

O GRADNJI CESTA U DALMACIJI U DOBA FRANCUZA

Niko Duboković Nadalini

Prošlih sam godina, radeći u Državnom arhivu u Zadru na jednom poslu iz vremena francuske napoleonske vladavine, nailazio na predmet javnih radova u Dalmaciji i činilo mi se da bi bilo od interesa iz ovog fragmentarnog materijala, sakupljenog usput, ispitati da li su i naši ljudi pridonijeli izgradnji cesta — onih što se općenito nazivaju Marmontovim cestama. Ako jesu, koji je bio njihov udio u tom radu.

Pokušat ću iznijeti o tome saznanja sabrana u toku spomenutog arhivskog rada.¹⁾ Zapuštena i izolirana Dalmacija je na prijelazu iz XVIII i XIX st. imala začudo mnogo građevinskih stručnjaka prvoga reda. Na njihovom čelu bio je inženjer Frano Zavoreo, podrijetlom iz Šibenika, koji je više decenija upravljao javnim radovima u Dalmaciji, pa i u doba maršala Marmonta, i bio taj — kako ćemo vidjeti — koji je sve te radove zamislio. Da bih obuhvatio cjelokupno Zavoreovo djelovanje, naime i ono prije dolaska Francuza u Dalmaciju, morao sam ove podatke nadopuniti navodima dviju studija o Dalmaciji i onim što Zavoreo sam kaže u jednoj brošuri iz 1821. g.

Najprije ono što o Zavoreu govori Abbé Pisani u poznatoj svojoj knjizi »La Dalmatie de 1797, à 1815«²⁾. Pod austrijskom je vladom Zavoreo — kaže Pisani — zadržao položaj »general-

¹⁾ Vidi Elencus ispisa iz administrativnih akata francuske ere u Državnom arhivu u Zadru (grupacija »Acque e Strade«) — izraden od Nika Dubokovića 1950/1951, a nalazi se u Institutu JAZU u Zadru.

Članak koji ovdje objavljujemo djelomično je donijela »Slobodna Dalmacija« 1/I 1952.

O problemu cesta u Dalmaciji iscrpno je pisao, pa i o Zavoreu, Duško Kečkemet u monografiji »Jadranska magistrala«, izd. Zajednica poduzeća za ceste SRH 1965.

O drugim aktivnostima Zavoreea pisao je u zborniku »Zadar« (str. 583 i 584), u Enciklopediji likovnih umjetnosti, sv. 4, str. 594 i u novom vodiču Zadra (1973) sveučilišni profesor dr Ivo Petricoli.

²⁾ Abbé PAUL PISANI, »La Dalmatie de 1797—1815«, Paris 1893. Magistralno djelo, objektivna i oštromna analiza prilika i francuskih metoda.

nog direktora javnih radova«, što ga je imao pod vladom Venecije, jer je bio »ingenieur de grand mérite«, spreman, pošten i veoma radišan.

Prema tome Zavoreo je prije 1797. upravljao javnim radovima u Dalmaciji, pa bi bilo zanimljivo arhivski utvrditi njegov odnos prema malom broju javnih radova što ih je Venecija ipak izvršila koncem XVIII st. Slučajno sam našao zabilježeno samo to da je surađivao na izradi topografske karte Dalmacije 1787. g. Ali ovo ne spada u naš predmet.

Pisani ne govori detaljno o djelatnosti Zavorea, i više se zadržava na njegovom glavnom poslu, na gradnji cesta. Tako kaže da je 1797. Zavoreo uspio izgraditi dionicu Knin—Ostrovnica (sada na tom sektoru cesta ne ide preko Ostrovnice nego na Bribirske Mostine)—Benkovac—Zemunik, gdje je počinjao mletački fragment ceste za Zadar. Dalje kaže da je 1799. ugradio dionicu Ostrovnica—Skradin, a konačno između 1800. i 1803. završio radove na cestama Šibenik—Skradin i Knin—Drniš—Šibenik—Trogir, koja se tako spojila s postojećom mletačkom dionicom Trogir—Split. Osim toga gradio je put iz Knina u pravcu Gospića.

Druga knjiga koju ovdje želim citirati jest disertacija dra A. Matijevića iz 1926. g.³⁾, u kojoj je obradio povijest Dalmacije za prve austrijske vladavine (1797—1805), a na osnovi podataka iz Bečkog državnog arhiva.

U predmetu cesta Matijević kaže da je general Brady⁴⁾, austrijski guverner, ustrojio u Zadru odjel za javne radove u kojem su radili arhitekti Ferri, Tironi, Cippico (Korijolan) i Zavoreo. Sva četvorica su, kako vidimo, Dalmatinci. Ali i Matijević govori samo o Zavoreovim građevnim planovima, dok se ostala trojica više ne spominju, ni tada ni kasnije. Matijević ne ulazi u vrijednost ovih projekata, ali kaže da se radilo o zamajšnim nacrtima za presušenje močvara, za iskorištavanje vodernih snaga, za regulaciju rijeka, za gradnju luka i putova. Matijević nadodaje da je sve te planove bio prihvatio Bradyev preteča Goess.⁵⁾

Međutim, konkretnih Zavoreovih planova nemamo. Trebalo bi ih tražiti u arhivu u Beču, u koju svrhu ćemo morati orga-

³⁾ Dr ANTE MATIJEVIĆ, Die Geschichte Dalmatiens zur Zeit der ersten österreichischen Besitznahme 1797—1806. (Dissertation eingereicht an der philosophischen Fakultät der Universität in Wien) 1926. Rukopis se nalazi u biblioteci Franjevačkog samostana u Zadru.

⁴⁾ Baron Toma Brady, austrijski guverner Dalmacije od jula 1804. do dolaska Francuza. Prema njegovom proglasu austrijska vladavina prestala je 19/II 1806. Okupacija je od strane Francuza slijedila polako (v. Erber: Storia della Dalmazia dal 1797. al 1814).

⁵⁾ Grof Petar Goess, civilni guverner Dalmacije od jula 1802. do juna 1804, čovjek željan ukloniti zapuštenost Dalmacije i zavesti reforme na svim područjima života, rješavajući probleme humanosti, privrede, administracije, prometa itd. Podržao je u svemu Frana Zavorea (v. Pisani, op. cit.).

nizirati posebnu akciju u povoljnijoj prilici. Ali nam je i ovoliko dosta da zimisimo sveobuhvatnost Zavoreovih koncepcija.⁶⁾

Ovo bi bila figura Zavorea do dolaska Francuza, koji su preuzeli vlast u Dalmaciji u prvoj polovici 1806.

Prema dokumentima što sam ih našao i o kojima želim govoriti, generalni providur Vinčenco Dandolo je 15. marta 1807. g. donio statut za dalmatinski inženjerijski korpus. Predvidio je stvaranje dviju radnih zona, a dužnost glavnog inženjera definirao ovako: stara se za održavanje naprava na području voda i putova, predlaže providuru sve što smatra korisnim za provinciju, sastavlja nacрте, predlaže i nadzire radove.

Taj glavni inženjer još prije tog imenovanja bio je Zavoreo, a aktivnost propisana citiranim Dandolovim aktom postojala je de facto mnogo prije dolaska Dandola.

Statut je predvidio godišnje plaće u mletačkim lirama: za šefa 6.000, za inženjera I klase 4.000, II klase 3.000, a aspiranta 1.800. — Imali su paušal za kancelarijske troškove, na putu dnevnice i kilometražu i paušal za konje. Propisana je bila i uniforma i detaljno opisana, uz crteže u akvarelu.

Osim ovog Dandolo je istog dana donio još jedno rješenje, po kojem su aspirante inženjerijske službe predlagali šefovi uprave u kotarima, ali samo sa lista predloženih od općina (naime poglavara u mjestima, jer općina nije bilo do 1812). Interesantan propis!

Iz jednog dopisa od 14. 5. 1810. g. mogao sam ispisati imena i podatke osoblja ovog korpusa. Tu je najprije Frano Zavoreo,⁷⁾ rođen u Veneciji od oca potpukovnika (i majke Ruže Burata), star 58 godina sa 40 godina službe. Paušal za kancelariju bio mu je 600 franaka, dnevnicica 13,10 i kilometražu 1,10. Iza njega dolazi Pavao Tironi, rođen u Zadru, star 53 godine sa 35 godina službe. Djelokrug rada mu je zadarsko područje. Treći je Ivan Danilo, rođen u Kaštel Starome, star 35 godina i sa 3 godine službe, a

⁶⁾ Nastojat ću to učiniti.

Vidi »Zavoreo avait surtout à coeur la question des routes, et il élaborera un vaste projet envoyé à Vienne, ou nous trouvons toutes les routes qui ont été exécutées depuis par Marmont«. Međutim, svrha ovog našeg članka jest da ukaže da je ove zamisli ostvario sam Zavoreo, uz pomoć naših ljudi, s veoma malim financijskim, odnosno tehničkim sredstvima. Gornji francuski citat je iz Pisanijeve knjige (op. cit. p. 91). Imamo pred očima i Zavoreovu brošuru »Memoria statistica della Dalmazia« (Molinari Ed., Venezia 1821), gdje se vidi širina njegove koncepcije obnove Dalmacije, njenog čovjeka, privrede, prometa itd. (V. npr. u »Pomorstvu« br. 5/1955. članak potpisanog: »Probijanje prolaza za brodove između otoka Vira i poluotoka Privlake«, — gdje se obrađuje jedna od Zavoreovih zamisli).

Iz jednog Zavoreovog izvještaja od 14/11 1809. vidi se da je već 1807. radio na guvernerskoj palači (palazzo generalizio), drugim uredima, školama, kasarnama, magazinima (valjda arsenalu), nadbiskupiji, kuli Bovo d'Antona, vojnim pekarama. Nabrajamo ovo za ilustraciju raznovrsnosti izvršenih radova.

upravlja splitskim područjem. Na kraju je na popisu aspirant Petar Pekota iz Zadra, star 20 godina i još pohađa licej.

Na listi nema drugih imena. Možda su jedino ovi u tome času bili ono što mi danas nazivamo »sistemizirani« službenici. Ali na terenu iste te godine rade još aspirant (Simončić), kadeti Tadić i Spiridion Dedić, g. 1811. asistent Žepić, a 1813. Nardi, Draganić i Lovrić. Godine 1811. nalazim kod Vrgorca Vialeschia, ali taj je privremeno došao iz Furlanske.

Iznenadjujući je ovaj niz isključivo naših ljudi stručnjaka u jednom vremenu kada nam se nameću tuđi kadrovi s motivacijom da nemamo svojih.

Ovaj se radni odnos nije mijenjao do kraja francuske vladavine. Služba je stvarno pod Zavoreovim rukovodstvom, iako je njen djelokrug veoma zamašan i građevna aktivnost relativno velika. To je tim značajnije što su javni radovi u Dalmaciji bili prvenstveno uvjetovani interesima obrane i dislokacije francuske vojske. Formalna promjena nastala je prilikom ustrojstva Ilirskih pokrajina.⁸⁾ Tada je u Ljubljani postavljen vrhovni direktor javnih radova Blanchard, ali je Zavoreo u Zadru ostao na svom mjestu.

Izvori što sam ih uspio ispitati vjerojatno ne obuhvaćaju svu djelatnost inženjerijske službe. Međutim, oni će nam pokazati kako su radovi na cestogradnji izvedeni i koja je pri tome bila uloga Zavorea. Jer ta je — vidjet ćemo — uvijek uloga onog koji inspirira, planira, izvađa. Zavoreo je prisutan u svakom poslu, i onda kada Marmont gradi »svoje« vojničke ceste, a planovi su također uvijek njegovi.

Moram ispustiti dugu listu objekata što ih je Zavoreo gradio ili projektirao izvan područja cesta, jer to ne spada u naš predmet (v. bilj. 6). Moram iz istog razloga odustati da govorim o neprestanom dugu državne blagajne za radove na cestama, u iznosu od više desetina hiljada franaka, jer francuski birokratski formalizam nije mogao slijediti ovu aktivnost. Sve je to teretilo Zavorea i sputavalo ga.

⁷⁾ Izdanak je šibenske patricijske obitelji. Rođen u Veneciji od oca Nikole (ovaj podatak je iz genealogije Z.), mletačkog potpukovnika, i Rose Burata (ovaj podatak je iz zadarskih dokumenata). Potomci u Splitu (Zavorović i Zavoreo, što je isto) posjeduju rekonstruirano (fragmentarno) genealoško stablo, koje počinje sa Stojanom, početkom XV v. Obitelj je dala više istaknutih ličnosti kroz vjekove, a i danas se ističu inženjeri raznih struka. Zadnjih se godina bavio Z. prof. Savitz Nossan. Literatura o radu Z.: GALVANI, *Il Re d'Armi di Sebenico*, 1884; KUKULJEVIĆ, *Glasoviti Hrvati*, 1886; KRSTO STOSIĆ, *Galerija uglednih Šibenčana*, 1936; Dr J. SMODLAKA, Nešto o splitskim prezimenima, 1945.

⁸⁾ Napoleon je 14. X 1809. u Schönbrunnu u Beču potpisao dekret o osnivanju Kraljevine Ilirskih provincija, a komunalno ustrojstvo ove tvorvine normirao je dekretom datiranim u Trianonu 15. IV 1811. Prije toga, od aneksije 1806. Dalmacija je bila sastavni dio Italije. Francuzi su brzo uvidjeli da je to krivo.

Prijeći ću odmah na ono što Dandolo govori o cestama u svojim godišnjim izvještajima caru Napoleonu u Pariz⁹⁾ — od kojih je samo jedan publiciran. Tu se najprije, u onom za 1806,¹⁰⁾ kaže da valja austrijsku cestu Zadar—Knin spojiti s Hrvatskom i da treba ugraditi jednu koja bi išla do Ostrovice na istok prema Skradinu—Šibeniku—Trogiru—Splitu—Makarskoj—Opuzenu. Na ovu magistralu imale bi se nadovezati ceste II reda za vezu s Bosnom: Drniš—Vrlika—(Glamoč); Split—Klis—Sinj—Bilibrig, Split—Trilj—Aržano. Cesta od Zadra do Opuzena bila bi duga 220 milja; gradila bi je država kulukom uz cijenu od 2.000 franka po milji. Dandolo nabraja i ostale moguće veze s Bosnom, ali to ovdje treba ispustiti jer je preopširno.

Ove je, dakle, radove Dandolo htio izvesti u okviru svoje administracije, pa je onda jasno da se radi o izvršenju, odnosno nastavku Zavoreovih planova.

U svome drugom izvještaju, onom za 1807,¹¹⁾ Dandolo opisuje cestovni trokut Zadar—Knin—Šibenik, ugrađen za vrijeme austrijske vladavine (Zadar—Knin troškom vlade, a Knin—Šibenik dobrovoljnim doprinosima i kontribucijom naređenom od Velikog vijeća u Šibeniku), i tu nema za nas ništa novog.

Ali u nastavku ovog izvještaja Dandolo saopćava jedan sasama novi momenat na području gradnje cesta. On, naime, javlja da je te godine general Marmont donio odluku da vojska gradi ceste, a u decembru iste godine povjerio je njihovo čuvanje pandurima, iako je ovakav razvoj shvatljiv s obzirom na antagonizam ove dvojice. Nama nije poznato kako je do ove odluke došlo. Možda je Zavoreo, htijući ubrzati ostvarenje svojih planova, nagovorio generala da dade ovim radovima podršku vojske ili je, obratno, vojska zatražila projekte i suradnju Zavoreo, što je vjerojatnije, htijući što prije ostvariti kopnenu vezu uzduž

⁹⁾ Čuvaju se u Državnom arhivu u Zadru.

¹⁰⁾ Dandolo ponavlja Zavoreove misli. Vidi Zavoreo, op. cit., p. 33. Inače, spomenut ćemo da Sabalić u »Rivista Dalmatica«, 1902, u članku »Accademie zaratine«, kaže da je Zavoreo sa Melchiorijem 1787. već izradio topografsku kartu provincije. Bio je član Ekonomsko-literarne akademije. Prijatelj je bio s drom Nikom Jakšićem, koji je bio u upravi suradnik spomenutog Goessa i koji je Zavoreo — kaže — inspirirao. Bit će da su se slagali, jer je i Jakšić bio napredna osoba, ali sveobuhvatni Zavoreo nije trebao inspiracije.

¹¹⁾ Cestovni trokut sagrađen od Zavoreo, što ovaj u svome citiranom svesku (p. 33) izričito kaže. Interesantna je misao Abbé Pisanija koji u svom djelu (op. cit. p. 91) tvrdi da Austrija nije mogla vršiti zamašne javne radove jer je smatrala da je dužna platiti odštetu vlasnicima zemlje i nadnice radnicima — a ta sredstva su joj nedostajala.

Što je gradnja cesta u Dalmaciji značila za razvoj gradova, Zagore, trgovine i prometa, možemo suditi po jednom jedinom podatku koji ocrtava početno stanje, naime da su 1810. u Šibeniku postojala samo dva para kola. Zavoreo u svojoj brošuri opisuje i neke rimske puteve pa kaže: »l'uso romano del carro durò fino alla distruzione di queste strade nel medio evo«.

dalmatinske obale jer more Francuzima nije nikada bilo ni najmanje sigurno. Svakako, vidimo da se položaj Zavorea nakon Marmontove odluke ne mijenja, da on ostaje što je bio, a da na izgradnji nekih cesta, koje ćemo odmah vidjeti, radi vojska zajedno s civilnom službom i civilnim pučanstvom i da ti radovi — kojima se vojska bavi — nisu nikada do kraja izvršeni već ih je opeo, 1810, potpuno preuzeo Zavoreo i nastavio graditi.

Dandolo nastavlja izvještaj i kaže da na gradnjama vojnih cesta sudjeluju francuski oficiri, pandurski oficiri i provincijski inženjeri, a uz vojnike radi i narod. Mi, međutim, vidimo da u radu uz Francuze sudjeluju i lokalni rukovodioci i stručnjaci kao i radna snaga, a da se Zavoreu ne pretpostavlja nitko.

Ovim načinom — kaže Dandolo — sagrađene su četiri ceste:¹²⁾

I) Mediteranska, duga 160 milja, od Knina na — tako je zove Dandolo — Topolje—Kijevo—Vrlika—Cetina (most Vuković) — Sinj—Trilj s ciljem da se preko Vrgorca produlji do Norinske kule. I ovo bi bila dalmatinska dionica ceste nazvane »route Napoleon«, naime puta Ljubljana—Dubrovnik—Kotor.

II) Primorska, Skradin—Šibenik—Boraja—Trogir—Solun—Split, duga 66 milja. Na ovoj cesti nije ugrađena dionica Ostrovice—Skradin, i tako je manjkao spoj sa Zadrom.

Osim ovih izgrađene su, prema Dandolu, dvije manje ceste:

III) Solin—Klis—Drimo i

IV) Split—Sinj (sa spojom na Mediteransku).

Ovi su radovi vršeni 1807. g. U Dandolovu izvještaju caru za 1808.g. ne nalazimo ništa osobita u pogledu vojnih cesta nego samo konstataciju da je od Vrgorca do neretlianske granice citirana cesta pod I) tek trasirana i da će ovaj »veliki posao« biti možda dovršen 1809. g. Dalje od Neretve nije se još uopće radilo, jer dubrovački Senat nije poslušao poziv, dostavljen mu putem generala Lauristona, da gradi cestu do dalmatinske granice. Dakle, daleko smo još od završetka magistrale Ljubljana—Dubrovnik—Kotor.¹³⁾

¹²⁾ Talijanska milja 1.896 m, engleska 1.609 m, morska 1.517 m. Jedino je sastavni spoj Drniš — Roški slap već 1807. sagrađila francuska vojna inženjerijska služba.

¹³⁾ Zavoreo u citiranom djelu na str. 33. kaže da je cesta teško mogla biti završena kad se s kamenog terena spuštala u močvarnu ravnicu, da je ovaj posao obavio u godinama 1811 — 13. i »skoro završio«. Ovo je napisano 1821, kada — prema daljnjim navodima — nedostaje još 500 klaftera ceste u Neretvi (klafter je 1 m i 869 cm), tri mosta između Mravinaca i Zatona, a od Zatona do Rijeke da nedostaje još 2.500 klaftera. I dalje kaže da cesta u Boki nije u stvari još sagrađena. S druge strane — dodaje — nedostaje još 4.500 klaftera između Ostrvice i Skradina. Na istoj strani (33) Zavoreo još navodi doslovno: »Vari progetti in seguito furono da me confermati per l'apertura delle nuove strade di comunicazione« itd., ali radovi nisu završeni.

Radi ovih nedovršenosti, nejasnoća i nedosljednosti u izvještavanju, odustajem od topografske karte što sam je želio priložiti ovom članku. To će biti moguće kada iz bečkih arhiva dobijemo prikaze stanja što ih je Zavoreo nakon odlaska Francuza podnosio vladi.

Ali Dandolo je u pogledu civilne službe interesantniji. U tom istom referatu (za 1808) čitamo da se radilo na longitudinalnoj primorskoj cesti u režiji Zavorea — i to na dionici Skradin—Vučane da bi se Zadar spojio s Opuzenom. Na ovaj posao — kaže Dandolo — Zavoreo se dao »svom svojom marljivošću i inteligencijom.«

Pod Zavoreom se radilo još na Krku (izgrađeno 5 cesta). Mali i Veliki Lošinj spojeni su cestom dugom dvije milje, na Dugom otoku je također nešto učinjeno.

Vidimo, dakle, da je za vrijeme gradnje tzv. Marmontovih cesta (1807. i 1808) inženjerijska služba surađivala u gradnji svih vojnih cesta i k tome sama vršila radove u svom djelokrugu.

Međutim, Marmont je 1809. s četama iz Dalmacije otišao u rat protiv Austrije, gdje je kod Wagrama postao maršal¹⁴⁾ i vratio se kao guverner novoosnovanih Ilirskih provincija sa sjedištem u Ljubljani. Od aprila do novembra te godine Dalmacija je bila okupirana od austrijske vojske i francuska vlast je bila skoro svugdje prestala. U tim se okolnostima, naravski, nije radilo.

Zato Dandolo u svom zadnjem izvještaju — onom za 1809 — donosi nostalgličnu konstataciju da su prilike spriječile gradnju ceste Zadar—Skradin (naime dionicu Ostrovica—Vučane), a o ostalim radovima — ni vojnim ni civilnim — ne zna ništa zbog austrijske okupacije, a misli da će i ceste i mostovi biti, više-manje, oštećeni ratom.

Godine 1810. nastaju promjene u položaju i administraciji Dalmacije. Dandolo napušta položaj generalnog providura, koji je ukinut, a Dalmacija postaje jedna od Ilirskih pokrajina i dobiva u Zadru francuskog intendanta.¹⁵⁾

Vojni se radovi na cestama ne nastavljaju,¹⁶⁾ a vojska od sada brine o gradnji vojnih objekata u užem smislu, a to su tvrđave i baterije. Zavoreo ostaje na svom položaju i cjelokupna građevna djelatnost u Dalmaciji je definitivno u njegovim rukama.

Koliko je vojna režija na spomenutim cestama efektivno uradila a koliko je ostalo neurađeno ili djelomično uređeno, nije bilo moguće ustanoviti. Jasno je samo da program nije ni iz daleka u potpunosti izvršen niti su radovi općenito bili temeljiti, jer nalazimo da se Zavoreo, čim je primio na sebe potpunu brigu oko

¹⁴⁾ Nakon pobjede kod Wagrama 5. VII i Znaima 11. VII 1809. (primirje je sklopljeno idućeg dana u istom Znaimu u Moravskoj, a onda Bečki mir 14. X 1809.).

¹⁵⁾ Rougier de la Bergerie koji je 16. III 1810. preuzeo poslove od privremenog komesara za Dalmaciju Psalidija (porijeklom Grka) i ostao do kraja francuske vladavine, u decembru 1813, u Zadru (v. Pisani, op. cit. str. 357).

¹⁶⁾ Radi drastičnih mjera štednje naređenih od Marmonta u martu 1810, koje je de la Bergerie servilno potencirao (v. Pisani, op. cit. str. 357). Moramo nadodati da je ovaj visoki funkcionar unio dobru dozu nelogičnosti i neshvaćanja u ovo pitanje, što je inače paraliziralo mnoge francuske poteze u Dalmaciji.

cesta, mora najprije starati da ih popravi a onda da nastavi radom.¹⁷⁾

Tako iz pisma od 16. 2. 1810. proizlazi da je Zavoreo naložio Tironiju da izvrši generalnu reviziju i popravak cesta. Tironi dobiva uputu da sačini bilješke o stanju pojedinih dionica, pobilježi one koje su dobre, one kojima fali šljunak i zemlja, one koje trebaju manji i veći popravak i, konačno, one koje treba sasvim obnoviti. Zavoreo na kraju ovog pisma kaže da će Tironi, koji je ugradio cestu na Vrličkom polju (a to znači na dijelu glavne Marmontove ceste) i za koju je kazao Marmont »da joj nema ravne u Francuskoj«, znati koliko mostova nedostaje, jer nisu sagrađeni u svoje vrijeme zbog pomanjkanja vremena. Dakle, kako se vidi, štošta nije učinjeno zbog žurbe.

Popis cesta povjerenih Tironiju radi revizije ne prelazi liniju Splita. Nisam našao nikakav akt koji bi govorio o reviziji i popravku cesta južno od Splita, a to je i logično, jer s te strane nije bilo šta popravljati već je trebalo nastaviti gradnjom ceste Napoleon od sektora Vrgorca prema jugu.

Svakako, i citirana revizija i popravak vrši se pod nepovoljnim okolnostima. Za to već 26. 3. Zavoreo izvještava da narod radi kulukom, ali u nezgodno vrijeme za seljake, jer su bijeni mnogim nevoljama, prolazom vojske i pljačkom hajduka. Na kraju kaže da narod radi, iako mnogima po više dana manjka kruha.

Ovdje se ispoljava glavna smetnja građevnoj aktivnosti i Zavoreovim planovima, a to je pomanjkanje fondova. Ovi ili nisu stizali, a ako jesu, onda nepotpuno i s velikim zakašnjenjem. Državna blagajna u Zadru nije općenito mogla zadovoljiti potrebe moderne administracije što su je Francuzi naivno zamislili i uveli. To je, naravno, kočilo rad jer, iako su javni radovi vršeni kulukom, trebalo je radnicima osigurati kruh, pribaviti oruđe, materijal itd.

Nekako u to doba francuska administrativna praksa i veliki formalizam komplicirali su još više ovo već dovoljno teško stanje. Intendant de la Bergerie saopćio je Zavoreu da je guverner 28. marta 1810. godine naredio da se sastavi specijalni budžet za upravu cesta i voda. To je značilo da treba čekati izvršenje svih formalnosti u Ljubljani i Zadru, možda i u Parizu, a da dotle ne može biti ni govora o kreditima. Na poziv Ljubljane Zavoreo je dostavio svoj prijedlog budžeta za 1811. u visini od 91.000 franka i onda mu nije preostalo drugo nego da čeka.

Tako je 1810. godina protekla u nastojanju Zavoreo da popravi nedostatke na starim i novim cestama, a »specijalni budžet« ga je prilično dugo vremena učinio neaktivnim, ali o tome nisam ništa uspio ustanoviti.

¹⁷⁾ U noti br. 13 citira se Zavoreov opis stanja u vrijeme kad je pisao svoju brošuru, naime 1821, dakle osam godina nakon odlaska Francuza.

Tek godinu i po kasnije, iz pisma Zavoreo od 27. 8. 1811. vidi-mo da je guverner naredio nastavak gradnje ceste Napoleon na trasi Vrgorac—Dubrovnik, gdje se nije radilo — ako se ne varam — od 1808. ili prvih mjeseci 1809. Zadatak, naravno, ima Zavoreo.

Priprema ovih radova bolje je poznata iz akata, pak ću izni-jeti nekoliko pojedinosti. Zavoreo, držeći se uobičajene prakse o kojoj smo nešto općenito vidjeli iz Dandolovih izvještaja, obratio se pukovniku Mići Nakiću Vojnoviću, glavnom komandantu pandura u Dalmaciji, i šefu kotarske uprave u Makarskoj Gavalli (koji je mogao raspolagati gradskim formacijama narodne garde)¹⁸⁾ za dodjelu radnog sektora od Vrgorca do Kleka pod nadzor spomenutih jedinica. Rad je za pučanstvo bio obavezan, uz malu nagradu koja je, čini se, zavisila od raspoloživog kredita (panduri su na dionicu doveli 4166 ljudi, a narodna garda 2369). Zavoreo je još bio uzeo ljude sa Brača, iz Omiša i Poljica (2220), ali je jedan dio trebalo vratiti zbog gradnje baterije u Milni. Plaćalo se 25 do 30 santima na dan (našao sam na drugim mjestima katkada 50 santima). Nadzor se vršio po formacijama (skvadrama) od 20 radnika. Osim radne snage Nakić je kulukom vršio dopremu materijala na gradilišta. I na Hvaru je u aprilu 1808. dignuto 50 ljudi (Hvar, Stari Grad, Vrboska, Jelsa, Pitve), ali je općina protestirala kod pandurskog pukovnika Celio Cege.

Ovako se rješavalo pitanje radne snage i građevnog mate-rijala. Iz jednog drugog Zavoreovog referata vidi se kako je sta-jala druga, arhitektonska strana posla. Zavoreo, na primjer, citira cestu Split—Solín—Klis, na kojoj kaže da treba izmijeniti trasu za oko 300 metara ako se želi da postane prohodna za kola. Nešto slična nalazim na šibenskoj cesti kod Puničine drage. Sudeći po ovome, čini se da je dozvoljeno pretpostaviti da su i na drugim mjestima putovi bili nedovršeni, može biti više utrți nego sagrađeni, a to nam dokazuje i opća revizija stavljena u dužnost Tironiju. Tako su ove ceste služile više jahačima, pješa-cima i blagu bez zaprege, jer, kako znamo, tada u Dalmaciji

¹⁸⁾ Panduri su bili vangradska teritorijalna policija (Foreza territoriale) na dalmatinskom području, dok su gradovi raspolagali formacijama na-rodne garde. Jedni i drugi su se regrutirali među stanovništvom i bili bliski pučanima. Francuzi su ih naslijedili od Venecije i Austrije. Ideje providura Vičenca Dandola i njegovo shvaćanje vlastitog položaja i polo-žaja maršala Marmonta stvorile su antagonistički odnos civilnih vlasti i teritorijalnih snaga, s jedne i vojske, s druge strane. Ovaj je antago-nizam bio jedan od uzroka administrativne reforme koja je dovela do stvaranja Ilirskih pokrajina. Bilo bi veoma interesantno u pariškim arhi-vima potražiti vladinu ocjenu ove situacije i u kojoj je mjeri Dandolov »talijanski« stav ocijenjen kao negativan.

Svakako, ovdje valja reći da i pukovnik Nakić ima dio zasluge za gradnju cesta. Zanimljivo je zabilježiti da se u njegovoj kući u Drnišu čuva dekret imenovanja vitezom Reda Legije časti (na žalost, samog kri-ža nema, nije isključeno da je pukovnik sahranjen s ovom dekoracijom na prsima) i kancelarijski portet cara Napoleona.

zaprega još nije bilo, a Francuzi ih, izgleda, sobom nisu dovodili. Našao sam u Šibeniku 1810. samo dvojica kola, a u Drnišu »nešto više«. Ove okolnosti objašnjavaju nam višekratno navraćanje na iste građevne sektore, koje se očividno tek postepeno usavršavalo. Nisam uspio ustanoviti koja je teoretska razlika morala postojati između cesta I, II i III kategorije i da li je praktično bilo kakve razlike. Razlika je bila teoretski predviđena ali neostvarena.

Godine 1812. još se uvijek radi na putu prema Dubrovniku, i to po nacrtu Danila. Želeći da se posao pospiješi, jednom je intervirao i general Bertrand¹⁹, tadašnji guverner, preporučujući da se učine solidne pripreme i neka »svak bude zadovoljan«.

U proljeće 1813. Zavoreo je započeo radnu kampanju pozivom intendantu da naredi načelnicima općina da pošalju besplatnu radnu snagu. Sudeći po ovome, nakon stvaranja općina 1812. panduri nisu više sakupljali radnike već vjerojatno samo nadzirali radilišta. Zavoreo dalje kaže da je odredio rukovodioce radova za pojedine sektore i da je od predviđenih 67.000 franaka za 1812. uspio inkasirati od državne blaganje samih 26.000.

Gdje su se vršili ovi radovi? Još uvijek na sektoru prema Neretvi.

Malo kasnije — u maju — intervencijom Blancharda iz Ljubljane kod de la Bergerie, vjerojatno na pritužbe Zavorea, nađeno je nešto fondova i potrebni materijal, iako još uvijek ministarske dotacije iz Pariza nisu stigle.²⁰ Međutim, iskrsla je nova poteškoća. Radnici se nisu odazvali. Kriza je bila toliko ozbiljna i nerješiva da je Danilo u julu morao prekinuti radove. Koji je bio uzrok ovom općem neodazivu? U prvom redu, sigurno općenito nepovoljni uvjeti rada, ali, bez sumnje, i pomanjkanje autoriteta i rutine općina koje još nisu znale mobilizirati ljude.²¹

Ali bit će da su se i velike poteškoće u kojima se tada nalazio Napoleon odrazile i na ovom polju u Dalmaciji. Nije isključeno. I tako izgleda da je s ovim forsiranim Danilovim prekidom radova konačno prestala svakolika aktivnost francuske vlasti na području javnih radova. Jer malo kasnije — u oktobru — francuska je

¹⁹) Comte Henri (1773—1844), generalni guverner Ilirskih provincija iza maršala Marmonta, koji je napustio Iliriju 25. januara 1811, da bi je predao generalu Junotu (duc d'Abantes) u maju 1812.

²⁰) Dotacije iz Pariza, nakon što su Francuzi najveći prihod Ilirije, rudokope žive u Idriji, dodijelili Redu Željezne krune za davanje prebenda članovima.

²¹) Iako uoči Napoleonova pada, ipak se još 1813. gdjgdje radilo. U aprilu se računa na sredstva za radove u Neretvi. U maju Žepić je na cesti Šibenik—Split završio radove sa šibenske strane, ali ne i sa skradinske. Radni uvjeti su, međutim, sve teži. Ljude se forsira i oni bježe, osobito Poljičani »che con le barbarie sono condotti alle strade«. Ovo kaže službeni izvještaj (Colonello co: Capogrosso, svesci Intendenza Francuske ere, 1813, X, 2287), a to nikako nije izoliran slučaj.

vojska poražena kod Leipziga, a to je bio početak likvidacije francuske dominacije u Evropi.

Uza svu volju generala Marmonta i potrebe francuske obrane da se u Dalmaciji sagrađe ceste, uvjeti su za to bili teški, jer je posao bio ogroman, a trebalo se boriti s pomanjkanjem kredita i radne snage, francuskim formalizmom i nesistematičnošću rada. U datim prilikama učinjeno je mnogo, prvenstveno zahvaljujući Zavoreu, ali sav program gradnje cesta — ni onih Marmontovih — nije mogao biti ispunjen.

Nacrt budžeta za 1813. iznosio je 43.000 franaka za ceste, ali nije nikada izvršen jer bi svota bila postala likvidna tek u toku 1814, kad Francuza ovdje više nije bilo. Svote su raspodijeljene na većinu postojećih cesta (radi njihovog usavršavanja, što smo već vidjeli), a samo je jedna novogradnja trebala biti poduzeta. To je strateška cesta na Brač, od Supetra do Bola preko Nerežišća, radi priključka na Viru i Hvar. Svrha joj je trebala biti da se vojnim transportima što više skрати putovanje morem, zbog gusara. Od ovoga je na Hvaru jako površno i u žurbi sagrađen put iz uvale Vira do grada.

Kao uvijek u provinciji, i na Hvaru je vijest da će se ceste graditi izazvala oduševljenje i uvjerenje da se radi o gradnji cestovne mreže. Tako šef kotarske uprave Ivan Smirić 20. aprila 1813. piše intentantu u Zadar da su Hvarani umorni od gradnja fortifikacija (Napoleon, Veneranda, Batarija na Križnom ratu), ali rado će prihvatiti rad na cestama, jer »na ovom otoku nema jednog sigurnog puta pa putujući otokom valja hodati po šumama, hridima, tražeći puteljak.« Traži da se čim prije uputi graditelj. Međutim, sve se svelo na put Vira—grad. Općina je davala 60 ljudi dnevno, a otok 200. Nakon mjesec dana rada posao je suspendiran jer se ustanovilo »da ne treba kolni put«. Koncem jula Smirić se navraća na ovu stvar pa traži da se bar ugradi puteljak, što se onda i učinilo. Ljudi su oba zahvata radili badava. Trebali su kao alat imati motiku ili mašklin ili čekić.²²⁾

Sve se ovo slaže s onim što nam kaže Zavoreo u spomenutoj svojoj brošuri iz 1821. Kao čovjek širokih pogleda, Zavoreo i

²²⁾ Radove je vodio asistent inženjera Zavorea Miorini. Valja spomenuti i doprinos načelnika općine grada Hvara Boglića koji se jednako zdušno kao i Smirić zauzeo. Treba kazati da je zaslugom ing. Zavorea u isto vrijeme dodijeljeno 500 franaka za hvarsku luku, ali ni ovdje nismo u stanju reći da li je svota iskorištena. Vjerojatno nije. Regulacijom Pelegrina, što imamo zahvaliti hvarskom Hotelskom poduzeću na čelu s direktorom Domančićem, koja je uslijedila pred malo godina, ovaj francuski put, kao i mnogi raniji, prešao je u status spomenika, a Vira je povezana s gradom asfaltnim putem na veoma funkcionalan i estetski način. Time je i u naše moderno doba potvrđeno ono što su već Iliri znali, a Francuzi u doba Napoleona brzo naslutili, da je Vira naravna sjeverna luka grada Hvara, koja mu je možda (o tome će lingvisti još morati raspravljati) dala i ime. Ovo zadnje navodim kao hipotezu vrijednu da se zabilježi.

ovdje savjetuje što treba učiniti u budućnosti. Navodi i nedovršene radove, među kojima nalazimo još uvijek Marmontovu cestu Napoleon.

U svakom slučaju, izgradnja prvih cesta u Dalmaciji, bile one predviđene za kolni promet u cjelini ili djelimično, prvi je korak što ga je svakolika Dalmacija učinila na putu k civilizaciji. Jer dotle, do u osvit XIX st., svaki je dalmatinski gradić bio svijet za sebe. Zagora, kao »ničija zemlja«, stajala je između turske Bosne i nedostižnog Primorja, a seoski živalj i građani, s malom razlikom u ekonomskom, a još manje u moralnom pogledu, živjeli su u nevjerojatno skućenim prilikama. I jedni i drugi morali su se zadovoljiti svojim proizvodima, oni u gradovima na obali i na otocima doduše s nešto lokalnog prometa, ali oni u Zagori u apsolutnoj autarhiji bijede. Zagorske varoši bile su do dolaska Francuza sela sa po stotinjak kuća i prolazni lazareti (bazzana, badžana) za turske karavane i ništa drugo.

Velika je zasluga Zavorea što je, u općoj skućenosti koncem XVIII st., imao jasnu viziju potreba svoje domovine i posvetio sve svoje životne snage nastojanju da otvori prozore Dalmacije civilizaciji i napretku.

Kada od 1813, kad svršava ovaj prikaz, pogledamo unatrag za samih 16 godina, vidjet ćemo siguran kontinuitet na području javne građevne djelatnosti, prvenstveno na cestogradnji, koji se — s obzirom na zaostalost, na više promjena režima, na ratno stanje i francuski birokratski formalizam — ne bi dalo shvatiti kada iza svega toga ne bi bila stajala volja i jasne koncepcije jednog čovjeka koji je htio učiniti dobra domovini. Taj čovjek, Frano Zavoreo, iako samo stručnjak, znao je svoje planove uklopiti u koncepcije odgovornih predstavnika strane uprave i postići njihovo usvajanje te barem djelomično izvršenje. A njegovi suradnici i izvršioци njegovih planova bili su redom također naši ljudi.

Résumé

LA CONSTRUCTION DES ROUTES PENDANT LA DOMINATION FRANÇAISE EN DALMATIE

Sauf quelques petits tronçons, les premières routes de l'âge moderne en Dalmatie datent de l'époque de la domination napoléonienne. Toutefois, celui qui les idea, en fit les projets, les réalisa et les completa plusieurs années après la retraite des Français, était l'ingénieur dalmate François Zavoreo. La construction matérielles routes était confiée à la population organisée par la force territoriale que commandait le colonel comte Michel Nakić Voinović.