

Tusculum

2020
SOLIN-13

Tusculum

13

Solin, 2020.

Nakladnik

Javna ustanova u kulturi
Zvonimir Solin
Kralja Zvonimira 50
Solin

Za nakladnika

Tonči Čičerić

Glavni urednik

Marko Matijević

Uredništvo

Joško Belamarić
Nenad Cambi
Dino Demicheli
Josip Dukić
Arsen Duplančić
Miroslav Katić
Šime Marović
Dražen Maršić
Michael Ursinus

Grafičko oblikovanje i priprema za tisak

Marko Grgić

Izrada UDK-a

Iva Kolak, Sveučilišna knjižnica u Splitu

Tisak

Jafra Print Solin

Naklada

500 primjeraka

Časopis je uvršten u podatkovne baze: ESCI (Emerging Sources Citation Index), DOAJ (Directory of Open Access Journals), AWOL (The Ancient World Online), Hrčak (Portal znanstvenih časopisa Republike Hrvatske).

Izdavanje časopisa novčano podupiru Grad Solin,
Ministarstvo znanosti i obrazovanja i Županija splitsko-dalmatinska.



UDK 908(497.5-37 Solin)

Tiskana inačica: ISSN 1846-9469

Mrežna inačica: ISSN 1849-0417

Tusculum

Časopis za solinske teme

13

Solin, 2020.

Sadržaj

7-21	Dražen Maršić	Studije o isejskoj carskoj skupini (II) – Isejski lorikat iz Arheološkoga muzeja u Zagrebu
23-31	Nikola Cesarik	<i>Veterani qui militaverunt sub P. Memmio Regulo</i> (ad CIL 3, 2028 = 8753)
33-40	Silvia Bekavac	<i>Lex arae Dianae in Aventino</i> na natpisu iz Salone
41-62	Dino Demicheli	Epigrafski spoliji iz Zvonimirove ulice u Solinu
63-72	Ivo Donelli	Vrste kamena otkrivene na trasi plinovoda u Solinu
73-82	Nenad Cambi	<i>Spolia</i> u Gašpinoj i Aljinovićevoj mlinici u Solinu
83-89	Michael Ursinus	Ottoman <i>Çiftlik</i> / <i>Zemin</i> Holdings in the Grounds of Ancient Salona and the Ager Salontanus before the Fall of Klis (1537)
91-116	Arsen Duplančić	Prilog povijesti početaka arheologije u Saloni
117-134	Ivan Šuta	Skica nacрта ceste Klis – Split iz 1807. godine
135-161	Tonći Čičerić	Prilozi za biografiju admirala Antona Račića
163-178	Josip Dukić – Bernard Dukić	Odnos don Frane Bulića i fra Ivana Markovića u kontekstu polemike o sv. Dujmu i apostolicitetu splitske Crkve
179-186	Lidija Fištrek	Elementi performansa u stvaralaštvu Joze Kljakovića
187-227	Ivan Matijević	Njemačka protuzračna obrana u Solinu između ožujka i listopada 1944.
229		Naputak suradnicima <i>Tusculuma</i>

Ivan Šuta

Skica nacрта ceste Klis – Split iz 1807. godine

Ivan Šuta
Muzej grada Kaštela
Lušiško Brce 5
HR, 21215 Kaštel Lukšić
sutaster@gmail.com

U radu se objavljuje skica nacрта ceste Klis – Split iz vremena francuske uprave, koja se čuva u kartografskoj zbirci Državnoga arhiva u Zadru. Razmatrane su dvije varijante trase na dijelu od Solina do Klisa, ali je izgrađena trasa preko naselja Rupotina, koja zaobilazi klišku tvrđavu i Greben sa sjeverne strane. Trasa je korištena i prije kao pješački put, no tada je dovedena u stanje da se može koristiti za kolni prijevoz. Autor radi analizu obiju trasa i na osnovu dostupnih izvora zaključuje da je riječ o dijelu kolne ceste Split – Sinj. Na inicijativu francuskoga vojnog zapovjednika generala A. Marmonta trasu je vjerojatno projektirao inženjer Frane Zavoreo. Cesta je izgrađena 1807., a u gradnji su osim lokalnoga stanovništva sudjelovali i francuski vojnici. Čitava cesta od Splita do Sinja odlukom Općinskoga vijeća Splita nazvana je Marmontova cesta. Trasa ceste većim dijelom koristi se i danas kao lokalni put u odvojenim segmentima. Riječ je o prvoj kolnoj cesti koja je nakon rimskoga doba povezala obalu i zaleđe, a bila je u upotrebi do gradnje nove austrijske ceste sredinom 19. stoljeća.

Ključne riječi: ceste, francuska uprava, Solin, Klis, Auguste Marmont, Frane Zavoreo

UDK: 625.72(497.583Klis)(497.583Split)“1807“

Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 2. srpnja 2020.

Kliški prijevoj u kontekstu prometnoga povezivanja priobalja i unutrašnjosti srednje Dalmacije ima važnu ulogu kao koridor preko kojega je moguće na najlakši način ostvariti vezu. Smješten između teško prohodnoga mosorskog kamenjara s istočne i kozjačkih »greda« sa zapadne strane, usmjeravao je putnike iz oba pravca u uski koridor koji je bilo moguće najbolje kontrolirati s uzvišenja na kojemu je tvrđava. Za razliku od ostaloga obalnog područja srednje Dalmacije, gdje je plodni flišni pojas uzak i uglavnom strm, ovdje se on širi i ulazi dublje u kopno formirajući tzv. kliško-solinski bazen. Upravo na primjeru pravca preko kliškoga prijevoja može se spoznati koliko su prometne veze i njihova kontrola imale utjecaja na povijesni razvoj srednje Dalmacije.¹ Loša prometna povezanost transverzalnim pravcima pridonijela je postojanju izrazitijih razlika u stupnju gospodarskoga i društvenoga razvoja između obalnoga područja i unutrašnjosti Dalmacije. U stručnoj literaturi prisutno je često isticanje

strateške i prometne važnosti Klisa, no konkretnih podataka o trasama cesta nema, osim za rimske komunikacije koje su iz Salone vodile prema unutrašnjosti provincije.²

U Državnom arhivu u Zadru u kartografskoj zbirci čuva se skica nacрта ceste Klis – Split (HR DAZD-383, kl. 1.4.2., stara signatura 247). Autor skice nije potpisan i nema podataka o vremenu nastanka. Na omotu skice napisano je *Circolo di Spalato*, a sačuvana su tri lista karte na kojoj je prikazan dio područja Solina i Klisa s nacrtom dviju varijanti trase. Obuhvaćen je prostor, gledano od juga prema sjeveru, približno od toka rijeke Jadro do Klis Grla. Od istoka prema zapadu obuhvaćen je dio od zapadnih padina Mosora do padina Kozjaka u Rupotini. Nedostaje list koji prikazuje sjeverozapadni dio karte, na kojemu je prikazan veći dio prostora Rupotine i dio prema Splitu, ako je uopće izrađen. Karta prostora je na sva tri lista nacrtana olovkom, a reljef je prikazan s nemarno izvedenim izohipsama. Dimenzije listova su različite. List na kojemu

1 L. Katić 1962, str. 267-434.

2 F. Bulić 1903, str. 113-147; I. Bojanovski 1974, str. 54; S. Kukoč 2018, str. 49-55.



Slika 1
List s prikazom jugozapadnoga dijela karte

je prikazan jugozapadni dio područja je manjih dimenzija (34 x 34 cm, sl. 1),³ a sjeveroistočni i jugoistočni su veći (44 x 55 cm i 34 x 55 cm, sl. 2 i 3). Uz kartu na tri lista, na četvrtom su prikazani uzdužni i poprečni profili (*N. 10. Profillo della Strada di Clissa*, sl. 4). Na tome listu crtano je tušem i

slikano akvarelom, a dimenzije lista su 45 x 62 centimetra. Uzdužni profili prikazani su u pet redova, s naznačenim udaljenostima i nagibima između pojedinih stacionaža. Punom crtom na uzdužnom profilu označena je projektirana i izgrađena trasa, a isprekidanom neizgrađena. Obje

3 Fotografije je snimio Ivan Šuta.



Slika 2
List s prikazom sjeveroistočnoga dijela karte

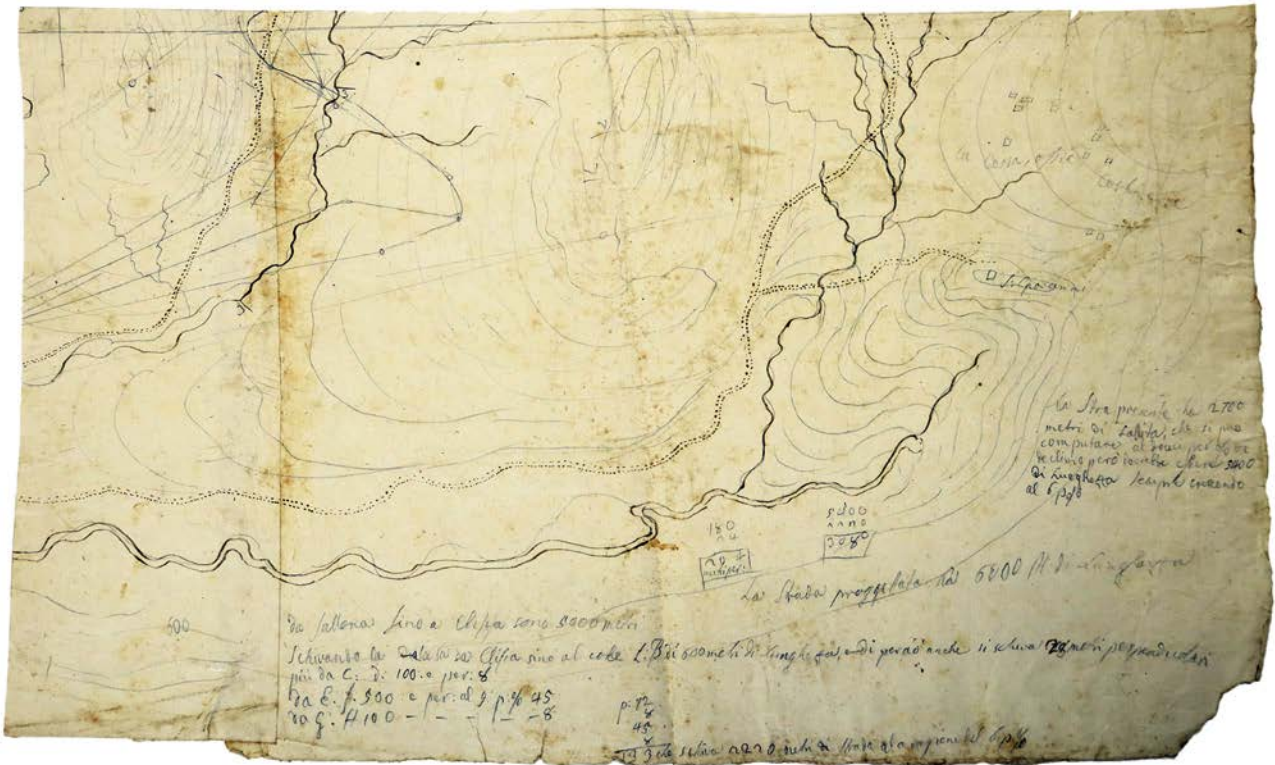
trase su otprilike iste duljine, oko 6 kilometara.⁴ Za određivanje udaljenosti korišten je metrički sustav mjera.⁵ U prva dva reda prikazani su usporedno uzdužni profili izgrađene i alternativne trase puta kroz Kliško polje otprilike do zaseoka Žuro u Solinu, gdje se trase spajaju. Dalje prema Splitu prikazan je samo jedan uzdužni profil, sve do kraja puta u Splitu. Na crtama obiju trasa naznačene su topografske oznake. Najviše je pažnje posvećeno

postojećim potocima koji su na trasi. To je i razumljivo, s obzirom na činjenicu da predstavljaju značajne zapreke za kolni promet. Uz trasu su i tri izvora: Bašića izvor u Ninčevićima, Malčevac u Ropotini i izvor na položaju Belimovača u Klisu.

O načinu gradnje puta najviše možemo doznati preko crteža poprečnih profila. Prikazani su u šest primjera, nacrtani ovisno o nagibu terena. Jedino su poprečni

4 Na karti koja prikazuje jugoistočni dio područja u kutu su olovkom napisane bilješke i izračuni vezani uz kartu na talijanskom jeziku. Može se pročitati: *Da Sallona s Clisa sono 6000 metri i La strada progetata ha 6000 m di lunghezza. La stra(da) presente ha 2700 metri di sallita, che su può computare al docecì (? , nejasno) per % di declivo però dovrebbe essere 5400 di lunghezza sempre crollando al 6 p(er) %.*

5 Na važnost korištenja metričkoga sustava prilikom izrade karte upozorio je Mladenko Domazet na čemu mu zahvaljujem. Vrlo je bitna činjenica da je korišten metrički sustav s obzirom da je riječ o sustavu mjera koji su prvi počeli koristiti Francuzi, a tek 1871. godine je uveden u Austro-Ugarskoj. Korisne savjete pri izradi rada dao je i Arsen Duplančić, kojemu također zahvaljujem na pomoći.

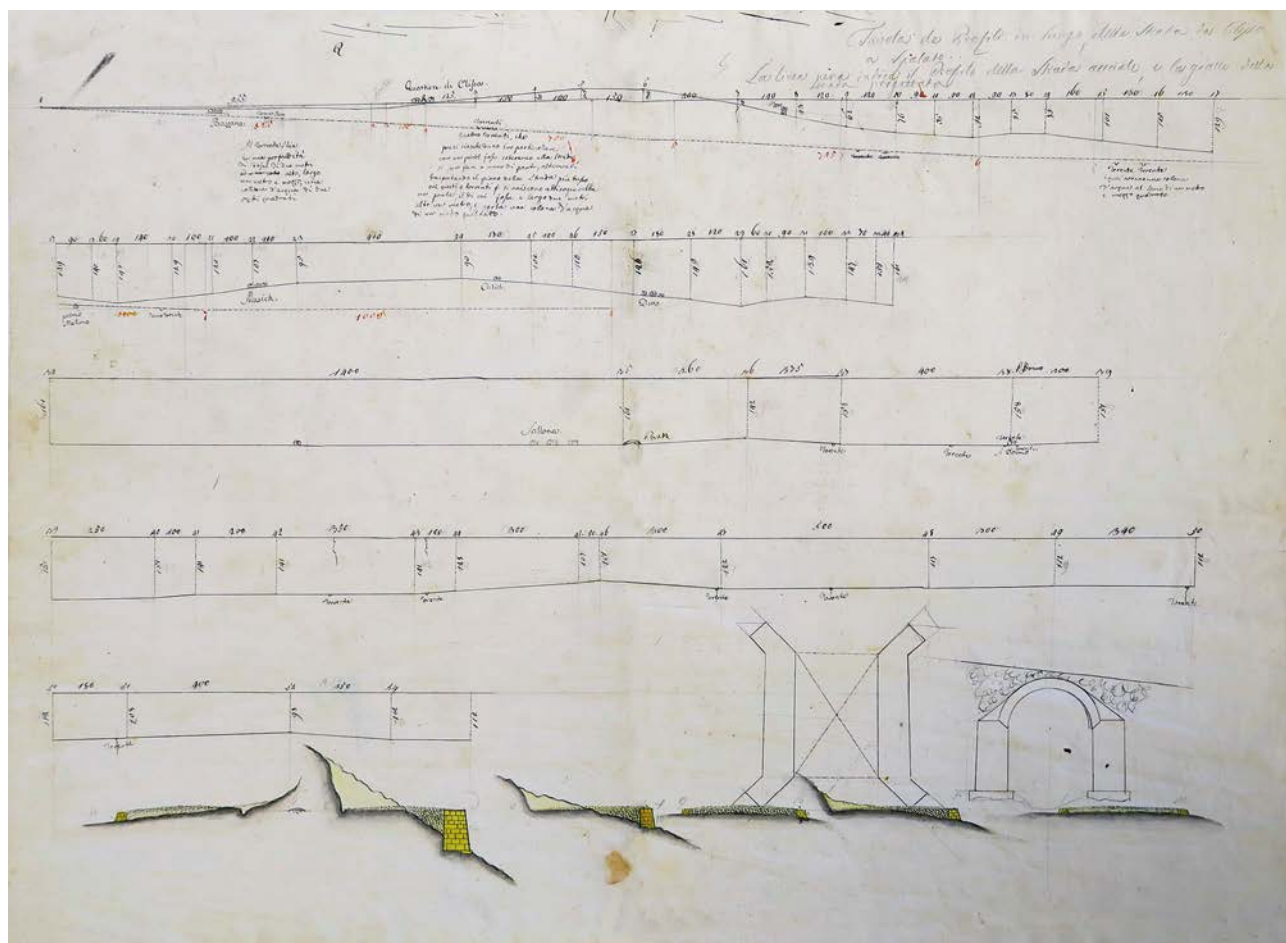


Slika 3
List s prikazom jugoistočnoga dijela karte

profili izrađeni u tušu i akvarelu, žutom bojom označeni su potporni zidovi (kordoni), a blijedozelenom potrebni iskopi za pokos, ovisno o kutu nagiba padine. Ispuna kolnika je od šljunka, koji je u površinskom sloju prikazan sitniji. Na dva profila ucrtan je i odvodni kanal uz stranu prema padini. Ovakav način gradnje karakterističan je za ceste izgrađene za vrijeme francuske uprave. Putovi koji su građeni ranije, npr. mletački karavanski put preko Bilog briga, bili su kaldrmani. Na listu gdje su prikazani uzdužni poprečni profili nacrtan je tlocrt i bokocrt mosta lučnoga svoda, a vjerojatno je riječ o predlošku po kojemu bi se radili takvi objekti na trasi. Materijalni ostaci samoga puta na dijelu koji je kasnije korišten danas nisu vidljivi, jer su prekriveni asfaltom. Na dijelovima koji nisu korišteni u kasnijem razdoblju također nisu sačuvani ostaci kolnika i podzida. Dijelovi od Grebena u Klisu do Ulice Petra Kružića i uz Ulicu kneza Trpimira u Rupotini s vremenom su postali jaruge duboke preko dva metra (sl. 5). Jedini dio na kojem bi se mogla očekivati bolja sačuvanost izvorne ceste je manji segment južno od Ulice Petra Kružića (k.č. 3923).

Sagledamo li čitavu trasu ceste prema Sinju, jasno je da je ovih šest kilometara od Solina do Grla bilo inženjerski zahtjevniji segment. Od Grla prema Sinju trasa se nije mijenjala do danas, osim manjih dijelova na položaju Križice između Dugopolja i Dicma, gdje je bilo potrebno smanjivati nagib. Od Klisa do Solina bilo je potrebno svladati visinsku razliku od oko 350 metara na prilično zahtjevnom flišnom terenu punom vododerina i sezonskih potoka. Odabrana trasa koristila je pravac postojećega puta koji na više mjesta ima uspone s većim nagibima, ali i tzv. izgubljene padove. Tadašnji tehnički standardi za odvijanje kolnoga prometa očito nisu ispoštovani zbog kratkoga roka u kojem je cesta izgrađena te korištenja pravca staroga puta.

Kada promatramo prirodne pravce u odnosu na položaj grebena na kojemu je kliška tvrđava, uočavamo tri smjera koja je bilo moguće koristiti i na kojima su sačuvani tragovi putova. Prvi je s istočne strane tvrđave, u dragi između grebena Ozrne i tvrđave. Drugi smjer je zapadno od tvrđave, odnosno riječ je o putu koji i danas povezuje Varoš i Megdan. Treći smjer vodi iz pravca Rupotine,



Slika 4
List s prikazom uzdužnoga i poprečnoga profila ceste

sjeverno od Grebena, a danas se ne koristi. Treba spomenuti i da oko 800 metara istočnije od tvrđave, kod kliškoga zaseoka Smodlake, postoji još jedan put prema zaleđu, kao i put preko prijevoja između Bobanove i Markezine grede kod napuštenoga zaseoka Odže.

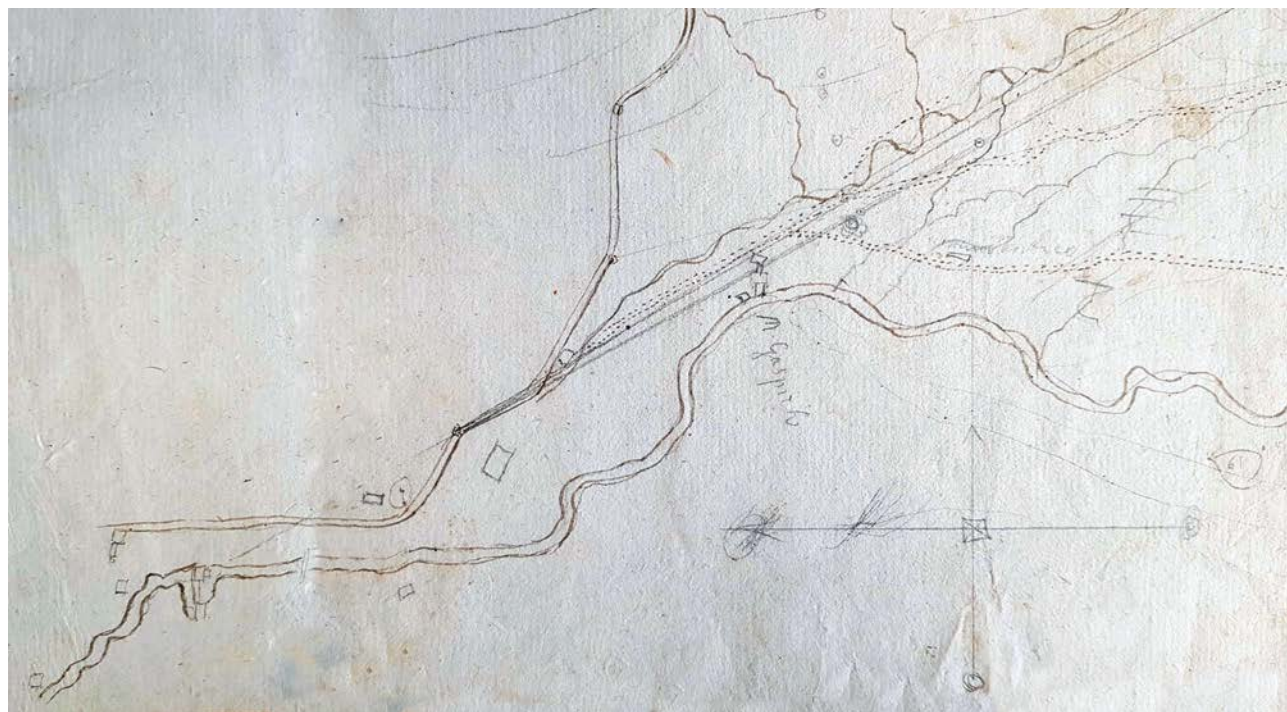
Vodotoci i vododerine također su prikazani na karti. Rijeka Jadro je naznačena duplom crtom od izvora do Gospina otoka, a Ilijin potok s pritocima i potok Zakulić (Džakulin potok)⁶ s pritocima jednom podebljanom crtom. Prikazani su i ostali manji potoci: Kopilice, Kamenice, Zgon, Ozrnski potok, Žmarevac (Žnarevac), Voljak i Peručica. Posebnu pozornost privlači tok Ilijina potoka u donjem dijelu. Naime, današnje regulirano ušće Ilijina potoka nalazi se oko 70 metara istočnije od Gašpine mlinice. Prema karti koja je izrađena za nacrt ceste tok potoka Ilijino vrilo nalazi

se zapadnije od mlinice, a u Jadro utječe sjeverno od Gradine. Direktna spoj nije prikazan na karti (sl. 6). Precizan prikaz vodotoka bio je iznimno bitan kod izrade projekta zbog velikih troškova i tehničke složenosti gradnje mostova. Već na karti Z. Calergija iz 1675. brojem 2052 označen je potok *Acqua di Ilijinovrillo*. Tok potoka je ujedno katastarska granica između Solina i Klisa, a i na ovom prikazu je dio toka smješten zapadnije od Gašpine mlinice. Potok Kamenice, koji se danas spaja s Ilijinim vrilom na vrhu Ulice Gašpina mlinica, i prije se spajao na istom mjestu, no čini se da je dio toka potoka išao duž Ulice Gašpina mlinica sve do kraja ulice na križanju s Ulicom kralja Zvonimira. U tom dijelu se spajao i s tokom potoka Zgon i Vrgočevica, koji su danas prekriveni. Kao dodatni dokaz ovakvog toka Ilijina potoka može poslužiti i karta Salone iz djela Vincenza

6 V. Firić 1998, str. 83.



Slika 5
Pogled na Greben i sačuvani dio trase ceste koji je označen crvenom bojom



Slika 6
Detalj jugozapadnoga lista karte na kojemu je prikazan donji dio toka Ilijina potoka

Marije Coronellija iz 1688. godine.⁷ I ovdje je vidljivo da Ilijin potok utječe u Jadro sjeverno od Gradine. Na ranijoj karti Solina iz 1671. godine,⁸ koja se čuva u državnom arhivu u Veneciji, nije prikazan tok Ilijina potoka, ali ni drugih pritoka Jadra. Na karti toka Jadra, koju je na osnovu karte iz 1675. izradio M. Pisenti, nije prikazano ušće kod Gradine, nego samo ono istočno od Gašpine mlinice.⁹ Regulacija Ilijina potoka može se promatrati i u kontekstu regulacije antičkoga toka Jadra, odnosno zapadnoga rukavca koji je u ulazio u istočni dio grada.¹⁰ Tada je Ilijin potok morao utjecati u taj rukavac, koji je dalje vodio prema zapadu sve do lokaliteta Pet mostova.

Duplom isprekidanom crtom na karti su prikazani postojeći putovi koji su povezivali Solin i Klis. Riječ je o dva puta koja se odvajaju kod Gašpine mlinice. Prvi vodi preko Biloga briga i Kliškoga polja na Varoš, a drugi prati sjevernu stranu toka Jadra do ušća potoka Zakulić (Džakulin potok) u Majdanu. Na istočnoj padini Debele glavice ucrtan je odvojak prema crkvi sv. Jurja iznad izvora Jadra. Na karti nema prikaza trase u nastavku, ali gotovo je sigurno riječ o starom pješačkom putu koji je vodio od Klisa prema Kučinama i Mravincima.¹¹ Dalje prema Klisu trasa puta je sa zapadne strane crkvice sv. Ivana i vodi prema Klis Varošu uz potok Žmarevac. U Klis Varošu put ide prema sjeveroistoku prolazeći između grebena, na kojem je tvrđava s jedne i Ozrna s druge strane.

Uz dvije spomenute crkvice, objekti koji imaju natpis uz topografsku oznaku su Gašpina mlinica, prikazana kao četiri spojena kvadra i s jednim malo izdvojenim kvadrom u smjeru jugozapada, Gradina, prikazana s malo većim kvadrom, a dalje uz put prema Splitu je još nekoliko manjih objekata, mlinica Velika galija i most za Gospin otok. Solinski zaseok Žuro prikazan je s nekoliko kvadratića. Još jedna oznaka u obliku izdužena pravokutnika s teško čitljivim natpisom (*murro antico?*) označava objekt koji se nalazio sjeverno od Šuplje crkve. Moguće je da je riječ o ostacima salonitanskoga vodovoda ili ogradnim zidovima grobnih parcela salonitanske nekropole. S nemarno izvedenim kvadratićima koji označavaju kuće prikazan je kliški zaseok Perić te Klis Varoš i Klis Kosa (*Cossa*).

Opis izgrađene trase ceste

Izgrađena trasa naznačena je duplom punom crtom, s oznakama stacionaža i različitim mjerama. Trasa prema projektu počinje u Klis Grlu, gdje se spajaju dvije projektirane trase. Spoj s kasnije izgrađenom austrijskom cestom Ostrovica – Klis u Grlu prikazan je na nacrtu Petra Pekote iz 1826., koji se čuva u Državnom arhivu u Zadru (HR-DAZD-383, kl. 1.7.8. stara signatura br. 244, sl. 7). Uz cestu prema Sinju napisano je *Ramo di strada routabile che conduce a Sign*, a u smjeru Splita *Ramo di strada routabile che passa sotto la fortezza di Clissa e conduce a Spalato*. Zanimljivo je da su na nacrtu uz cestu prikazana i dva objekta s oznakama *Osteria* na položaju restorana Perlica i Uskok. Još je jedna »oštarija«, Tartaglia, ucrtana na položaju današnjeg kafića Millstone nadomak obližnjem Konjskom. Koncentracija »oštarija« na malom prostoru svjedoči o intezitetu prometa, ali i upućuje na zaključak da je kliška janjetina bila poznat »brand« i prije 200 godina.¹² Prilikom gradnje francuskih cesta vlast je poticala gradnju gostionica uz novoizgrađene ceste, o čemu svjedoči proglas od 11. svibnja 1807. godine.¹³ Navedene su dionice i pozicije na kojima je nužna gradnja gostionica za potrebe putnika i poštara, no dionica od Splita do Sinja nije navedena.

Od Grla prema današnjem Megdanu cesta ide današnjom Ulicom Belimovača. Megdan je označen na uzdužnom profilu kao *Quartiere di Clisa*. Skicirana su tri objekta, od kojih središnji izgledom podsjeća na crkvicu. Sa sjeverne strane tvrđave nalazile su se dvije bazane koje danas nisu sačuvane.¹⁴ Na tlocrtu kliške tvrđave Maximiliana de Trauxa iz 1805. tu su označene i konjičke kasarne (*Cavallerie Caserne*) i put za Sinj (*Strasse nach Sign*).¹⁵ Prema Rupotini trasa se blago uzdiže sjeverno od Grebena. Pristup tvrđavi preko Grebena imao je važnu ulogu u osvajanju Klisa 1648. godine, jer je to bio najlakši put kojim su mogli biti dovučeni topovi s kojima je gađana tvrđava. Ova trasa korištena je vjerojatno i tada, a u cjelosti je prikazana na karti Zorzija Calergija iz 1675. godine. Na prikazu Klisa iz 1703. autora Pietera Mortiera put je označen kao *Chemin de Trau*, što potvrđuje da nije imao lokalni karakter. Na malo kasnijem prikazu Klisa, iz 1709., autora Giuseppea

7 M. Kozličić 1995, str. 264.

8 A. Duplančić 1999, str. 10.

9 A. Duplančić 1999, str. 8.

10 K. Marasović et al. 2015, str. 132.

11 Segment ovoga puta dobro je očuvan na padini Mosora, zapadno od tvrđave Kuk.

12 Gostionice (*Wirthshaus*) uz cestu zabilježene su i kasnijoj na Vojnoj karti Habsburškoga carstva (treća izmjera od 1869. do 1887.). Oznakom W. H. obilježeni su objekti u Grlu i Belimovači (ondašnje gostionice Svodina – Suodina i Glavina).

13 A. Duplančić 1989, str. 65.

14 V. Firić 1996, str. 131.

15 A. Duplančić 1991, str. 211.

Justera, uz put je prikazan zdravstveni ured (*casello della sanita*), koji je podignut 1666. godine.¹⁶ Trasa je iznad Grebena samo djelomično sačuvana, jer su kasnije gradnje u prostoru, a prvenstveno uskotračna željeznička pruga za Sinj, koristile pravac puta. Dio trase prema Rupotini, između Ulice kliških uskoka i Ulice put Blaca još uvijek je sačuvan i vidljiv kao vododerina u dužini od oko 200 m (sl. 8). Na listu gdje su prikazani uzdužni profili uz trasu na tom je dijelu označena kula (*torre*). Vjerojatno je riječ o objektu koji je ucrtan na Calergijevoj karti pod brojem 2129 (*Torre Crnicichia*),¹⁷ odnosno o objektu uz cestu ucrtanom na austrijskom katastru (k. č. 416). Uz objekt je navedena oznaka *Ciulin* (prezime Čulin, sl. 9).¹⁸ Pregledom toga položaja pronađeni su ostaci temelja objekta. Nalaze se s južne strane puta, na zaravnjenom položaju koji je blago uzdignut u odnosu na okolni teren. Riječ je o objektu kvadratnoga tlocrta, površine oko 29 m². Vidljivi su veći kameni blokovi temelja zapadnoga zida, a čišćenjem guste vegetacije vjerojatno bi bili vidljivi i ostali zidovi. U neposrednoj blizini je trasa uskotračne željeznice i talijanski vojni objekti uz nju, pa se može pretpostaviti da je kamen odnošen za vrijeme gradnje. Zasada je teško nešto više reći o namjeni i vremenu gradnje toga objekta, no s obzirom na položaj neposredno uz cestu, očito je i namjena objekta bila vezana uz kontrolu puta. Na *Arheološkoj karti Solina i okolice* iz 1902. ucrtana je trasa rimskoga puta koji se od glavne trase preko Biloga briga odvajao prema sjeveru i preko Grebena i otprilike položaja na kojem je ova kula, preko Gornje Rupotine i prijevoja Privija vodio na Blaca i dalje u zaleđe. Ovaj rimski put nije detaljnije istražen i zahtijeva daljnje istraživanje, što nadilazi temu ovog rada. Dalje prema Rupotini trasa se više ne koristi te je danas teško razabrati da se uopće ovdje nalazio put gotovo sve do današnje Ulice kneza Trpimira (stara kliška cesta). Nažalost, ovdje nedostaje list pa se ne može na karti pratiti trasu kroz prostor današnje Donje Rupotine. No, u austrijskom katastru iz 1831. i na listu gdje su uzdužni profili trase može se pratiti trasa. Put prelazi potok

Rupotinu (Suvava) otprilike na položaju današnjeg mosta u Ulici kneza Trpimira. Trasa puta u nastavku i danas se koristi, kao Ulica fra Grge Martića, do križanja s Ulicom braće Katić i dalje prema Ninčevićima kao Ulica put Kule. Na uzdužnom profilu s tri kućice označen je zaseok Mužić (*Musich*). Po nagibu ceste na uzdužnom profilu, precizna pozicija toga zaseoka bio bi objekt koji je označen kao k. č. 707 na austrijskom katastru iz 1831. godine.¹⁹ Na uzdužnom profilu označen je i zaseok Katić (*Catich*) s jednom kućicom. Riječ je o zaseoku Katići-Mornari kod potoka Voljak u Rupotini. Od križanja današnje Ulice braće Katić s ulicom Put Kule na položaju Vlačine trasa je strmija. Toponim Kula ukazuje na postojanje arheološkoga nalazišta, a vjerojatno se odnosi na rimskodobni lokalitet koji se nalazio na ovom području.²⁰ Čitava Ulica put Kule je trasa puta, a od izvora Bašića (Bašća) potok je reguliran uz desnu stranu puta. Gradnjom Ulice Ante Starčevića tok potoka je preusmjeren u kanal sa zapadne strane nove ceste.²¹ Ulica A. Starčevića na početku Ulice put Kule prekida trasu, koja je u nastavku u upotrebi kao lokalni put (k. č. 2198), do ponovnoga spoja s Ulicom A. Starčevića. Odavde put nije u upotrebi, a trasa prati tok potoka Bašić (Bašća) do Livanjske ulice. Dalje prema Solinu trasa je u upotrebi do kraja Ulice Zgon na Bilankuši. Od Bilankuše prema Splitu trasa se i danas koristi kao Ulica kralja Zvonimira. Na karti je prikazan prostor otprilike do današnjega raskrižja na Širini, a na uzdužnom profilu sve do Splita. Na uzdužnom profilu kao tri kućice označena je Salona (*Sallona*), a riječ je o vjerojatno ostacima istočnih bedema uz današnju Zvonimirovu ulicu. Položaj ceste s vanjske strane istočnoga bedema otežavao je i arheološka istraživanja salonitanskih bedema koja je vodio Francesco Carrara sredinom 19. stoljeća.²² Segment puta na položaju Meterize prikazan je na litografiji objavljenoj 1841. u knjizi Franza Pettera *Das Königreich Dalmatien-Kreis Spalato* (sl. 10).²³ Od oznaka na uzdužnom profilu na dijelu trase od Širine prema Splitu, osim niza neimenovanih potoka (*torrente*), označena je crkva sv. Dujma u Dujmovači.

16 V. Firić 1996, str. 129.

17 L. Katić 1993, str. 307. Calergi u opisu jasno razdvaja kule od kuća.

18 Na prijepisu posjedovnoga lista čestice označen je kao ruševina u vlasništvu Andrije Čulina iz Dugopolja.

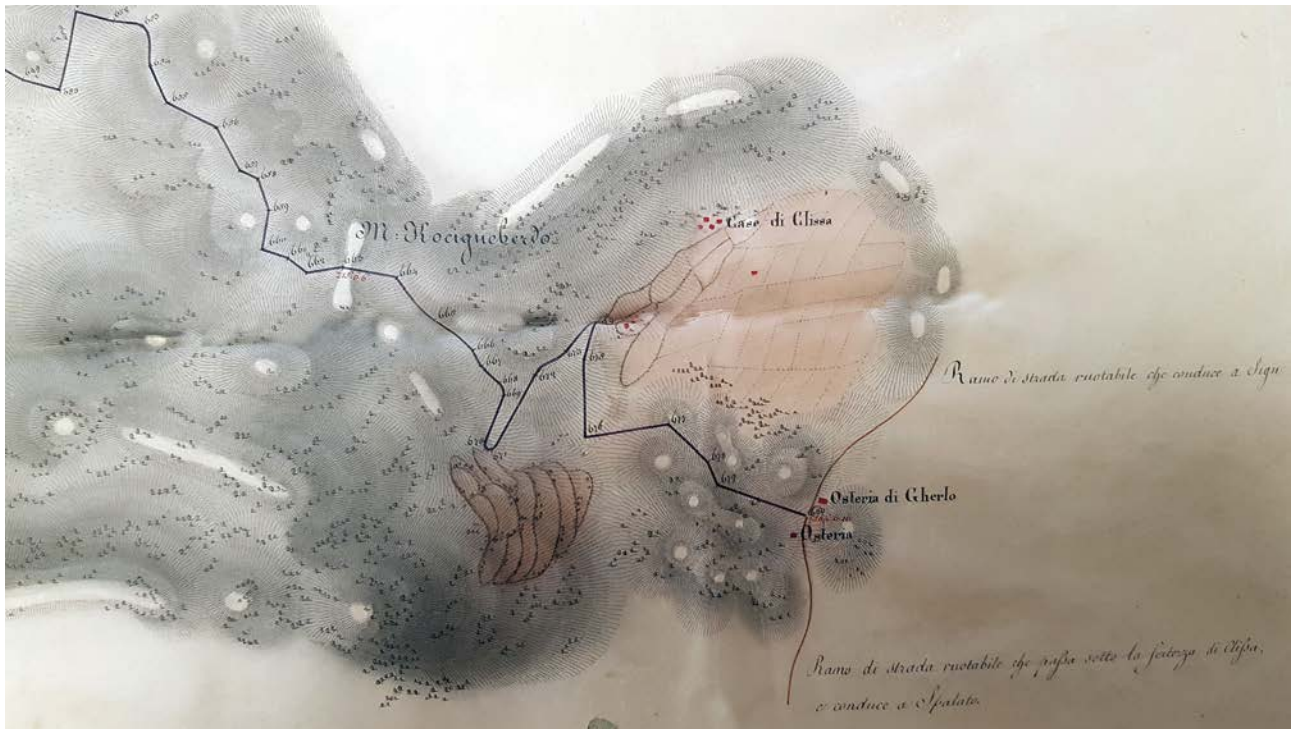
19 Nije jasno kako se ovdje navodi prezime Mužić jer toga zaseoka na ovom položaju nema. Solinski zaseok Mužić nalazi se na području Sv. Kaja, a najbliži zaseoci u blizini trase puta su Žižići i Crmarići. Na Calergijevoj karti najbliži objekt označen pod brojem 2131 je kuća Nežić (*Casa Nesichia*), pa je moguće da je riječ o istoj lokaciji. Kao vlasnik objekta na k. č. 707 navodi se Matej Boban, a poslije Dujam Ninčević. Vidi: M. Ivanišević – Đ. Ivanišević 2011, str. 143.

20 Tijekom građevinskih radova često se nailazi na antičke ostatke, a djelomično je istraženo kasnoantičko groblje. Zaštitna istraživanja 2015. vodio je Ljubomir Gudelj iz Muzeja hrvatskih arheoloških spomenika. Dijelovi pronađenih sarkofaga prenešeni su na obližnje Rižinice.

21 M. Ivanišević – Đ. Ivanišević 2011, str. 160, bilj. 137. Navodi da su dijelovi novoga puta ucrtani i katastarski ubrojani 1872. u prve dopune.

22 F. Carrara 1850, str. 65.

23 F. Petter 1841. Sliku je izradio Jakob Alt, a ispod je legenda: SALONA MIT DER FESTUNG KLISSA.



Slika 7
Dio plana ceste od Ostrovice do Klisa, autora Petra Pekote iz 1826. godine, na kojemu je prikazan spoj s cestom Split – Sinj u Klis Grlu



Slika 8
Pogled na sačuvani dio trase između Ulice kliških uskoka i Ulice put Blaca



Slika 9
Prikaz objekta (kule?) uz cestu (k. č. 416) na austrijskom katastru iz 1831. godine (www.mapire.eu)



Slika 10
Segment ceste na položaju Meterize u Solinu oko 1840. (F. Petter 1841.)

Opis neizgrađene trase ceste

Uz izgrađenu trasu razmatrana je i druga varijanta trase na dijelu od Solina do Klisa. Stupanj dovršenosti nacrtu te trase je na karti manji u odnosu na izgrađenu trasu, dok je na listu gdje su prikazani uzdužni profili projekt na istom stupnju dovršenosti. Trasa od Grla prati tok potoka Peruča do Badžane (*Bazzana*), koja je označena s velikim kvadratom unutar kojega su dva manja. Na listu gdje je profil ceste također je prikazana bazana, odnosno ucrtana su dva objekta ograđena zidom. Uz dvije na Megdanu, ovo je bila treća kliška bazana podignuta po nalogu providura za zdravstvo S. Contarinija 1731. i 1732. zbog osiguranja karavanskoga puta od Livna do Splita. Karavane su uz vjenu pratnju išle od Livna do Prologa, a odatle preko Biloga briga, Hana, Sinja, Dicma, Klisa i Solina do Splita.²⁴ Na karti Klisa iz 1746. prikazana je i bazana (sl. 11),²⁵ a sačuvan je i projekt prikazan u perspektivnom pogledu sa sjevera (sl. 12).²⁶ Danas je prostor bazane obrastao gustom vegetacijom. Tragova objekata gotovo nema, osim manjega dijela zida uz greben s jugoistočne strane (sl. 13). Toponim je ostao sačuvan. Naime na topografskoj karti 1 : 25.000 ovdje je označen izvor Badžana, a na Hrvatskoj osnovnoj karti tako je označen i greben iznad izvora. Na katastarskom snimku iz 1831. pod katastarskom česticom 488 ucrtan je objekt pravokutnoga oblika. U ovom dijelu trasa prati spomenuti karavanski put, koji je, kako vidimo iz natpisa na kasnoantičkom kapitelu iz Solina, obnovljen 1744. godine.²⁷ Trasa je prikazana na karti koju je kopirao S. Polverigiani. Karta nije datirana, a nastala je nakon 1718. godine.²⁸ Prema toj karti i položaju bazane jasno je da je trasa karavanskoga puta bila postojeći put preko Biloga briga koji je na karti ucrtan duplim isprekidanim crtama. Izgradnja bazane na ovom mjestu očito je povezana s izvorom i potokom Peruča koji teče kroz bazanu. Segment karavanskoga puta u dužini od oko 200 m dokumentiran je prije gradnje plinovoda u blizini bazane prije nekoliko godina.²⁹ Don Frane Bulić je za potrebe rada o rimskoj cesti Salona – Aequum obišao ovaj položaj 1903. godine. Zabilježio je postojanje velikoga nasipa, kojeg lokalni stanovnici nazivaju Nasutak, na kojem se nalazi rimska cesta koju lokalni stanovnici nazivaju Rimski put.³⁰ No, ovdje je

na uzdužnom profilu naznačen i potok, koji cesta treba premostiti, s opisom (*Il torrente llin ha una profundita di fosso di due metri alto, largo un metro e mezzo, una collona d'acqua di due metri quadrati*). Riječ je o potoku (Ilijin?) koji se ovdje spaja s potokom Peruča iz pravca Megdana. Dalje prema Solinu u Kliškom polju cesta trasa na karti ostala je na razini skice. Ne prati se postojeći karavanski i rimski put preko Biloga briga, nego se razmatraju dvije varijante trase južno od kliških zaseoka Pleština i Gizdić. Trasa koja je prikazana na uzdužnom profilu projektirana je s više zavoja, vjerojatno s ciljem smanjenja nagiba. Ovdje je bilo potrebno premostiti četiri potoka, kako piše u opisu. Spoj s projektiranom trasom planiran je južnije od zaseoka Žuro, no na karti je ovaj spoj loše naznačen, a nema ga ni na listu gdje su prikazani uzdužni profili. Dalje prema Solinu na uzdužnom profilu prikazana je mlinica (*primo Molino*), no nije jasno o kojoj je riječ i na kojem potoku se nalazi. Čini se da se odustalo od ove trase već tijekom izrade nacrtu, a mogući razlozi bi mogli biti u činjenici da je riječ o novom koridoru, za razliku od projektirane i izvedene trase, koja većim dijelom koristi trasu postojećeg puta.

Francuska cesta u kontekstu prometnih pravaca preko Kliškoga prijevoja

Nacrt otkriva trasu prvoga kolnog puta koji je nakon rimskoga doba povezao srednjodalmatinsku obalu i zaleđe preko kliškoga prijevoja. Već je navedeno da se trasa koristila i prije, no zasada ne možemo tvrditi da je riječ o trasi rimske ceste iako postoji i ta mogućnost. Iako je cesta bila u upotrebi više od pola stoljeća, u memoriji lokalnoga stanovništva nije ostala uspomena na nju, a segmenti puta su postali duboke vododerine te je danas teško zamisliti da su nekada korišteni za kolni prijevoz. Više činjenica upućuje na zaključak da je riječ o cesti koja je izgrađena u vrijeme francuske uprave. U razdoblju mletačke vlasti, tijekom 18. stoljeća, ne može se tvrditi da je pravac preko kliških vrata bio zapostavljen. Uvriježeno je mišljenje da Mlečani nisu imali interes za razvijanje kolnih prometnica, no tijekom 18. stoljeća, nakon ustaljivanja granice poslije 1718., dolazi do većih ulaganja u putnu infrastrukturu, odnosno u spomenuti karavanski put Split – Bili brig.

24 A. Duplančić 1988, str. 64.

25 A. Duplančić 1991, str. 210.

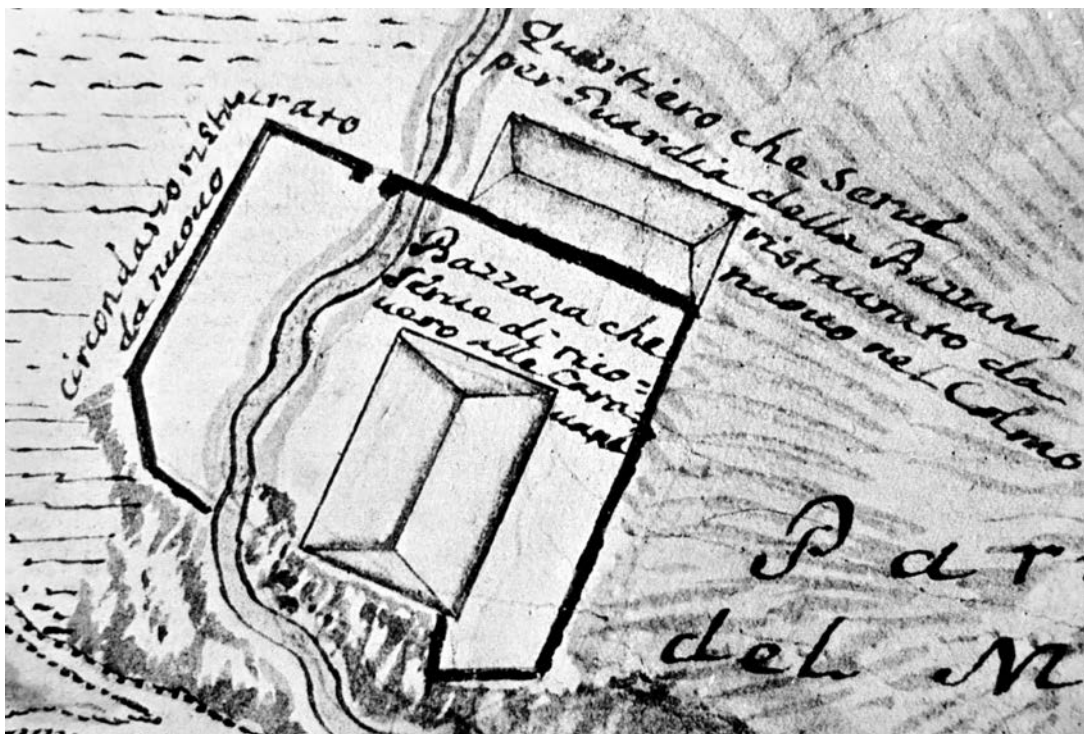
26 D. Kečkemet 1978, str. 78.

27 I. Alduk 2018, str. 118.

28 A. Duplančić 1988, str. 65.

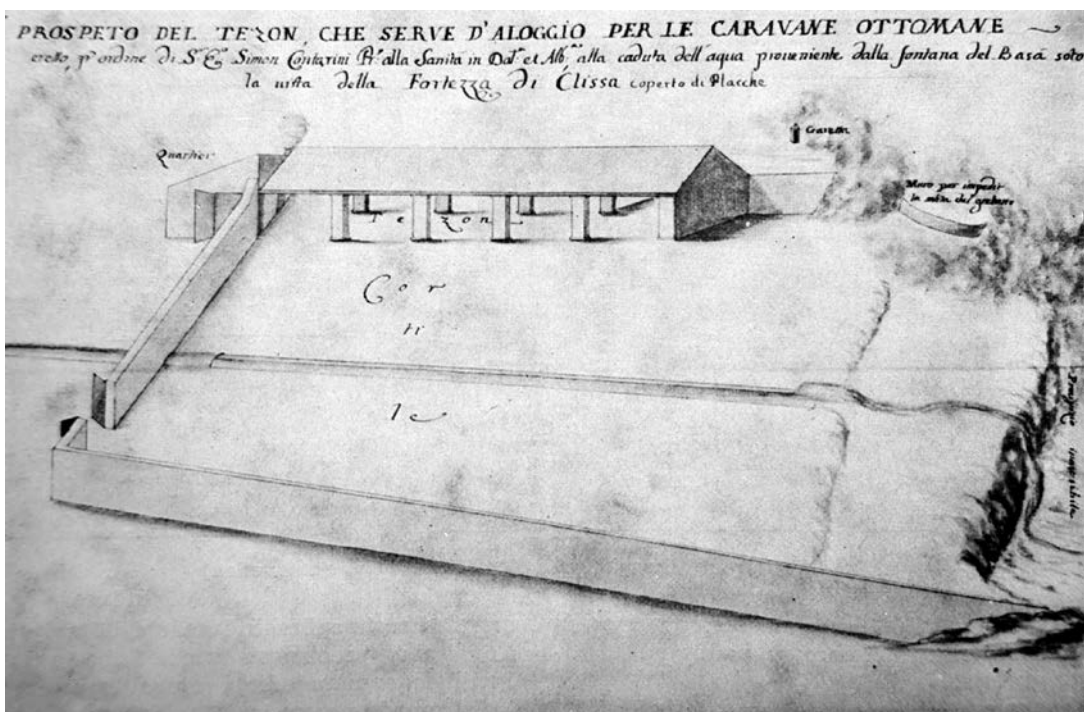
29 V. Katavić 2015.

30 F. Bulić 1903, str. 116; I. Bojanovski 1974, str. 54. Bojanovski se očito u opisu trase samo nadovezuje na Bulićeve podatke jer je ovaj nasip danas neprepoznatljiv. Nad njim je nasut novi nasip prilikom gradnje stare kliške ceste pedesetih godina 20. stoljeća.



Slika 11

Bazana na tlocrtu Klisa iz 1746., autora A. Ferrarija (A. Duplančić 1993, str. 210)



Slika 12

Perspektivni prikaz bazane iz 1731. (D. Kečkement 1978, str. 78)



Slika 13
Ostaci ogradnoga zida bazane u jugozapadnom dijelu



Slika 14
Detalj s prikazom ceste na austrijskoj cestovnoj karti Dalmacije iz 1831. godine

O tome svjedoči i gradnja bazana, uspostava sanitarnih mjera, organizacija vojne pratnje karavana i obveze održavanja trase. Treba naglasiti da i u zapadnoj Europi tek tijekom 17. stoljeća dolazi do inteziviranja gradnje kolnih cesta zbog industrijskoga napretka i povećanja obima trgovine, tehnoloških poboljšanja kočija i zaprežnih kola te selekcioniranja novih konjskih vrsta prilagođenijih vuči kola. Put nije bio važan samo za karavanski promet s dubljim zaleđem, nego i s Cetinskom krajinom, koja se tijekom 18. stoljeća integrira u mletački teritorij. Karavanski put Split – Bili brig, unatoč povećanim nastojanjima koja se očituju u opsežnim infrastrukturnim zahvatima uz trasu u prvoj polovini 18. stoljeća, o čemu svjedoči i solinski natpis na kasnoantičkom kapitelu iz Gradine, ipak je ostao nedovoljno kvalitetan za odvijanje kolnoga prometa. O tome svjedoči i podatak da su stanovnici Cetinske krajine zbog porezne obveze prijevoza sijena u Split 1790. tražili, i dobili od providura, potvrdu da su ceste koje vode iz Sinja u Split neupotrebljive za kola i na dijelovima zarasle, a ponegdje teške čak i za tranzit konjima.³¹ No usprkos tome taj je put bio najbolja komunikacija prema unutrašnjosti na tome području. Razmjeri karavanske trgovine s Bosnom za vrijeme prve austrijske uprave mogu se pratiti iz podataka ekonomsko-političkoga protokola Pomirbenoga suda u Klisu iz 1798., 1799., 1800., 1805. i 1806. godine. Spominju se imena 200 vodiča, od kojih se njih dvadesetak stalno spominje. Zanimljivo je da su pojedine karavane imale i preko 200 konja koji su prevozili teret.³² Iz Bosne se uvozio vosak, kordovani, šljive, koža, gunjevi, žito, kukuruz, sir, jabuke, orasi, goveđi jezici, kava, lule i druga roba.³³

Uspostavom francuske vlasti dolazi do pokretanja velikih projekata u cestogradnji na području Ilirskih provincija. Tako je bilo i u Dalmaciji gdje se u kratkom roku gradi veći broj cesta. Neke su ceste izgrađene i ranije, za vrijeme prve austrijske uprave. Cesta Split – Sinj spominje se kao jedan od prioriteta i izgrađena je tijekom 1807. kao cesta trećega razreda.³⁴ Splitsko općinsko vijeće na sjednici 26. travnja 1807. odlučilo je da se glavni put koji je iz Splita vodio za Sinj nazove Marmontov put. Iz govora vijećnika »mudroznanca« Ivo Gorišića doznajemo: *Jurvese otvara, poçimglie,*

*napriduje veliki put, koji iz nascioga Grada prohodi priko Klisa do mejasciaa od Signa, i koji buduci razruscen od godinaa, i od divjaci vikova prosciastih, biasce od tolliko teske zaprike i za iznuteregne opchienje i za Targovanje s' darxavam Turskim, koje su vrutak poglaviti nascega opchiena dobrostanja. Vagliani Vojniczi drugoga regimenta franaskoga pomagaju na ovu rabotu jednim nastojanjem koje çinni çuditi, i hrabreni gnihovi Officiri pomgne i upravgljaju gnigove radgne. Ovi junaski Narod zatiçuchise starim Rimglianim u slavi od oruxja i u naglosti od Slavodobitjaa, hochie joschie dajih nasliduje u dillim od koristi i od lasti opchiene.*³⁵ Već sljedeće godine, 29. srpnja 1808., u *Kraglskom Dalmatinu* objavljen je članak u kojem se navode putovi koji su izgrađeni i dovršeni 1807., oni koji su započeti tada, a pred završetkom su bili 1808. godine. Kao jedan od poprečnih puteva navodi se i put od Splita do Sinja preko Klisa: *Parvi iz Solina voddi u Varosc od Klisa;odonle nasliduje do Sela od Dizma, poslie priko sela od Bernase susritjuje se putom Sridokopnim koji vodi u Sign. Ovi put jest dugh dvadeset miglia.*³⁶

U pismu koje Ivan Garagnin upućuje bratu Dominiku 23. ožujka 1807. također možemo doznati podatke o gradnji ceste. Inicijativa za gradnju potekla je od maršala Marmonta, koji poziva i generalnog providura Dandola da se priključi. Put treba slijediti pravac rimske trase, a cesta izgrađena u suhozidu treba biti uzdignuta u odnosu na tlo, kako bi se spriječilo razorno djelovanje vode. Ova cesta bi trebala postati »majka svih drugih«, a navodi se kako bi radove trebao voditi inženjer Frane Zavoreo.³⁷ O kvalitetama i autoritetu nedovoljno poznatoga i valoriziranoga inženjera Zavorea svjedoči i podatak da su ga na javnim radovima angažirale mletačke vlasti te prva austrijska, francuske i druga austrijska uprava. Koliko je dobro poznao Dalmaciju, i to ne samo u aspektima komunalnih radova, dokazuje i njegova knjiga *Memoria statistica sulla Dalmazia*, koja je objavljena 1821. u Veneciji. Na to da je nacrt ceste bio djelo inženjera Zavorea upućuje i podatak da je on bio upoznat s tehničkim aspektima gradnje trase, odnosno napominje da je potrebno modernizirati 300 m puta da bi cesta bila prohodna za kola.³⁸ Niko Duboković Nadalini navodi da u Državnom arhivu

31 B. Stulli, 1978, str. 63.

32 N. Bajić Žarko 1989, str. 91.

33 N. Bajić Žarko 1989, str. 91-92.

34 F. Zavoreo 1821, str. 32.

35 *Kraglski Dalmatin* 1807, br 19, str. 148-149. Vidi: <http://dnc.nsk.hr/Newspapers/LibraryTitle.aspx?id=EC4BD886-2F50-4747-8582-29436F789DE4> (pregledano 12. lipnja 2020.); S. Piplović 2012, str. 77.

36 *Kraglski Dalmatin* 1808, br. 31, str. 243. Vidi: <http://dnc.nsk.hr/DataServices/ImageView.aspx?id=ea2e75b2-cf57-4006-8499-fa009a991da9> (pregledano 12. lipnja 2020.).

37 Lj. Šimunković et al. 2007-2008, str. 80-81.; Više o djelima F. Zavorea u: D. Bilić 2013, str. 264-269.

38 N. Duboković Nadalini 1974, str. 76.

u Zadru nema njegovih nacрта i da bi ih trebalo tražiti u arhivu u Beču.³⁹ Time je i vrijednost ovoga nacрта veća, naravno ako se daljnjim istraživanjima u arhivu uistinu potvrdi da je riječ o Zavoreovu nacrtu. J. Belamarić, u radu o nedovršenoj »Francuskoj cesti« kod Brela, također smatra da je i tu cestu projektirao Frane Zavoreo. Ova je cesta iznimno sačuvan primjer onodobne cestogradnje, s nagibom koji ne prelazi 6 % i širinom od 4 do 6 m.⁴⁰ Ovaj tehnički standard nije postignut na dionici puta od Solina do Klisa, zbog korištenja pravca staroga puta i potrebe za brzom gradnjom zbog vojnih razloga.

I nakon odlaska Francuza cesta se intenzivno koristi. Okružni poglavar Enrico Reha u izvještaju o splitskom okrugu iz 1822. osvrće se i na stanje puteva: »Svi se postojeći putevi odmah popravljaju, a općenito svake godine u proljeće. Za neposredni nadzor, kao povjerenike za putove, imaju područne kolonele i serdare koji upravljaju i nadgledaju radove, koje stanovništvo obavlja ad hoc, a koje određuju općinske vlasti. Na taj su način putovi u dobrom stanju, ali se ne može zanijekati da na nekim mjestima nedostaje šljunak ili da ga se, zbog pomanjkanja prijevoznih sredstava, ne može ni pribaviti. Drugi veliki nedostatak koji imaju putovi, ovdje napravljeni pod prošlim upravama, jest njihova uzanost i prolaz preko strmih planina ne poštujući pravila nagiba. Tom se nedostatku ne može doskočiti osim, kako se već izvjestilo, da se zaobiđu teška mjesta i odrede druge trase, šireći tamo gdje god bi bio uzak put.«⁴¹ Na planu tvrđave Klis iz 1823. prikazana je i cesta kao *Grande route de Spalato a Sign*.⁴²

Cesta je bila u upotrebi i 1831. kada je tiskana austrijska cestovna karta Dalmacije (*Strassenkarte des Kongreichs Dalmatien*) u mjerilu 1 : 420.000 (sl. 14). Označena je kao *chausee*, što je termin posuđen iz francuskoga jezika koji označava uređenu makadamsku cestu. Iste godine izrađena je za ovaj prostor i katastarska izmjera, na kojoj je detaljno prikazana trasa. John Gardner Wilkinson u svom putopisnom djelu *Dalmatia and Montenegro* iz 1848. opisuje put od Sinja prema Splitu: *The road is good, and about one hour before reaching Clissa, the marks of ruts cut deep in the rock may be traced, which some suppose to be tracks of charriot wheels, on the old Gabinian way. Descending these mountains by winding road, you come in three quarters of an*

*hour to Salona, and then, in about same time, to Spalato; the total distance from Sign being twenty-one miles.*⁴³

Na Vojnoj karti Habsburškoga carstva (druga izmjera), koja je za područje Dalmacije izrađena u razdoblju od 1851. do 1854., prikazana je i ova cesta. No novost je da je tada u funkciji i nova cesta (Ulica Ante Starčevića na području Solina, a u Klisu Ulica Petra Kružića i Ulica iza Grada). Koliko se može razabrati iz karte, cesta još nije bila dovršena u dijelu današnje Ulice Ante Starčevića, od križanja s Ulicom fra Grga Martića na položaju Čikaluša u Rupotini otprilike do skretanja za Ulicu put Kule. Franz Petter opisuje cestu Split – Sinj i donosi podatke o novoj cesti: *Von Spalato führt eine 18 Miglien lange Strasse nach Sign. Bei Salona theilt sich die Strasse, links zieht der Weg nach Traù und rechts nach Clissa und Sign. Ungefähr 3 Miglien, wenn man Clissa hinter sich hat, gelangt man zu dem Morlaken-Wirthshaus Gherlo. Da trennt sich links weider ein guter Strassenarm ab, und führt durch eine steinige Gegend nach Much (7 Miglien von diesem Punkt). Die Strecke von Salona nach Clissa war fehlerhaft trazirt, und in einigen Punkten für schweres Fuhrwerk völlig unpraktikabel, wenn es stark regnete, daher wurde sie kassirt und in den Jahren 1849 und 1850 eine andere gebaut. Auch diese Strasse fürth, den Theil bei Dizmo und Sign abgerechnet, von Clissa aus durch eine Steinwüste. Ausser dem Berge von Clissa man hat noch zwei andere jedoch minder hohe Berge zu passiren.* Dakle, nova cesta od Solina do Klisa izgrađena je 1849. i 1850. godine. Kao razloge gradnje nove ceste navodi da je stara cesta bila loše trasirana s velikim strminama i izložena djelovanju bujica.⁴⁴ Dovršetakom gradnje nove ceste, kako se može vidjeti na Vojnoj karti Habsburškoga carstva (treća izmjera od 1869. do 1887.), stara cesta gubi na važnosti i u segmentima postaje lokalni put. Don Frane Bulić je također poznao trasu francuske ceste, što je i naveo u članku iz 1905. o pronađenom mozaiku u njezinoj blizini (*strada antica francese*).⁴⁵

Prometni pravac preko kliškoga prijevoja i danas je jedan od najfrekventijih u Hrvatskoj, a iz izloženoga u radu vidimo da nije drugačije bilo ni u prošlosti. Odvijanje prometa različitim trasama na dijelu prostora od Solina do Klisa mijenjalo se i oblikovalo način života ovdašnjega stanovništva još od prapovijesti, a u tome je važnu ulogu imala i ova, danas zaboravljena dionica Marmontove ceste.

39 N. Duboković Nadalini 1974, str. 69.

40 J. Belamarić 2017, str. 255.

41 E. Reha 2016, str. 117-118.

42 S. Piplović 1996, str. 74.

43 J. G. Wilkinson 1848, str. 242.

44 F. Petter 1857, str. 74, 106.

45 F. Bulić 1905, str. 177. Na podatku zahvaljujem Arsenu Duplančiću.

Kratice

- BASD = Bullettino di archeologia e storia dalmata
GZSKH = Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske
VAHD = Vjesnik za arheologiju i historiju dalmatinsku

Literatura

- I. Alduk 2018 Ivan Alduk, *Solinske utvrde (II). Mletački kaštel na mostu*, Tusculum 11, Solin 2018, 107-122.
- N. Bajić Žarko 1988 Nataša Bajić Žarko, *Prilog proučavanju trgovačkih veza Splita i Bosne krajem XVIII i početkom XIX stoljeća*, Kulturna baština 18, Split 1988, 90-93.
- J. Belamarić 2017 Josip Belamarić, »Francuska cesta« na Biokovu poviše Brele, *Ars Adriatica* 7, Zadar 2017, 251-268.
- D. Bilić 2013 Darka Bilić, *Inženjeri u službi Mletačke Republike*, Split 2013.
- I. Bojanovski 1974 Ivo Bojanovski, *Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji*, Sarajevo 1974.
- F. Bulić 1903 Frane Bulić, *Cenni sulla strada romana da Salona alla Colonia Claudia Aequum (Čitluk presso Sinj) e sue diramazioni*, BASD XXVI, Spalato 1903, 113-147.
- F. Bulić 1905 Frane Bulić, *Ritrovamenti antichi a Salona*, BASD XVIII, Spalato, 1905, str. 176-177.
- F. Carrara 1850 Francesco Carrara, *Topografia e scavi di Salona*, Trieste 1850.
- N. Duboković Nadalini 1974 Niko Duboković Nadalini, *O gradnji cesta u Dalmaciji u doba Francuza*, Prilozi povijesti otoka Hvara IV, Hvar 1974, 68-79.
- A. Duplančić 1988 Arsen Duplančić, *Splitska bazana i njena uloga u zaštiti zdravlja*, *Acta historiae medicinae stomatologiae pharmaciae medicinae veterinariae* 28/1-2, Beograd 1988, 63-76.
- A. Duplančić 1993 Arsen Duplančić, *Grada za poznavanje kliške tvrđave do početka 19. stoljeća*, GZSKH 17/1991, Zagreb 1993, 193-215.
- A. Duplančić 1999 Arsen Duplančić, *Crkve kraljice Jelene u Solinu*, Split 1999.
- V. Firić 1996 Valter Firić, *Tvrđava Klis*, Klis 1996.
- M. Ivanišević – Đ. Ivanišević 2011 Milan Ivanišević – Đenko Ivanišević, *Katastar Solina i okolice u godini 1831.*, Split 2011.
- V. Katavić 2015 Vedran Katavić, *Arheološko dokumentiranje povijesnog puta AN 14 na trasi izrade glavnog projekta PDS Splitsko-dalmatinske županije, područje općine Klis*, (neobjavljeno stručno izvješće, dostupno u Konzervatorskom odjelu u Splitu), Split 2015.

- L. Katić 1962 Lovre Katić, *Veze primorske Dalmacije kroz kliški prolaz od prehistorije do pada Venecije*, Stari-
ne JAZU 51, Zagreb 1962, str. 267-434.
- L. Katić 1993 Lovre Katić, *Topografske bilješke solinskog polja*, Rasprave i članci iz hrvatske povijesti, (pre-
sак: VAHD LII/1935-1949, Split 1950, str. 79-96), Split 1993, 293-315.
- D. Kečkemet 1978 Duško Kečkemet, *Zaštita od epidemije u Splitu i okolici u prošlosti*, u: Janko Vodopija (uredio),
Sanitarni kordon nekad i danas, Zagreb 1978, 74-91.
- M. Kozličić 1995 Mithad Kozličić, *Kartografski spomenici hrvatskoga Jadrana. Izbor karata, planova i veduta do
kraja 17. stoljeća*, Zagreb 1995.
- S. Kukoč 2018 Silva Kukoč, *Rimska cesta niz Bili brig u Kliškom polju*, u: *Ceste koje carstvo znače II. Rimskim
cestama srednje Dalmacije*, (katalog izložbe), Zagreb 2018, 49-55.
- S. Listeš 1998 Srećko Listeš, *Klis. Prošlost – Toponimi – Govor*, Klis 1998.
- K. Marasović et al. Katja Marasović – Snježana Perojević – Jure Margeta – Miroslav Katić – Davor Bojanić, *Istra-
živanje salonitanskog akvedukta 2014.-2015.*, VAHD 109, Split 2016, 129-154.
- Š. Peričić 1980 Šime Peričić, *Dalmacija uoči pada Mletačke Republike*, Zagreb 1980.
- F. Petter 1841 Franz Petter, *Das Königreich Dalmatien, Kreis Spalato. Mit einer topographischen Karte und fünf
Chromolithographien*, Wien 1841.
- F. Petter 1857 Franz Petter, *Dalmatien in seinen verschiedenen Beziehungen*, Wien 1857.
- S. Piplović 1996 Stanko Piplović, *Povijesno-prostorni razvitak tvrđave Klis*, GZSKH 20-21/1994-1995, Zagreb
1996, 65-91.
- S. Piplović 2012 Stanko Piplović, *Graditeljstvo u Dalmaciji za francuske uprave*, Adrias 18, Split 2012, 75-102.
- E. Reha 2016 Enrico Reha, *Splitski okrug 1822. godine*, (transkribirala, prevela i priredila Ljerka Šimunković),
Split 2016.
- B. Stulli 1979 Bernard Stulli, *Gospodarsko-društvene i političke prilike u Cetinskoj krajini sredinom 18. stoljeća*,
Zbornik Cetinske krajine, knjiga 1, Sinj 1979, 37-105.
- Lj. Šimunković et al. 2008-2009 Ljerka Šimunković – Nataša Bajić Žarko – Miroslav Rožman, *Pisma Ivana Luke Garagnina
bratu Dominiku 1806.-1814.*, Građa i prilozi za povijest Dalmacije 22, Split 2008-2009.
- J. G. Wilkinson 1848 John Gardner Wilkinson, *Dalmatia and Montenegro, vol. 1*, London 1848.
- F. Zavoreo 1821 Frane Zavoreo, *Memoria statistica sulla Dalmazia*, Venezia 1821.

Summary

Ivan Šuta

Sketch of the plan of the road Klis – Split of 1807

Key words: roads, French administration, Solin, Klis, Auguste Marmont, Frane Zavoreo

The paper is publishing the sketch of the plan of the road Klis – Split from the period of the French administration, kept in the Cartography Collection of the State Archives in Zadar. This is a part of the road Split – Sinj. The road was designed, at the initiative of the French military governor Auguste Marmont, probably by the engineer Frane Zavoreo, who was highly experienced in road building in Dalmatia. The road was built in 1807, and its construction was participated, besides the local population, also by the French soldiers. By resolution of the Split Municipal Council, the entire road from Split to Sinj was named the Marmont's Road.

The sketch of the plan consists of three sheets showing the area between Klis and Solin. Missing is the sheet showing the location of Rupotine. The fourth sheet shows longitudinal and transversal cross-sections of the road and the drawing of the arched bridge. Longitudinal cross-sections are presented till Split. In the map and the sheet showing the longitudinal and the transversal cross-sections presented are lots of information related to the local topography and toponymy. Two route variants were discussed, and built is the route via the Rupotine village that surrounds the Klis fortress and the Greben ridge at the northern side. This route had been used even earlier as a footpath, but now it was made into the state that enabled using it for car traffic. The total length of the road was 6 km, but because it had been used before and the speed of construction for military reasons, there were certain deviations from the then road building standards. Firstly this is about steep inclinations at certain parts and the so called lost descents. Another, never built, route was by most of its length use the Venetian caravan road route via the localities of Bili brig, Varoš and Bađana. The constructed route had been in use until the new, Austrian, road as built in 1849-1850. This is the first car road that connected the coast and the hinterland after the Roman times, and sections of a larger part of the route are still in use as a local road.

Translated by Radovan Kečkemet

