



Ovaj rad dostupan je za upotrebu pod međunarodnom licencom Creative Commons Attribution 4.0

MAJSTORSKA CESTA PREKO VELEBITA: PROŽIMANJE GRADITELJSKE BAŠTINE, POVIJESNOG NASLJEĐA TE ARHIVSKOG I FILATELISTIČKOG MATERIJALA NA RELACIJI LOVINAC – PODPRAG – OBROVAC

Majstorska cesta Across Velebit: The Interplay of Architectural Heritage, Historical Legacy, and Archival and Philatelic Sources Along the Lovinac–Podprag–Obrovac Route

Sažetak

Majstorska cesta preko Velebita predstavlja jednu od najznačajnijih povijesnih prometnica u Hrvatskoj i izniman je primjer ranonovovjekovne cestogradnje. Kao prva moderna transvelebitska cesta omogućila je trajnu kopnenu povezanost kontinentalnih i primorskih dijelova zemlje te znatno unaprijedila trgovački, vojni i poštanski promet na relaciji Beč – Zadar. Rad analizira okolnosti njezine izgradnje, tehničke karakteristike trase i graditeljska rješenja, a posebna se pažnja posvećuje pratećim objektima uz cestu, među kojima se ističe crkva sv. Frane u Podpragu pri čemu su uključene analize krajobraznih obilježja i simboličkog značenja prostora Tulovih greda i prijevoja Mali Alan. Zaključno se ističe važnost interdisciplinarnog pristupa u proučavanju teme, utemeljen na povezivanju povijesti, arhivskog gradiva, arheologije, epigrafike, filatelističke građe, graditeljske baštine i kartografskih izvora.

Ključne riječi: Majstorska cesta, Lovinac – Obrovac, Velebit – Tulove grede, Podprag – crkva sv. Frane, transvelebitska prometnica, poštanski promet, filatelija.

Summary

Majstorska cesta across Velebit is one of the most important historical transport routes in Croatia and an exceptional example of early modern road engineering. As the first modern trans-Velebit road, constructed at the beginning of the nineteenth century, it provided a permanent land connection between the continental and coastal parts of the country, substantially improving commercial, military, and postal traffic within the Habsburg Monarchy along the Vienna–Zadar route. This paper analyzes the construction and technical characteristics of the route and the engineering in the demanding Velebit terrain. In addition to the roadway, particular attention is given to the accompanying roadside structures, such as the Church of St. Francis in Podprag, which stands out as a representative Neoclassical achievement. Combining transport infrastructure with functional and symbolic elements illustrates the historical importance of Podprag as a transport, administrative, and spiritual center found along the route. The paper also analyzes the landscape features and the symbolic meaning of the areas of Tulove grede and the Mali Alan pass. A particularly important factor is the use of philatelic sources, such as illustrated postcards, postage stamps, and vignettes, to reconstruct the historical and visual perception of the Majstorska cesta. Philatelic sources are deemed a valuable record of communication and cultural history. The importance of an interdisciplinary approach to researching the facts surrounding Majstorska cesta as a complex phenomenon entailing historical, architectural, and identity aspects is highlighted in the research, and incorporates historical analysis, archival sources, archaeology, epigraphy, philatelic sources, architectural heritage, and cartographic sources.

Keywords: Majstorska cesta, Lovinac–Obrovac, Velebit–Tulove grede, Podprag–Church of St. Francis, trans-Velebit route, postal traffic, philately

Uvod

U prvoj polovici 19. stoljeća pitanje prometne povezanosti između kontinentalnih i primorskih dijelova Hrvatske predstavljalo je jedan od ključnih infrastrukturnih izazova unutar Habsburške Monarhije. Osobito zahtjevnu prepreku činilo je planinsko područje Velebita, koje je stoljećima otežavalo gospodarske, upravne i komunikacijske veze između Like i Dalmacije. U takvom povijesnom i prostornom kontekstu nastala je Majstorska cesta, prva moderna prometnica koja je trajno povezala sjeverne i južne dijelove Hrvatske. Riječ je o transvelebitskoj cesti koja je spajala mjesto Sveti Rok u Lici s Obrovcom u Dalmaciji, prelazeći prijevom Mali Alan. Tom novom velebitskom prometnicom, uz robni promet, odvijala se i poštanska veza između Beča i Zadra. Izgradnja ceste odvijala se u iznimno zahtjevnim okolnostima. Često se isticalo da je trasa probijana kroz čvrstu, živu stijenu. Ukupna duljina ceste iznosi 41 kilometar (Velić; Velić, 2020: 56). Naziv je dobila prema složenosti i naprednosti gradnje koja je za tadašnje vrijeme bila iznimno zahtjevna. Ime potječe od njemačkog izraza *Meisterstück*, što u prijevodu znači

remek-djelo (Legac; Pilko, 2017: 236). Najveći uzdužni nagib ceste u vrijeme izgradnje iznosio je do 5,5 %, što je bilo vrlo napredno rješenje, a potvrđuje se i činjenicom da takav nagib odgovara i današnjim standardima cestogradnje (Velić; Velić, 2020: 56).

U sklopu Habsburške Monarhije putovanje između Beča i Zadra trajalo je vrlo dugo, posebice prema novoprisvojenim južnim hrvatskim krajevima – Dalmaciji, koja je prethodno bila pod mletačkom i napoleonskom upravom. Zbog toga su trgovačke i poštanske veze bile otežane. Kako bi se promet olakšao, bečki dvor je 1819. godine donio odluku o izgradnji prometnice preko Velebita, od sela Sveti Rok, preko prijevoja Mali Alan na nadmorskoj visini od 1.045 metara, do glavne ceste prema Obrovcu (Legac; Pilko, 2017: 236). Trasa ceste projektirana je i izvedena iznimno kvalitetno unatoč vrlo nepovoljnim terenskim uvjetima. Graditelj Josip Kajetan Knežić trasirao ju je strmom padinom Velebita, uvodeći brojne serpentine između klanaca i stijenskih grebena, što je u to vrijeme predstavljalo značajan iskorak u razvoju cestogradnje. Radovi su započeli 1825. godine,



Slika 1. Kartografski prikaz trase Majstorske ceste između područja Sv. Roka i Obrovca (Černicki, 2009: 382)

Figure 1. Cartographic representation of the route of Majstorska cesta between Sveti Rok and Obrovac (Černicki, 2009: 382)

Introduction

In the first half of the nineteenth century, transport connectivity between the continental and coastal parts of Croatia posed a key infrastructural challenge within the Habsburg Monarchy. Velebit, as a mountainous massif, stood as a formidable obstacle, for centuries hindering economic, administrative, and communication links between Lika and Dalmatia. These historical and geographical challenges were the reason Majstorska cesta became the first modern road to function as a continual link between the northern and southern parts of Croatia. This trans-Velebit route linked the settlement of Sveti Rok in Lika with Obrovac in Dalmatia, crossing the Mali Alan pass. In addition to transporting goods, this new Velebit road also provided postal communication between Vienna and Zadar. Its construction took place in exceptionally demanding conditions. An important fact is that the route was cut through solid rock. The total length of the road is 41 kilometers (Velić; Velić, 2020: 56). Its name is derived from its complex and advanced construction, exceptionally demanding for its time. The road's designation comes from the German word *Meisterstück*, meaning "masterpiece" (Legac; Pilko, 2017: 236). The maximum longitudinal gradient of the road during its construction reached 5.5 percent, which required advanced engineering, in that even today the gradient adheres to modern road construction standards (Velić; Velić, 2020: 56).

Travel between Vienna and Zadar within the Habsburg Monarchy was time-consuming, particularly to Dalmatia, the newly acquired southern Croatian territories, previously under Venetian and Napoleonic administration. This meant that commercial and postal links were also significantly hindered. To ease transport, the Viennese court issued a decision in 1819 to construct a road across Velebit, from the village of Sveti Rok, over the Mali Alan pass at an elevation of 1,045 meters above sea

level, linking onto the main road leading toward Obrovac (Legac; Pilko 2017: 236). The route was designed and carried out to a high engineering standard despite the highly unfavorable terrain. The engineer Josip Kajetan Knežić set the route along the steep slopes of Velebit, introducing numerous serpentine curves between gorges and rocky ridges, an advance road engineering feat at the time. Construction on the road started in 1825, with a 24-kilometer section completed by 1827. It extended from Obrovac through Podprag, Prag and Kraljičina vrata to Mali Alan, designating the borders of Dalmatia. The second phase saw the construction of a 17-kilometer section on the Lika side, from Mali Alan to Sveti Rok, where Majstorska cesta connected onto the already existing Dalmatian road (Velić; Velić, 2020: 56; Černicki, 2009: 381). The difficult working conditions led to high construction costs. Reports suggest that Knežić fell out of favor with the Viennese court precisely because of these overruns. The works were completed in 1832, and the road was ceremonially opened on 4 October of the same year in the area of Meki doci, on the border between Dalmatia and Austria (Velić; Velić, 2020: 56).

Starting from Sveti Rok, the road gradually ascends and for the most part passes through forested terrain. Upon reaching the Mali Alan pass, the landscape abruptly changes to a karst environment with abundant rock and very sparse vegetation. From that point, the road gently descends toward Tulove grede and further toward Obrovac. Along the entire section of the road from Mali Alan to Tulove grede, memorials have been erected to fallen Croatian defenders from the Homeland War, while below Tulove grede, there is a chapel dedicated to Damir Tomljanović Gavran (Baričević, 2002: 380–382). Today, the road running past Tulove grede has become a unique panoramic route and one of the most scenic mountain roads in Croatia, offering astonishing views of dramatic rock formations at Tulove grede, as well as of the Zadar

a u razdoblju do 1827. izgrađena je 24 kilometra duga dionica od Obrovca preko Podpraga, Praga i Kraljičinih vrata do Malog Alana, koji je tada označavao granicu Dalmacije. U drugoj etapi izgrađena je lička dionica duga 17 kilometara, od Malog Alana do Svetog Roka, gdje se Majstorska cesta priključila već postojećoj Dalmatinskoj cesti (Velić; Velić, 2020: 56; Černicki, 2009: 381). Zbog teških uvjeta rada troškovi izgradnje bili su iznimno visoki. Upravo zbog velikih troškova izgradnje Knežić je navodno pao u nemilost bečkog Dvora. Radovi su završeni 1832. godine, a službeno otvorenje ceste svečano je obilježeno 4. listopada iste godine u području Meki doci, na granici Dalmacije i Austrije (Velić; Velić, 2020: 56).

Polazeći iz Svetog Roka, cesta se postupno uspinje i većim dijelom prolazi kroz šumske krajeve. Dolaskom na prijevoj Mali Alan pejzaž se naglo mijenja te prelazi u krški prostor s obiljem kamenja i vrlo malo vegetacije. Od toga mjesta cesta se blago spušta prema Tulovim gredama i dalje prema Obrovcu. Duž cijelog dijela ceste od Malog Alana do Tulovih greda postavljena su spomen-obilježja poginulim hrvatskim braniteljima iz Domovinskog rata, dok se ispod Tulovih greda nalazi kapelica posvećena Damiru Tomljanoviću Gavranu (Baričević, 2002: 380–382). Danas je cesta koja prolazi pokraj Tulovih greda jedinstvena panoramska prometnica i jedna od najljepših planinskih cesta u Hrvatskoj. S nje se pružaju impresivni pogledi na dramatične kamene oblike Tulovih greda, kao i na zadarsko zaleđe i Jadransko more (Černicki, 2009: 383).¹ Slijedom svega navedenog Majstorska

cesta nalazi se pod zaštitom Ministarstva kulture (od kraja 2007. godine) kao povijesna prometnica i kulturno dobro, čime je spriječen pokušaj njezina asfaltiranja. Općine Jasenice i Lovinac, na čijem se području cesta nalazi, pokrenule su projekte njezine obnove i stabilizacije kako bi se zaštitila od erozije, ali i povećanog prometnog opterećenja (Velić; Velić, 2020: 56).

Prateći objekti i uslužni sadržaji i danas svjedoče o modernosti i visokoj razini graditeljskog umijeća majora Josipa Kajetana Knežića. Na području Podpraga izgrađeni su brojni javni objekti, među kojima su oružnička postaja, cestarska kuća s prostorijom za putnike, gostionica te crkva sa župnim stanom. U tom kontekstu valja spomenuti crkvu sv. Frane, koja je podignuta 1832. godine u predjelu Podprag na Velebitu, na nadmorskoj visini od 684 metra. Izgrađena je kao spomen na dovršetak Majstorske ceste i u čast tadašnjeg vladara, cara Franje I. (Legac; Pilko, 2017: 236). Njezin je projekt izradio talijanski arhitekt i inženjer Valentino Presani (1788. – 1861.), koji je u to vrijeme djelovao u Zadru pri Direkciji javne gradnje te se istaknuo izradom nacрта za brojne javne i sakralne objekte. Gradnja crkve u početnoj je fazi započela oslanjanjući se gotovo isključivo na dobrovoljni rad klesara zaposlenih na probijanju Majstorske ceste, a kasnije je financijski poduprta priložima dalmatinskih općina te namjesnika Dalmacije, grofa Wilhelma Lilienberga (Baričević, 2002: 377–378; Pelc, 2010: 449).

Crkva je oblikovana u izrazitom klasicističkom stilu i predstavlja jedno od najuspjelijih ostvarenja toga razdoblja u ovom dijelu Hrvatske. Tlocrt joj je raščlanjeni osmerokut, s dva međusobno suprotstavljena portika. Središnjim dijelom dominira osmerostrana kupola koja se uzdiže iznad kvadratne osnove, dok su portici niži i završavaju u razini baze kupole. Izvedeni su kao portici tipa hrama s

1 Tulove grede na južnom Velebitu jedna su od najpoznatijih hrvatskih lokacija na kojima su 1960-ih snimani filmovi o Winetouu, nastali prema romanima njemačkog pisca Karla Friedricha Maya (1842. – 1912.), čije su knjige prevedene na tridesetak jezika i tiskane u milijunskim nakladama. Dramatične vapnenačke stijene i surovi planinski krajolik, zajedno s legendarnim „velebitskim Indijancima“, u filmovima su uvjerljivo predstavljali američki Divlji zapad. Filmovi o Winetouu, snimani u koprodukciji berlinskoga Rialto filma i zagrebačkoga Jadran filma, ubrajaju se među najgledanije filmove svih vremena u Njemačkoj. Uz Tulove grede, za snimanje su odabrane i brojne druge hrvatske lokacije poput

Paklenice, Plitvičkih jezera, Kornata, Krke i kanjona Zrmanje (Švob, 2015: 161–163).

Slika 2. Podprag na povijesnom zemljovidu Treće vojne izmjere.

Figure 2. Podprag on the historical map of the Third Military Survey.



hinterland and the Adriatic Sea (Černicki, 2009: 383).¹ Majstorska cesta has been under the protection of the Ministry of Culture since late 2007 as a historic transport route and cultural asset, thereby

1 Tulove grede on southern Velebit is a well-known location in Croatia where the *Winnetou* films were shot in the 1960s. These films were based on the novels of the German writer Karl Friedrich May (1842–1912), whose books have been translated into about thirty languages and have sold in millions of copies. The dramatic limestone formations and rugged mountain landscape, together with the legendary “Velebit Indians,” convincingly evoked the American Wild West in the films. The *Winnetou* films, produced as a co-production between Berlin-based Rialto Film and Zagreb-based Jadran Film, rank among the most-watched films of all time in Germany. In addition to Tulove grede, numerous other Croatian locations were selected for filming, including Paklenica, Plitvice Lakes, the Kornati islands, the Krka area, and the canyon of the Zrmanja River (Švob, 2015: 161–163).

preventing attempts to pave it with asphalt. The municipalities of Jasenice and Lovinac, where the road passes, have initiated projects to restore and stabilize it against erosion and the increasing burden of traffic (Velić; Velić, 2020: 56).

The accompanying structures and service facilities, even today, attest to the modernity and high level of engineering skill demonstrated by Major Josip Kajetan Knežić. In the Podprag area, numerous public buildings were constructed, including a gendarmerie station, a road maintenance house with premises for travelers, an inn, and a church with a parish residence. Particular attention should be given to the Church of St. Francis, erected in 1832 in the Podprag area on Velebit at an

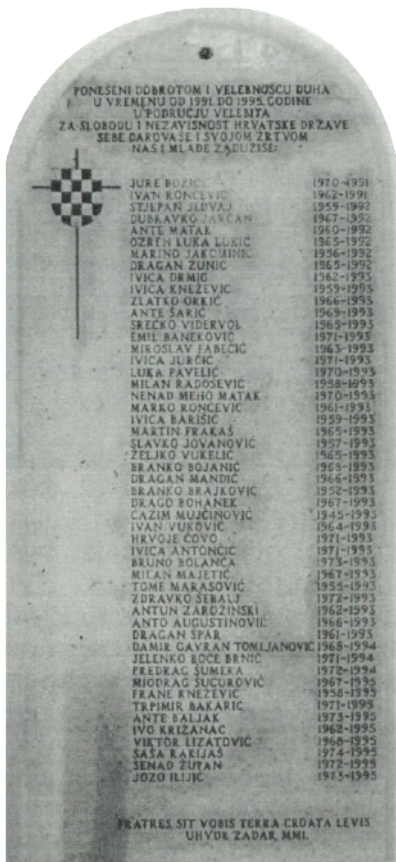


Slika 3. Hrvatski puk kod crkve sv. Frane – Podprag, na obilježavanju spomena na svoje branitelje (Baričević, 2002: 379–380).

Figure 3. Croatian troops at the Church of St. Francis, Podprag, commemorating their Homeland defenders (Baričević 2002, 379–380)

antama, oslonjeni na po dva dorska stupa, a natkriveni su bačvastim svodovima s nišama u bočnim zidovima. Građena je od sivog granitnog kamena, a sklad proporcija i simetričnost prostora čine je jedinstvenom arhitektonskom cjelinom (Baričević, 2002: 378; Pelc, 2010: 449).

Crkva ima simetrične trijemove na obje strane – onoj okrenutoj prema planini i onoj prema moru. Smještena je na obroncima Velebita, na proplanku ispod Tulovih greda, u području poznatom pod nazivom Podprag. Podprag je kamenita i zavožita visoravan. Crkva je posvećena 1839. godine te je bila opremljena vrijednim liturgijskim predmetima. Njezin najvrjedniji ukras bila je oltarna slika sv. Franje, rad mladog zadarskog slikara Franje Salghettija Driolija (1811. – 1877.), koja se danas



Slika 4. Epigrafski spomenici u Podpragu (T. Baričević, 2002: 382; L. Černicki, 2009: 383)

Figure 4. Epigraphic monuments in Podprag (T. Baričević, 2002: 382; L. Černicki, 2009: 383)

elevation of 684 meters above sea level. It was built to commemorate the completion of Majstorska cesta and in honor of the then ruler, Emperor Francis I (Legac; Pilko, 2017: 236). The sacral design was prepared by the Italian architect and engineer Valentino Presani (1788–1861), who at the time was working in Zadar under the Directorate of Public Construction and distinguished himself in designing numerous public and sacral buildings. In its initial phase, construction of the church relied almost entirely on the voluntary labor of stonemasons involved in clearing the route for Majstorska cesta, and was later financially supported by contributions from Dalmatian municipalities and the governor of Dalmatia, Count Wilhelm Lilienberg (Baričević, 2002: 377–378; Pelc, 2010: 449).

The church was constructed in a strong Neoclassical style and is one of the best architectural achievements of that period in this part of Croatia. The ground plan is in the shape of a segmented octagon, with two opposing porticos. The central space is dominated by an octagonal dome rising above a square base, while the porticos are lower and finish at the dome's base. They are carried out as temple-type porticos with antae, supported by two Doric columns each, and covered with barrel vaults featuring niches in the lateral walls. Constructed of grey granite stone, the harmony of its proportions and the symmetry of its spatial composition present it as a unique architectural unit (Baričević, 2002: 378; Pelc, 2010: 449).

The church has porches on both sides, one facing the mountain and the other the sea. It is positioned on the slopes of Velebit, on a clearing beneath Tulove grede, in an area known as Podprag, a rocky, winding plateau. The church was consecrated in 1839 and furnished with valuable liturgical items. Its most valuable adornment was the altarpiece (painting) of St. Francis by the young Zadar painter Franjo Salghetti Drioli (1811–1877), now preserved in the Gallery of Fine Arts in Split. Close to the church was once a guesthouse, a hospice of

the Friars Minor, providing accommodation and assistance to travelers, pilgrims, and passers-by, as well as pastoral care to the parishes below Velebit (Pelc, 2010: 449).

The church interior once had commemorative plaques dedicated to the clearing of the route for Majstorska cesta and the construction of the church. Although the plaques have been lost, the texts on them are found in archival records. They were originally inscribed in Latin and translated into contemporary Croatian, celebrating the construction of the road as an achievement that connected Dalmatia with other parts of the Empire (Baričević, 2002: 378–380). Over time, the church was neglected and suffered repeated damage. It was particularly damaged during shelling in the Homeland War, although gradual restoration is underway. Historical records also attest to the dangers that existed in the area: for centuries, the Velebit passes were plagued by wolves and bandits (hajduks), who, once the Ottoman trade caravans had ceased, frequently turned to banditry. Under these circumstances, the Church of St. Francis was looted on two separate occasions, in which liturgical objects such as chalices, candlesticks, and vestments were taken (Pejnović, 1998: 38).



Slika 5. Prikaz crkve sv. Frane, Tulovih greda i trase Majstorske ceste iz privatne filatelističke zbirke Marin Buovac (foto: Marin Buovac).

Figure 5. Depiction of the Church of St. Francis, Tulove grede, and the route of Majstorska cesta from the private philatelic collection of Marin Buovac (Photo: Marin Buovac).

čuva u Galeriji umjetnina u Splitu. U blizini crkve nekada je djelovao gostinjac, odnosno hospicij male braće, koji je pružao smještaj i pomoć putnicima, hodočasnici i prolaznicima, kao i pastoralnu skrb župama ispod Velebita (Pelc, 2010: 449).

Unutrašnjost crkve nekada je bila opremljena spomen-pločama posvećenima probijanju Majstorske ceste i samoj izgradnji crkve. Iako su te ploče danas izgubljene, njihovi se tekstovi čuvaju u arhivskim zapisima. Izvorno su bili urezani na latinskom jeziku, uz paralelni prijevod na tadašnji hrvatski jezik, te su slavili izgradnju ceste kao iznimno djelo koje je Dalmaciju povezalno s ostalim dijelovima Carstva (Baričević, 2002: 378–380). Tijekom vremena crkva je bila izložena zapuštanju i višestrukim oštećenjima. Posebno je stradala tijekom granatiranja u Domovinskom ratu, no danas je u tijeku njezina postupna obnova. Povijesni zapisi svjedoče i o nesigurnim prilikama na tom području u prošlosti: stoljećima su velebitskim prijevojima harali vukovi i hajduci, koji su nakon prestanka turskih trgovačkih karavana nerijetko postajali razbojnici. U takvim okolnostima crkva sv. Frane bila je dvaput opljačkana, pri čemu su odneseni liturgijski predmeti poput kaleža, svijećnjaka i misnog ruha (Pejnović, 1998: 38).

Značaj crkve i Majstorske ceste dodatno je istaknut u suvremeno doba. Hrvatska pošta izdala je u svibnju 2020. godine poštansku marku s motivom litografije iz Državnog arhiva u Zadru (*HR-DAZD-552, Grafička zbirka, III/3*), na kojoj je prikazan dolazak poštanske kočije pred postaju u Podpragu. Na uzvisini unutar serpentine jasno se prepoznaje crkva sv. Frane, dok se iznad nje uzdižu monumentalne Tulove grede (Pelc, 2010: 449; Perović, 2024: 94–96). Taj krajolik obavijen je i bogatom usmenom predajom, prema kojoj su se među stijenama gnijezdili zmajevi, plesale vile i nalazili dvori zloglasne Crne kraljice, čime se povijesna stvarnost isprepliće s mitom i legendom (Černicki, 2009: 383).²

² U grbu općine Jasenice nalazi se personificirani lik Vile Velebita, što je također u skladu s bogatom usmenom predajom na spomenutom prostoru.

Dopisnica

Osim što je Majstorska cesta omogućila bržu i sigurniju kopnenu povezanost sjevernih i južnih hrvatskih krajeva, imala je i ključnu ulogu u organizaciji poštanskog prometa na relaciji Beč – Zadar. Uspostavom redovitog prijenosa pošiljaka preko Velebita, ova je prometnica postala dio službene poštanske mreže (Slukan-Altić, 2005: 99–100), a njezina se važnost danas može rekonstruirati i analizirati putem filatelističkog materijala, ilustriranih dopisnica, poštanskih marki i arhivskih zapisa.

U tom kontekstu posebnu znanstvenu pozornost zaslužuju ilustrirane dopisnice, koje predstavljaju poseban oblik razgledničke građe, čija se osnovna karakteristika očituje u rasporedu tekstualnog i slikovnog sadržaja. Za razliku od klasične razglednice, kod ilustrirane dopisnice primarni naglasak stavljen je na prostor namijenjen pisanju poruke pošiljatelja, dok vizualni motiv ima sekundarnu, dopunsku ulogu. Takav koncept oblikovanja podrazumijeva da je cijela jedna strana dopisnice rezervirana isključivo za tekstualnu komunikaciju, čime se omogućuje opsežnije izražavanje misli, dojmova ili obavijesti. Na suprotnoj strani dopisnice smješteni su ilustrativni prikaz i polja namijenjena upisu adrese primatelja. Ilustracija je u tom slučaju najčešće manjih dimenzija te prostorno podređena funkcionalnim elementima, što jasno ukazuje na komunikacijsku, a ne isključivo reprezentativnu svrhu ovakvog filatelističkog i poštanskog predmeta. Upravo taj raspored razlikuje ilustriranu dopisnicu od razglednice kod koje je slikovni motiv dominantan, a tekstualni prostor sveden na minimum (Bogavčić; Salopek Bogavčić, 2020: 121–136; D. Šarić, 2023: 56–57).

U kontekstu hrvatske poštanske i filatelističke prakse, ilustrirane dopisnice u ovom obliku pojavljuju se relativno rijetko u razdoblju prije 1918. godine. Njihova veća zastupljenost bilježi se tek u međuratnom razdoblju, osobito tijekom 1930-ih godina, kada dolazi do porasta njihove proizvodnje i uporabe. Ponovno su u široj uporabi sredinom

The Church of St. Francis and Majstorska cesta continues to be important in contemporary times. Croatian Post issued a postage stamp in May 2020, featuring a lithographic motif sourced from Zadar State Archives (HR-DAZD-552, Graphic Collection, III/3), showing a mail coach arriving at the Podprag station. The Church of St. Francis can be seen at an elevated point along the serpentine, and the monumental formations of Tulove grede rising above the church (Pelc, 2010: 449; Perović, 2024: 94–96). This landscape is also steeped in a rich oral tradition, according to which dragons nested among the rocks, fairies danced, and the courts of the infamous Black Queen were said to be located there, thus intertwining historical reality with myth and legend (Černicki, 2009: 383).²

Dopisnica Postcard

While providing a faster and more secure land link between northern and southern Croatia, Majstorska cesta also helped organize postal traffic along the Vienna–Zadar route. Once regular mail transport across Velebit had been established, the road became part of the official postal network (Slukan-Altić 2005, 99–100), and its current importance can be reconstructed and analyzed using philatelic sources, illustrated postcards, postage stamps, and archival records.

These illustrated postal cards deserve special attention in the research, and are a special form of postcard content, with fundamental characteristics revealed in the arrangement of text and pictures. Compared to classic postcards, illustrated ones emphasize the section where the sender writes the message, while visual motifs play a secondary and supplementary role. The concept of the format assumes that the entire side of the postal card is reserved solely for textual communication, allowing greater expression of thought,

impressions and news. On the opposite side, the postal card has an illustration and a field for entering the receiver's address. The illustration is often smaller and does not overlap with other functional elements, thus suggesting a communicative, rather than merely presentational, purpose for this philatelic and postal item. In fact, this arrangement draws a distinction between a postal card and a postcard, which has more of a pictorial motif, and the textual space is reduced to a minimum (Bogavčić; Salopek Bogavčić, 2020: 121–136; D. Šarić, 2023: 56–57)

Regarding the Croatian postal and philatelic practices, the illustrated postal card appeared in this form somewhat rarely in the period before 1918. They appeared most in the interwar years, especially in the 1930s, when they began to be produced and used in greater numbers. In the mid twentieth century, especially in the 1950s, they became common when the format of such a postal card became a practical and economic solution to mass postal communication (Bogavčić; Salopek Bogavčić, 2020: 121–136).

The preserved examples of illustrated postal cards that draw special attention are those containing text and visual content that mention Lovinac. They contain motifs of Podprag, today an abandoned rural settlement, and the prominent Tulove grede along the Majstorska cesta route, a historical roadway linking Lovinac and Obrovac. The choice of motifs highlights the importance of the trans-Velebit region and a transport, but also a symbolic link between the Lika and Dalmatian hinterlands.

The mentioned illustrated postal cards appeared in the 1930s, and were printed in two basic color variants, green and brown tones. This small color palette stemmed from the then-limited printing possibilities, but also the aesthetic standards of the time. Also, the choice of colors created a branding for the issued postal cards, highlighting the natural and rugged characteristics of the

² The municipal coat of arms of Jasenice features a personified figure of the Vila Velebita, which conforms to the rich oral tradition of the area in question.

20. stoljeća, osobito tijekom 1950-ih, kada se ovakav format pokazao praktičnim i ekonomičnim rješenjem za masovnu poštansku komunikaciju (Bogavčić; Salopek Bogavčić, 2020: 121–136).

Među sačuvanim primjerima ilustriranih dopisnica osobitu pozornost privlače one na kojima se u tekstu ili vizualnom sadržaju spominje Lovinac. Prikazi na tim dopisnicama donose motive Podpraga, danas napuštenog naselja, te impozantnih Tulovih greda uz trasu Majstorske ceste, povijesne prometnice koja povezuje Lovinac s Obrovcem. Odabirom upravo tih motiva ističe se važnost transvelebitskog prostora kao prometne, ali i simboličke veze između ličkog i dalmatinskog zaleđa.

Spomenute ilustrirane dopisnice nastale su tijekom 1930-ih godina, a tiskane su u dvjema osnovnim kolorističkim varijantama – u zelenom i smeđem tonu. Ovakva ograničena paleta boja bila je u skladu s tadašnjim tiskarskim mogućnostima, ali i estetskim standardima vremena. Istodobno, izbor boja doprinio je prepoznatljivosti izdanja te je naglašavao prirodni i surovi karakter velebitskog krajolika, koji je na tim dopisnicama prikazan (Šarić, 2023: 56–57).

Završno, iz filatelističke zbirke autora ovoga rada izdvaja se poštanska marka o kojoj je, unatoč očuvanom primjerku, sačuvano vrlo malo pouzdanih povijesnih i filatelističkih podataka. Pregledom dostupnih kataloga poštanskih maraka koje obuhvaćaju prostor Hrvatske i šire regije može se zaključiti kako predmetni primjerak ne pripada korpusu regularnih poštanskih izdanja neke državne poštanske uprave, već se prije može svrstati u skupinu tzv. vinjeta ili *cinderella* maraka, odnosno neslužbenih, privatnih ili promotivnih filatelističkih izdanja, koja nikada nisu imala poštansku valjanost u užem smislu te riječi.

Marka je tiskana u jednoj dominantnoj boji i perforirana je, s izraženim pejzažnim motivom planine Velebit, čije je značenje u hrvatskom kulturnom i identitetskom prostoru iznimno snažno. Prikazani krajolik moguće je preciznije identificirati

kao Podprag, s jasno prepoznatljivom Majstorskom cestom, povijesno i inženjerski izuzetno značajnom prometnicom koja preko Velebita povezuje kontinentalni i primorski dio Hrvatske. U sklopu kompozicije vidljiv je i sakralni objekt, identificiran kao crkva sv. Frane, čime se pejzažni motiv nadopunjuje religijskim i kulturnim slojem, dodatno naglašavajući simboličku vrijednost prikazanog prostora.

U gornjem dijelu marke nalazi se natpis „LIJEPA NAŠA“, izraz duboko ukorijenjen u hrvatsku nacionalnu svijest, preuzet iz početnog stiha hrvatske himne „Lijepa naša domovino“, koji se u vizualnoj kulturi i grafičkim izdanjima često koristi kao oznaka domoljubnog, promotivnog ili identitetskog karaktera. U lijevom donjem dijelu marke stoji natpis „Velebit“, koji nedvojbeno potvrđuje geografsku i tematsku usmjerenost izdanja. U samom donjem odsječku marke nalazi se skraćeni natpis „STUD. FOND / HAM“, koji se s velikom vjerojatnošću može interpretirati kao kratica za “Studentski fond Hrvatske akademske menze“, što upućuje na mogućeg izdavatelja ili naručitelja ove vinjete te na njezinu potencijalnu dobrotvornu, promotivnu ili memorijalnu funkciju u okviru studentskih i akademskih institucija.

Na temelju stilskih, tipografskih i sadržajnih obilježja, kao i izostanka nominalne poštanske vrijednosti te službene oznake državnog izdavatelja, marka se ne može smatrati službenim poštanskim izdanjem. Prema neslužbenim i fragmentarnim podacima, izdavanje ove vinjete može se okvirno smjestiti u razdoblje od 1930-ih do 1941. godine, što dodatno objašnjava njezin vizualni izraz i simboličku naraciju, karakteristične za međuratno razdoblje i vrijeme pojačanog naglašavanja nacionalnog identiteta kroz kulturne i grafičke medije.

Iako filatelistički gledano ne pripada kanonskim izdanjima državnih poštanskih sustava, predmetna marka ima značajnu dokumentarnu i kulturnu vrijednost. Ona svjedoči o uporabi filatelističke forme kao sredstva vizualne komunikacije, promidžbe i simboličkog predstavljanja prostora,



Slika 6. Prikaz crkve sv. Frane, Tulovih greda i trase Majstorske ceste iz privatne filatelističke zbirke Marin Buovac (foto: Marin Buovac, 2026).

Figure 6. Shown on the stamp are the Church of St. Francis, Tulove grede, and the route of the Majstorska cesta from the private philatelic collection of Marin Buovac (photo: Marin Buovac, 2026)

Velebit landscape, as shown on the postal cards (Šarić, 2023: 56–57).

Finally, from the philatelic collection of the author of this research, a postage stamp is especially notable, for which, despite the preserved specimen, there is very little reliable historical and philatelic information. A review of stamp catalogs covering the territory of Croatia and the wider region suggests that the specimen does not belong to the corpus of regular postal issues of a state postal administration. Instead, it may be categorized as the so-called vignettes or Cinderella stamps, meaning the unofficial, private, or promotional philatelic issues that never possessed postal validity in the strict sense of the term.

The stamp was issued in a single dominant color and perforated, with a prominent landscape motif of the Velebit mountain range, symbolizing a meaning in Croatian culture and identity that is special for the respective region. The presented landscape can be more precisely identified as Podrag, with the clearly recognizable Majstorska cesta, a historically and, in terms of engineering, an important transport route which links over Velebit

the continental and coastal areas of Croatia. The composition clearly highlights the sacral structures, identified as the Church of St. Francis, thereby supplementing the landscape motif with the religious and cultural, further emphasizing the symbolic value of the illustrated space.

In the upper section of the stamp is the inscription: “LIJEPA NAŠA” (Our Beautiful (Homeland)), as an expression deeply rooted in the Croatian national consciousness and taken from the initial verse of the Croatian national anthem “Our Beautiful Homeland”, which in the visual culture and graphical issues is often used to mark patriotism, and has a promotional and identity character. In the lower left section of the stamp is the inscription: Velebit, which undoubtedly confirms the geography and theme of the issue. In the very lower section of the stamp, there is an abbreviated inscription: STUD. FOND / HAM, which can highly likely be interpreted as the abbreviation for “Studentski fond Hrvatske akademske menze” (), referring to the possible issuer or entity ordering the vignette and its potential charitable, promotional or memorial function in relation to student and academic institutions.

Based on the stylistic, typographical and content features, as well as the absence of a nominal postal value along with the official designation of the state issuer, the stamp cannot be considered an official stamp issue. According to unofficial and fragmented data, the issuance of this vignette can be roughly dated to the period from the 1930s to 1941, which further explains its visual expression and symbolic narrative, characteristic of the interwar period and a time of increased emphasis on national identity in cultural and graphic media.

Although from a philatelic perspective, it does not belong to the canonical issues of state postal systems, the respective stamp possesses considerable documentary and cultural value. It testifies to the use of the philatelic form as a medium of visual communication, promotion, and symbolic representation of space, infrastructure, and identity,

infrastrukture i identiteta, te zauzima legitimno mjesto u okviru proučavanja *cinderella* filatelije, lokalnih izdanja i marginalnih, ali povijesno relevantnih grafičkih artefakata.

Zaključno razmatranje

Majstorska cesta preko Velebita predstavlja iznimno slojevit povijesni, graditeljski i kulturni fenomen čije značenje nadilazi okvir klasične prometne infrastrukture. Kao prva moderna transvelebitska prometnica, ona je u 19. stoljeću omogućila trajnu i sigurnu povezanost kontinentalne i primorske Hrvatske te postala ključna sastavnica trgovačkog, vojnog i poštanskog sustava Habsburške Monarhije na relaciji Beč – Zadar. Njezina izgradnja svjedoči o visokoj razini inženjerskog znanja, organizacije rada i tehničke vizije, dok prateći objekti, osobito crkva sv. Frane u Podpragu, potvrđuju promišljeno povezivanje funkcionalne infrastrukture s arhitektonskim i simboličkim sadržajima.

Analizom arhivskih izvora, povijesne literature te materijalne baštine vidljivo je da je prostor Podpraga bio važna točka ne samo u prometnom, nego i u društvenom, religijskom i administrativnom smislu. Crkva sv. Frane, kao reprezentativno neoklasicističko ostvarenje, zauzima središnje mjesto u tom krajoliku, istodobno obilježavajući dovršetak Majstorske ceste, odanost tadašnjoj vlasti te duhovnu i sigurnosnu potrebu putnika i stanovništva. Kasnija povijesna stradanja, osobito tijekom Domovinskog rata, dodatno su upisala

ovaj prostor u kolektivnu memoriju, čime se povijesni slojevi nadograđuju suvremenim značenjima.

Posebna vrijednost rada očituje se u uključivanju filatelističkog i poštanskog materijala kao ravnopravnog izvora za rekonstrukciju povijesne stvarnosti. Ilustrirane dopisnice, poštanske marke i vinjete omogućuju uvid u vizualne predodžbe prostora, prometnih pravaca i ključnih toponima u razdobljima kada je Majstorska cesta još uvijek imala stvarnu prometnu i komunikacijsku funkciju. Filatelistička građa pritom ne djeluje samo kao ilustrativni dodatak, već kao vrijedan dokument koji povezuje poštanski promet, svakodnevnu komunikaciju i oblikovanje identiteta prostora. Analizirana neslužbena poštanska marka iz međuratnog razdoblja, s prikazom Podpraga, Majstorske ceste, crkve sv. Frane i Tulovih greda, dodatno potvrđuje simboličku snagu ovoga krajolika. Iako ne pripada službenim izdanjima državnih poštanskih uprava, njezina ikonografija, tekstualni elementi i kontekst nastanka svjedoče o svjesnoj uporabi filatelističke forme kao sredstva promidžbe, memorabilnosti i identitetskog označavanja Velebita i njegove prometne osi.

Ovaj rad potvrđuje da se Majstorska cesta može promatrati kao složeni povijesni fenomen u kojem se isprepliću graditeljska baština, arhivski izvori i filatelistički materijal. Takav interdisciplinarni pristup doprinosi cjelovitijem razumijevanju velebitskog prostora te otvara mogućnosti daljnjih istraživanja u području povijesti, kulture i poštanske baštine.

and thus occupies a legitimate place within the study of Cinderella philately, local issues, and marginal yet historically relevant graphic artifacts.

Concluding Considerations

Majstorska cesta leading over Velebit represents an exceptionally layered historical, construction and cultural phenomena providing meaning that surpasses traditional transport infrastructure. As the first modern trans-Velebit route, it provided in the nineteenth century a permanent and secure link between continental and coastal Croatia, becoming an integral component of the commercial, military, and postal system of the Habsburg Monarchy along the Vienna–Zadar route. Its construction confirms the high level of engineering, organized labor, and technical vision, while the accompanying structures, particularly the Church of St. Francis in Podprag, demonstrate the purposeful integration of functional infrastructure with architectural and symbolic elements.

An analysis of archival sources, historical literature and tangible heritage shows that the Podprag area was an important point not only in terms of transport but also socially, religiously and administratively. The Church of St. Francis, as a representative Neoclassic achievement, assumes a center position in the landscape, while also marking the completion of Majstorska cesta, loyalty to the then authorities, as well as the spiritual and security needs of travelers and inhabitants. The later historical deterioration, especially during the Homeland War, further inscribed

this area into people's collective memory, where the historical layers are complemented by contemporary meaning.

A particular value of this study lies in the inclusion of philatelic and postal material as an equally valid source for reconstructing historical reality. Illustrated postcards, postage stamps, and vignettes provide insight into visual representations of space, transport routes, and key toponyms in a period when Majstorska cesta still had a real transport and communication function. The philatelic content not only functions as an illustrative supplement but also as a valuable document that links postal transport, everyday communication and the formation of spatial identity. The analyzed unofficial postal stamps from the interwar years, showing Podprag, Majstorska cesta, the Church of St. Francis and Tulove grede, further confirm the symbolic strength of this region. Although it does not belong to the official issues of the state postal administration, its iconography, textual elements, and context of its origin testify to the conscious use of philatelic forms to facilitate promotion, memorability, and designating the identity of Velebit and its transport axis.

This paper confirms that Majstorska cesta can be viewed as a complex historical phenomenon in which architectural heritage, archival sources and philatelic sources are intertwined. This interdisciplinary approach contributes to a holistic understanding of the Velebit region and provides opportunities to further explore the topic in terms of history, culture and postal heritage.

Literatura / Literature

- BARIČEVIĆ, TOMISLAV. 2002. Po Velebitu od Svetog brda do Podpraga ili od spomena Božjih zapovijedi do spominjanja hrvatskih branitelja. *Senjski zbornik*, 29, Senj, 369–382.
- BOGAVČIĆ, IVAN; IVA SALOPEK BOGAVČIĆ. 2020. Prve razglednice na prostoru Hrvatske. *Peristil*, 63, br. 1, Zagreb, 121–138.
- ČERNICKI, LARA. 2009. Majstorska cesta preko Tulovih greda. *Hrvatski planinar*, 11, Zagreb, 379–383.
- LEGAC, IVAN; PILKO, HRVOJE. 2017. Revalorizacija sekundarnih prometnica u velebitskom Podgorju, *Senjski zbornik*, vol. 44, Senj, 231–251.
- PEJNOVIĆ, DANE. 1998. Prometna valorizacija Velebita – povijesno-geografski prikaz. *Geografski horizont*, 44, Zagreb, 29–49.
- PELC, MILAN. 2010. *Hrvatska umjetnost – Povijest i spomenici*. Zagreb: Institut za povijest umjetnosti.
- PEROVIĆ, ANAMARIA. 2024. Izvor za proučavanje odnosa Like i sjeverne Dalmacije u razdoblju od srednjeg vijeka do početka 20. stoljeća u Državnom arhivu u Zadru. *MemorabiLika*, 7, Gospić, 79–103.
- SLUKAN-ALTIĆ, MIRELA. 2005. Kartografski izvori za rekonstrukciju i praćenje razvoja prometnih komunikacija. *Ekonomska i ekohistorija*, 1, 2005, Zagreb, 85–100.
- ŠARIĆ, DAVOR. 2023. Lovinac na razglednicama između 1900. i 1940. godine. *MemorabiLika*, 6, Gospić, 39–60.
- ŠVOB, ANKICA. 2015. Igrani film kao okvir za razvoj komunikacijskih vještina. // *Zbornik III stručno-znanstvenog skupa Udruge nastavnika jezika struke na visokoškolskim ustanovama – Od teorije do prakse u jeziku struke*. / Vesna Cigan i Darija Omrčen (ur./eds.). Zagreb: Udruga nastavnika jezika struke na visokoškolskim ustanovama, 159–166.
- VELIĆ, IVO; VELIĆ, JOSIPA. 2020. Geološka važnost Majstorske ceste na Velebitu s osobitim osvrtom na jurske naslage. *Rudarsko-geološko-naftni zbornik*, 35(3), Zagreb, 45.

Mrežni izvori / Online sources

- <https://maps.arcanum.com/en/map/europe-19century-thirdsurvey/?layers=160%2C166&bbox=1736953.8697015021%2C5503792.130428706%2C1749112.134513113%2C5508469.121096906>