazi se očuvan natpis „*Na čast Isusa krista sagradio Mile Butković c.kr. satnik 1888*“. Sve do današnjih dana ostala je izrazito dobro očuvana, ali nažalost bez unutarnjeg inventara. Podatci o kapelici zabilježeni terenskim obilaskom te razgovorom s pok. Milom Šušićem „Tutom“ tijekom 2006. godine.

29 (-). Promet izmedju Gospića i Perušića prekinut. *Ličanin*, 1. ožujak 1886., str. 4.



Slika 8. Urušeni čeonni zid na  
uzvodnoj strani mosta  
(Institut za etnologiju i folkloristiku u  
Zagrebu, IEF razgl 718, foto Verzon, Gospić)

vanja i rješavanja pitanja, koja se samo u Gospiću mogu riješiti (...)“<sup>30</sup>

Most se ipak nije u potpunosti srušio već se samo urušio čeonni zid iznad jednog nosivog stupa, ali u dovoljnoj mjeri da bude neprohodan (sl. 7). Kameni materijal iz urušenog dijela je uklonjen i napravljena je nosiva konstrukcija od drvenih greda, te su na njoj s gornje strane položene mosnice<sup>31</sup> kako bi se dobila puna širina kolnika i omogućio promet. Državne vlasti su shvaćale da je most dotrajavao i planirale su na istom mjestu raditi most sličnog oblikovanja, ali, sukladno potrebama modernijeg prometovanja, većih dimenzija. Tako se navodi da je postojeći „(...) most preko rijeke Like kod Budaka oštećen (...) most će se graditi od kamena sa tri polukružna svoda

od 23m (...) i širinom 8m između parapeta (...)“<sup>32</sup> Iz periodike 1941. saznaje se kako se nije niti gradio novi niti popravio postojeći most: „(...) već lijepi broj godina stoji Budački most provaljen i onako okrpljen ugrožava tolike živote putnika (...) i niko se ne miče da se pravi novi most (...)“<sup>33</sup> Očigledno zbog napetosti uoči nadolazećeg ratnog sukoba nikome više nije bilo stalo do obnove, a kamoli gradnje novog mosta.

Zbog svog položaja most je tijekom Drugog svjetskog rata imao značajnu ulogu za suprotstavljene strane. Za ratna događanja oko Gospića u proljeće 1943. godine povjesničari navode „(...) partizani su u tom razdoblju zauzeli cijeli kotar Perušić, dvije općine gospićkog kotara i to Lički Osik i Medak te sela Široka Kula (...)“ (Kovačić 2013: 199-214) što zemljopisno gledano govori o tome da je rijeka Lika bila linija razdvajanja. Obzirom na strme obale i proljetnu količinu vode u

30 (-). Ličkom željeznicom kroz Liku. *Lička sloga*, 24. ožujak 1934., str. 3.

31 Dugačke debele daske kojima se kod provizornih drvenih ili metalnih konstrukcija izvode vozne površine. U građevinskom žargonu često se nazivaju i talpe.

32 *Godišnjak banske vlasti* 1940., str. 170.

33 (-). Budački most preko Like još nije sasvim srušen. *Lička sloga*, br. 3-4., 9. ožujak 1941., str. 3.



*Slika 9. Oštećenje čeonog zida sanirano drvenom konstrukcijom, fotografija prof. Ivana Rubčića, druga pol. 1930-ih (Izvor: Hrvatski školski muzej, SN-480)*

koritu, most je svima bio jedini smjer za napad ili za povlačenje. Partizanske snage su postavile mine na most i tijekom noći 12./13. lipnja 1943. godine došlo je do sukoba u kojem je Budački most eksplozivom „do temelja srušen“.<sup>34</sup> Isti izvor u kasnijim izvještajima navodi kako je rušenje mosta izvršeno neplanirano te se dogodilo uslijed brzopletosti i nesnalaženja posade koja je postavila mine. Treba napomenuti da je spomenuta fraza iz izvješća kako je most srušen do temelja navedena u smislu da je most potpuno neupotrebljiv jer su bili srušeni svi svodovi, ali masivni stupovi i zidani prilazi su ostali gotovo neoštećeni (Radić, 2003: 171) što potvrđuje i način obnove koji je uslijedio nakon rata. Zbog važnosti prometovanja „(...) pored porušenog visokog kamenog mosta, neprijatelj je pristupio brzom izgradnji niskog drvenog mosta i uređenju prilaza k njemu (...)“ (Kleut 1970: 63), a taj privremeni most bit će još nekoliko godina jedina veza dviju obala.<sup>35</sup>

34 Izvještaj Štaba šeste divizije od 13. lipnja 1943. god. Štabu prvog korpusa NOV i PO Hrvatske o blokadi Gospića. *Zbornik dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda*. Tom V, knjiga 16, str. 170.

35 Kameno-betonski temelji ovog privremenog, drvenog mosta, jasno se vide tijekom ljetnih mjeseci i niskog vodostaja dvadesetak metara nizvodno od glavnog mosta. Već prije spomenute 2015. kada je korito presušilo, bile su vidljive kvadratne udubine na temeljima u koje su se umetale

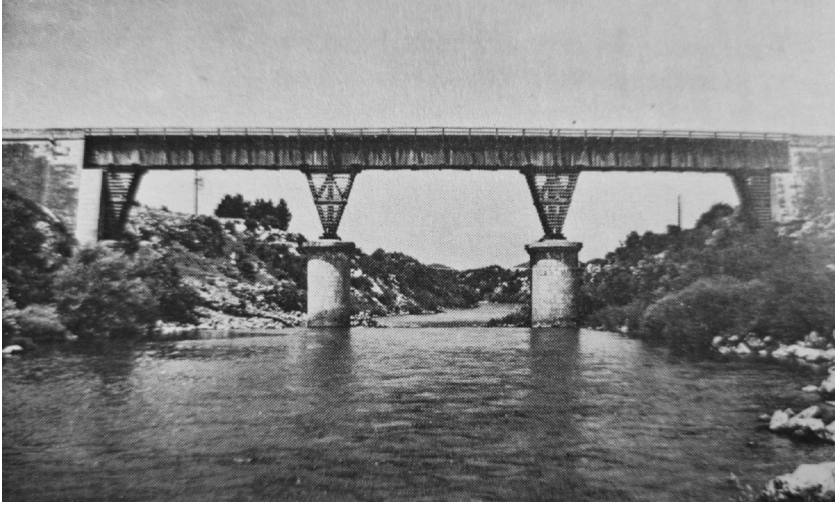
## Drveni i betonski mostovi sredine 20. stoljeća

Najveći prilog važnosti mosta je u planiranju njegove obnove. Naime, iz sačuvane dokumentacije vidljivo je da je u poslovima oko pripreme izgradnje odnosno projektiranja tih godina bio angažiran naš vodeći mostograditelj Frković.<sup>36</sup> Njegovi nacrti iz 1945. godine jasno pokazuju kako je most trebao izgledati odnosno kakve je Frković imao zamisli. Kao graditelj „starog kova“, Frković je ostao odan kamenu, a na ličkom području je mogao lako nabaviti kvalitetan materijal i velik broj pomoćne radne snage za gradnju dotad najimpozantnijeg kamenog mosta na ovim prostorima (Tonković, 1953: 212-216). Kako se vidi iz nacrtu, most se trebao oslanjati na dva masivna stupa preko kojih bi se nadvijao ogromni polukružni svod raspona 35 m, te na bočnim stranama imati štedne otvore<sup>37</sup>, svaki širine 7 metara. Frkovićeva smrt gurnula je u stranu njegov grandiozni projekt te po pitanju obnove mosta u prvi plan stavila njegovog učenika Krunu Tonkovića<sup>38</sup>, koji će, sukladno lošim prilikama poratnog stanja, za premoštenje Like izabrati sasvim drugo rješenje. Naime, Tonković je izradio idejni projekt kojim je za izgradnju iskoristio sačuvane upornjake i stupove i na njima predvidio most na nosivoj drvenoj konstrukciji od hrastove građe međusobno povezane tokarenim trnovima. Kompletnu drvenu građu izradilo je zagrebačko poduzeće „Puhlovski“, montaža završena 1950. godine, a nakon prosušenosti cijela konstrukcija zaštićena je premazom. Ovakvo rješenje Tonković je obrazložio mnogo godina kasnije rekavši „(...) unatoč teškom stanju smatrali smo da s gradnjom stalnih mostova ne valja

---

vertikalne, nosive drvene grede. U nekim od udubina ostali su solidno očuvani dijelovi greda, zahvaljujući tome što su ostatci gotovo tijekom cijele godine pod vodom.

- 36 Frković Milivoj (Petrinja, 1887. – Zagreb, 1946.); hrvatski inženjer graditeljstva, projektant i graditelj kamenih mostova i svodnih mostova od opeke. Najpoznatija djela su mu svodeni most od opeke u Sisku na rijeci Kupi, kameni most u Kosinju preko Like te u Crikvenici na rijeci Dubračini. Izvor za biografiju: URL 3. *Hrvatski biografski leksikon*-mrežno izdanje (pristupljeno 21. 11. 2021.).
- 37 Štedni otvori su namijenjeni težinskom olakšavanju cijele mostovne konstrukcije, a ujedno i većoj propusnosti vodenog vala. Kod nas je po štednim otvorima najpoznatiji Kosinjski most.
- 38 Tonković Krunoslav „Kruno“ (Novska, 1911. – Zagreb, 1989.); hrvatski inženjer građevinarstva, redoviti profesor Građevinskog fakulteta u Zagrebu, projektirao i gradio mostove u kamenu, betonu, armiranom betonu, čeliku i drvu. Po brojnosti i kvaliteti mostova koji su prema njegovim projektima izgrađeni, te općem doprinosu domaćoj i svjetskoj mostogradnji, smatra ga se najvećim hrvatskim mostograditeljem. Izvor: URL 6. TONKOVIĆ, KRUNOSLAV. *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža*, 2021. Pristupljeno 26. 6. 2023. <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=61754> (pristupljeno 16. 11. 2021.)



Slika 10. Drveni Budački most 1952.  
(Izvor: *Ceste i mostovi*, 1985., str. 114.)

suviše hitati, pa su na nekim mjestima građeni polustalni drveni i slični mostovi koji su na gradnju definitivnih mogli čekati desetljećima (...).<sup>39</sup> Iako će daljnji tekst pokazati da se drveni most nije dugo zadržao, posebnost ove konstrukcije i trideset godina nakon gradnje privlačila je pozornost ne samo domaće struke nego i one izvan granica tadašnje države.<sup>40</sup>

Nakon poratne obnove željeznice te elektrifikacije većeg dijela gospićkog okruženja u pedesetim godinama prošlog stoljeća kao primarne infrastrukture, u šezdesetima se pristupilo modernizaciji cestovnog prometa. Uslijed pojave sve većeg broja motornih vozila, dotadašnje makadamske ceste zahtijevale su prijeko potrebne rekonstrukcije u smislu poboljšanja voznih uvjeta, a najznačajnije je bilo asfaltiranje. Inženjerija tadašnje vojske je 1968. godine završila rekonstrukciju cestovnog pravca Gospić-Karlobag te cestu asfaltirala, a u isto vrijeme drugi izvođači asfaltirali su cestu od Gospića prema Otočcu (Dubravica 2013: 222). Zahvaljujući prometnicama presvučenim asfaltnim slojem, konačno je kroz Liku ostvarena moderna prometna povezanost od smjera Otočca preko Gospića s Karlobagom, a trebalo je još samo odraditi jedan zahvat. Bila je to zamjena postojećeg Budačkog drvenog, novim be-

39 *Ceste i mostovi u Hrvatskoj 1945. – 1985.*, Zagreb, 1985., str. 110-112.

40 Tonkovićev projekt bio je jedna od tema međunarodnog skupa u Beču 1980. godine, te je kroz nekoliko fotografija predstavljen u referentnom zborniku IABSE (*International Association for Bridge and Structural Engineering*). Izvor: 11<sup>th</sup> IABSE Congress 1980., str. 427.



*Slika 11. Betonski most osamdesetih godina prošlog stoljeća (Izvor: Radić, J., 2003., str. 174.)*

tonskim mostom, čije je izvođenje usprkos osiguranim sredstvima od strane HE „Senj“ i Republičkog fonda za putove znatno kasnilo.<sup>41</sup> Isti izvor navodi kako je dogovoreno da će radove izvoditi zagrebačka „Hidroelektra“. Most jest gradilo zagrebačko poduzeće, ali ne navedeno već „Jugomont-Jugobeton“.<sup>42</sup> Kao pripremne radnje trebalo je najprije podići provizorni most koji bi služio prometu u vrijeme gradnje novog mosta što je i učinjeno na način da su u koritu betonirane stope i u njima ugrađena lagana, nosiva konstrukcija. Pomoćni most je služio isključivo za prijelaz lakih vozila i pješaka, teretni promet odvijao se drugim pravcima, a autobusni na način da su putnici na mostu izlazili iz autobusa, prelazili pješice i na drugoj strani se ukrcavali u drugi autobus.<sup>43</sup>

Glavni radovi su započeli tako što je Tonkovićev drveni most rastavljen, a kao i prilikom njegove gradnje i ovaj put su za gradnju novog iskorišteni postojeći, masivni stupovi i upornjaci nekadašnjeg kamenog mosta. Na završetku svakog od spomenutih stupova podignuta su po dva vitka betonska stupa kružnog presjeka, s proširenjem od vrha prema dnu. Preko njih su položene grede od prednapregnutog betona i na njima kolnik te obostrano nogostup sa zaštitnom metalnom ogradom obojenom u žuto. Nakon nešto više od godinu dana radova i ugradnje asfaltnog sloja, prva vozila su preko mosta prešla 15. listopada 1969. godine.<sup>44</sup> Kolnik na mostu je bio širine 7 metara s obostranim jednometarskim nogostupima, ukupne širine 9 metara, nosivosti

41 *Ličke novine*, 15. veljače 1968., br. 4 (356), str. 7.

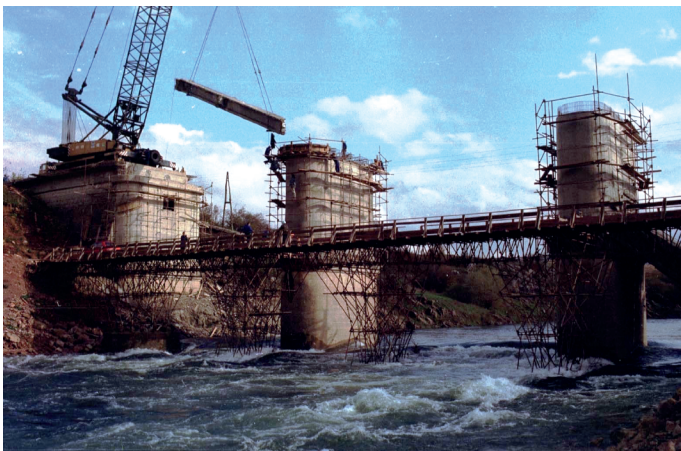
42 Prema kazivanju Jose Šulentića, nekadašnjeg voditelja radne grupe u Poduzeću za ceste Gospić, koja je u jesen 1968. sudjelovala u odvozu drvene građe starog mosta odnosno čišćenju gradilišta. (Razgovor vođen dana 15. listopada 2021.). Potvrdu ovih navoda donosi i tadašnja lokalna periodika.

43 (-). Novi objekti u Lici. *Ličke novine*, br. 31 (397), 1. studeni 1969., str. 3.

44 Isto.



83 tone, u promet je službeno pušten 7. prosinca 1969. godine (Čuljat 1999: 156). U arhitektonskom smislu, nova građevina nije naišla na odobravanje struke, a posebno je Tonković bio nezadovoljan izvedenim rješenjem jer je smatrao da je izgradnjom čvrstog mosta zauvijek uništena zamisao o realizaciji velebnog projekta, poput onoga njegovog učitelja Frkovića (Radić 2003: 174). Bez obzira na svoje estetske nedostatke, most je besprijekorno odrađivao svoju funkciju sve do Domovinskog rata, točnije druge polovice rujna 1991. godine kada su avioni jugoslavenske vojske „(...) mitraljiranjem aktivirali mine postavljene u komore mosta i tako srušili Budački most“ (Borić-Fundurulja 1993: 275). Kao i u prošlom ratu, i ovaj put je trebalo podići provizorni most što je i učinjeno na nizvodnoj strani srušenog mosta u rekordnom roku od samo dvanaest dana, a čemu su uvelike pripomogle očuvane betonske stope od prijašnjeg pomoćnog mosta. Niveleta ovog mosta je bila nešto manje od 10 m iznad korita rijeke, pa je na obje obale trebalo izgraditi nove prilazne ceste, od kojih je ona na budačkoj strani vodila kroz privatno dvorište obitelji Jamičić. Nosiva, rešetkasta konstrukcija je izgrađena od metalnih elemenata cijevne, fasadne skele, a kolnička od drvenih mosnica s ogradom od drvenih dasaka. Zbog širine kolnika od samo 3 m, ali i nosivosti od 3 tone mostom se prometovalo naizmjenično uz stalni policijski nadzor. Već u rano proljeće sljedeće godine, izvođač radova „Industrogradnja“ intenzivno je krenula s uklanjanjem srušenih dijelova betonskog mosta i pripremnim radnjama za novi most, a radovi na konstrukciji mosta započeli su 20. srpnja. Opet su za gradnju kao polazna točka iskorišteni oni isti masivni stupovi, izgrađeni prilikom prve gradnje prvog mosta sredinom 19. stoljeća.



*Slika 12. Gradnja drugog betonskog mosta u jesen 1992.,  
u prvom planu provizorni most  
(Izvor: Čuljat, Marko. Lika priča ljepotom. 2000.)*



Slika 13. Budački most – pogled s lijeve obale na uzvodnoj strani (Foto V. Šulentić, 19. 11. 2021.)

Postojeći kameni stupovi su iznad kape nadograđeni u istom profilu, pravokutnika sa zaobljenim uglovima, ali samo u šupljaj armirano-betonskoj konstrukciji. Na njihove završetke položeni su armirano-betonski gredni nosači koji nose kolničku konstrukciju. Na obje strane kolnika izveden je nogostup prema van omeđen gotovom betonskom ogradom. Za razliku od prethodnika, novi most je bio znatno širi (ukupno 9,7 m) i u nogostupima su ugrađene kanalice za smještaj instalacija tako da je u sklopu gradnje mosta položen energetski i telekomunikacijski kabel, kao i vodoopskrbni cjevovod, koji je do tada išao koritom rijeke Like.<sup>45</sup> Iako pod stalnom prijetnjom neprijateljskog topništva<sup>46</sup>, radovi su se odvijali neprekidno pod nadzorom inženjera Zdravka Rajkovića i dovršeni su do kraja studenog 1992. godine u samo 105 radnih dana.<sup>47</sup> Kroz sljedeća desetljeća, kolnička voda, a pogotovo sol za posi-

45 Tada ugrađene vodovodne cijevi i ostale instalacije zamijenjene su novima tijekom posljednje detaljne rekonstrukcije 2019. godine. (Autor kao zaposlenik lokalnog komunalnog poduzeća sudjelovao je u pripremi i izvođenju radova).

46 Tijekom radova u jesen 1992. zrakoplov JNA izvršio je zračni napad na gradilište prilikom čega je jedna od raketa pogodila provizorni most, ali zahvaljujući rešetkastoj konstrukciji pogodak je prouzročio samo oštećenje nekoliko cijevi koje su zamijenjene te je most i dalje normalno funkcionirao. (Zabilježeno usmenom predajom Jose Šulentića 15. 10. 2021.)

47 (-). Most prije roka. *Večernji list*, 24. studeni 1992., str. 6.

panje u zimskim uvjetima, zahvaljujući propusnosti asfaltnog sloja kontinuirano su ispirali beton i nagrizali armaturu te doveli do znatnih oštećenja. Tijekom proljeća 2019. godine nadležna uprava Hrvatskih cesta u suradnji sa stručnim izvođačima izvršila je uklanjanje asfalta, ograde, rubnjaka te obavila uklanjanje oštećenog betona i hrđe postupkom hidrodemoliranja. Nakon provedene zaštite, zamijenjena je prije navedena infrastruktura u samome mostu, postavljeni su nova metalna ograda i na kraju asfaltni sloj čime je mostu znatno produžen vijek trajanja.

## Zaključak

Prometna povezanost je kroz prošlost za čovjeka imala neprocjenjivu važnost, a pogotovo u izoliranom ličkom kraju gdje je svaki oblik modernizacije cestovnih pravaca bio dobrodošao. Jedan od njih bio je i gradnja mostova, pa je godine 1853. preko rijeke Like kod Budaka, podignut dotad najveći lički most nazvan Budački most. Osim dojmljivom veličinom ovaj kameni most je i u estetskom smislu zračio ljepotom jer se savršeno uklopio u grandiozni krajolik tog dijela rijeke Like. Ovim radom se kronološki prikazala gradnja svih mostova na ovoj lokaciji kroz prošlost, a poseban osvrt usmjeren je na kameni most. Zahvaljujući dostupnoj literaturi, terenskom proučavanju te istraženju arhivskoj građi, zaključeno je da je, osim Kaluđerovačkog, Franjo Kappner graditelj i Budačkog mosta. Dosad pretpostavljena datacija mosta čvrsto je potvrđena terenskim istraživanjima i pronađenom uklesanom godinom na temeljima mosta. Ovim saznanjima, upotpunjenim po prvi put objavljenim fotografijama mosta prof. Ivana Rubčića, kao i prije navedenim tehničkim opisima i nacrtima Josipa Chvále ostvaren je znatan doprinos poznavanju baštine mostogradnje u Lici.

## Zahvala

Zbog posljedica potresa, posljednje dvije godine nerijetko je otežan pristup arhivskoj građi zagrebačkih arhiva i muzeja, pa stoga svaka pomoć ima znatno veći značaj nego u „normalnim“ vremenima. Vezano za to, posebno se zahvaljujem iznimno susretljivim i ljubaznim osobama, dr. sc. Antoniji Došen iz Muzeja za umjetnost i obrt, mr. sc. Ani Antolković iz Instituta za etnologiju i folkloristiku te dipl. povj. Aniti Zlomislíč, ravnateljici i muzejskoj savjetnici Elizabeti Serdar iz Hrvatskog školskog muzeja, na pruženim informacijama i dostavljenim materijalima.

## Izvori

- Digitalni repozitorij Instituta za etnologiju i folkloristiku u Zagrebu, Fond: Fototeka i dijateka.
- Državni arhiv u Zagrebu
- Hrvatski državni arhiv
- Hrvatski školski muzej – Zbirka fotografija prof. Ivana Rubčića
- *Hrvat: list za pouku, gospodarstvo i politiku* (Gospić, 1895. – 1911.)
- *Ilirske narodne novine* 1836. – 1843.
- *Ličanin: časopis za pučku prosvjetu, gospodarstvo i zabavu* (Gospić, 1886. – 1897.)
- *Lička sloga: novine za gospodarstvo i prosvjetu* (Zagreb, 1934. – 1941.)
- *Ličke novine: organ socijalističkog saveza radnog naroda kotara Gospić, Otočac, Gračac, Titova Korenica i Donji Lapac* (Gospić, 1953. – 1976.)
- *List mesečni Horvatsko-slavonskoga gospodarskoga društva* (Zagreb, 1842. – 1849.)
- *Narodne novine* (Zagreb, 1843. – )
- *Narodne novine* (Zagreb, 1849. – )
- *Večernji list*
- *Zbornik sa simpozija 11<sup>th</sup> IABSE Congress* 1980.

## Literatura

- BACH, FRANZ. 2010. *Povijest otočke pukovnije*. Hrvatski institut za povijest, Katedra čakavskog sabora pokrajine Gacke, Zagreb-Otočac.
- BORIĆ-FUNDURULJA, SELMA. 1993. *Peti most. Lika – hrvatska dika (Lički kalendar za 1994. godinu)*. Zagreb.
- *Ceste i mostovi u Hrvatskoj 1945-1985*. 1985. Zagreb.
- CHVÁLA, JOSIP. 1892. Mostovi u županiji ličko-krbavskoj. *Viesti društva inženira i arhitekta*. (Svezak V., god. XIII). Zagreb.
- ČULJAT, MARKO. 1999. *Lika priča ljepotom*. Gospić.
- ERZHERZOG, RUDOLF. 1902. *Die Österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild*. Wien.
- DOBRONIĆ, LELJA. 1971. *Bartol Felbinger i zagrebački graditelji njegovog doba*. Zagreb.
- DUBRAVICA, BRANKO. 2013. Gospić u socijalističkom razdoblju. // *Gospić: grad, ljudi, identitet* / Holjevac Željko (ur.). Zagreb-Gospić: Institut društvenih znanosti Ivo Pilar, Područni centar Gospić. 215-230.
- FRAS, FRANJO JULIJE. 1835. *Topografija karlovačke Vojne krajine*. (pretisak Gospić, 1988.)
- *Godišnjak banske vlasti Banovine Hrvatske 1939. – 1940*. Zagreb.
- HOLJEVAC, ŽELJKO. 2002. *Gospić u Vojnoj krajini*. Zagreb.
- HORVAT, RUDOLF. 1941. *Lika i Krbava I*. Zagreb.

- KLAIĆ, VJEKOSLAV. 1974. *Veliki rječnik stranih riječi, izraza i kratica*. Zagreb
- KLEUT, PETAR. 1970. *35. lička divizija*. Vojnoizdavački zavod, Beograd.
- KOVAČIĆ, DRAGO. 2013. *Drugi svjetski rat na području Gospića. // Gospić: grad, ljudi, identitet / Holjevac Željko (ur.)*. Zagreb – Gospić: Institut društvenih znanosti Ivo Pilar, Područni centar Gospić. 199-214.
- *Leksikon Ličana*, 2017., ur. Ivica Mataija. Gospić: Državni arhiv u Gospiću.
- MATAIJA, IVICA. 2014. Gospićka hodonimija. *Folia onomastica Croatica* No. 23.
- RADIĆ, JURE. 2002. *Mostovi. Dom i svijet*, Zagreb.
- RADIĆ, JURE. 2003. *Pontifex maximus. Dom i svijet*, Građevinski fakultet, Jadring. Zagreb
- SCHUTZ, FRIEDRICH WILHELM; SCHULZ, CARL GUSTAV. 1827. *Geschichte der Kriege in Europa seit dem Jahre 1792 (Folgen der Staatsveränderung in Frankreich unter König Ludwig XVI)*. Leipzig.
- ŠEKARIĆ, BOGDAN. 2019. *Fotografije dr. Radivoja Simonovića, knjiga druga – Velebit*. Novi Sad.
- ŠTEFANEC, NATAŠA. 2011. *Država ili ne. Ustroj Vojne krajine 1578. godine i hrvatsko-slavonski staleži u regionalnoj obrani i politici*. Zagreb.
- TONKOVIĆ, KRUNO. 1953. *Posljednja godina inženjera Frkovića. Građevinar*. Zagreb.
- VALENTIĆ, MIRKO. 1978. *Vojna krajina u austrijskoj politici 1848. – 1860. Časopis za suvremenu povijest*. Vol. 10 No. 2, Zagreb.
- *Zbornik dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda*. Tom V, knjiga 16.

## Mrežni izvori

- URL 1. <https://maps.arcanum.com/en/map/firstsurvey-karlovac/?layers=146&bbox=1710376.9205547362%2C5554446.190293492%2C1717633.6609275602%2C5557092.822397866> (pristup 1. 11. 2021.)
- URL 2. <https://maps.arcanum.com/en/map/thirdsurvey75000/?layers=43&bbox=1712203.8174887626%2C5555457.603811493%2C1715240.9950345312%2C5556274.524551291> (pristup 30. 10. 2021.)
- URL 3. <https://hbl.lzmk.hr/clanak.aspx?id=9649> Hrvatski biografski leksikon – mrežno izdanje (pristup 21. 11. 2021.)
- URL 4. <https://hbl.lzmk.hr/clanak.aspx?id=6423> Hrvatski biografski leksikon – mrežno izdanje (pristup 3. 11. 2021.)
- URL 5. <https://hbl.lzmk.hr/clanak.aspx?id=3542> Hrvatski biografski leksikon – mrežno izdanje (pristup 3. 3. 2023.)
- URL 6. TONKOVIĆ, KRUNOSLAV. *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. Pristupljeno 26. 6. 2023. <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=61754>

## The history of the building of the Budak bridge

### Abstract

Over the centuries, the bridging of the Lika River at the mentioned location proved to be indispensable for the resident population, and the greatest challenge for the builders. In order to provide answers to these claims, the following text chronologically presents the actions and events closely related to the mentioned bridge from the middle of the 18th century to the present day, with special reference to its irreplaceable traffic significance for Gospić and its surroundings. Due to its location in the administrative area of the village of Budak, among the local population it is consistently referred to as the adjective “Budački”, and throughout history, together with the bridges of Ribnik, Bilaj, Kaluđerovac and Kosinjski, it has been the key crossing point of the largest Lika river. The first knowledge about the bridge at this location is related to graphic sources – military maps of the time, and from the second half of the 19<sup>th</sup> century, more detailed studies are possible thanks to preserved written and pictorial materials, and project documentation also. The importance of the bridge is to the greatest extent that it was located on the most important road for the Gospić area, which connected Gospić in direction of north and in direction of the border area with Bosnia near Petrovo Selo. Bosnian merchants from the Bihać valley used the bridge to deliver essential food, mainly cereals and corn, and saved the people of Lika from starvation. The people of Gospić knew all this very well and simply could not afford a traffic interruption, so in the middle of the 19<sup>th</sup> century they built a high-quality and solid stone bridge, which served them reliably for more than eighty years. That the bridge had a quality foundation is also evidenced by the load-bearing elements – foundations, which have been preserved in their original form to the present day and were the main support of every bridge built later.

**Key words:** Budak, Kappner, Lika, bridge, bridge builder